



ÖVG – Jahrestagung 2015

TRENDS IN LOGISTIK & VERKEHR

Innovative Lösungen

Donnerstag, 11. Juni 2015, Hotel MERCURE, Bregenz

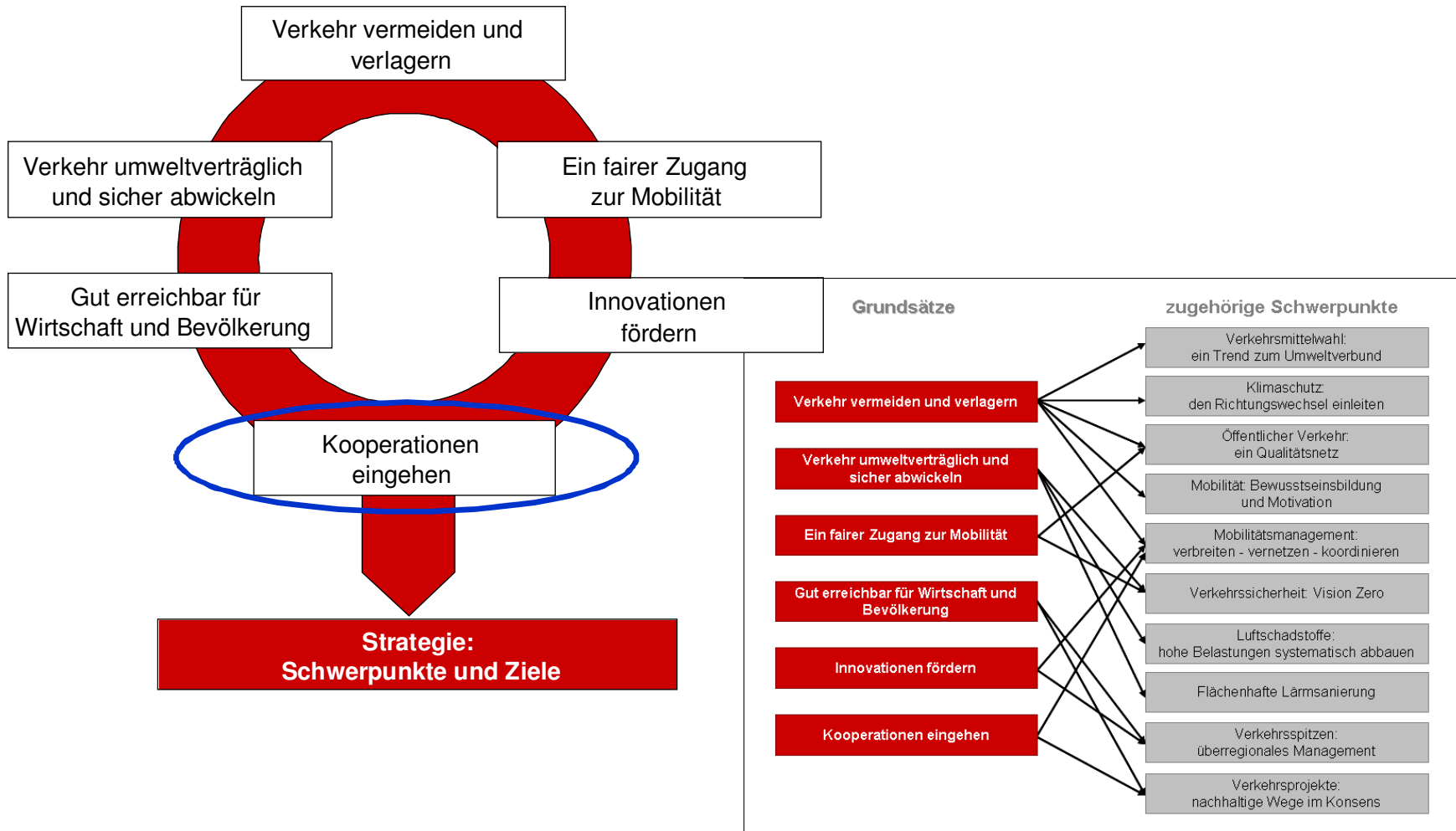
„Mobil im Rheintal“ - mit gesamtheitlicher Verkehrsplanung und Partizipation zu tragfähigen Mobilitätslösungen

Christian Rankl, Amt der Vorarlberger Landesregierung

Grundlage für die Verkehrsplanung / Verkehrspolitik



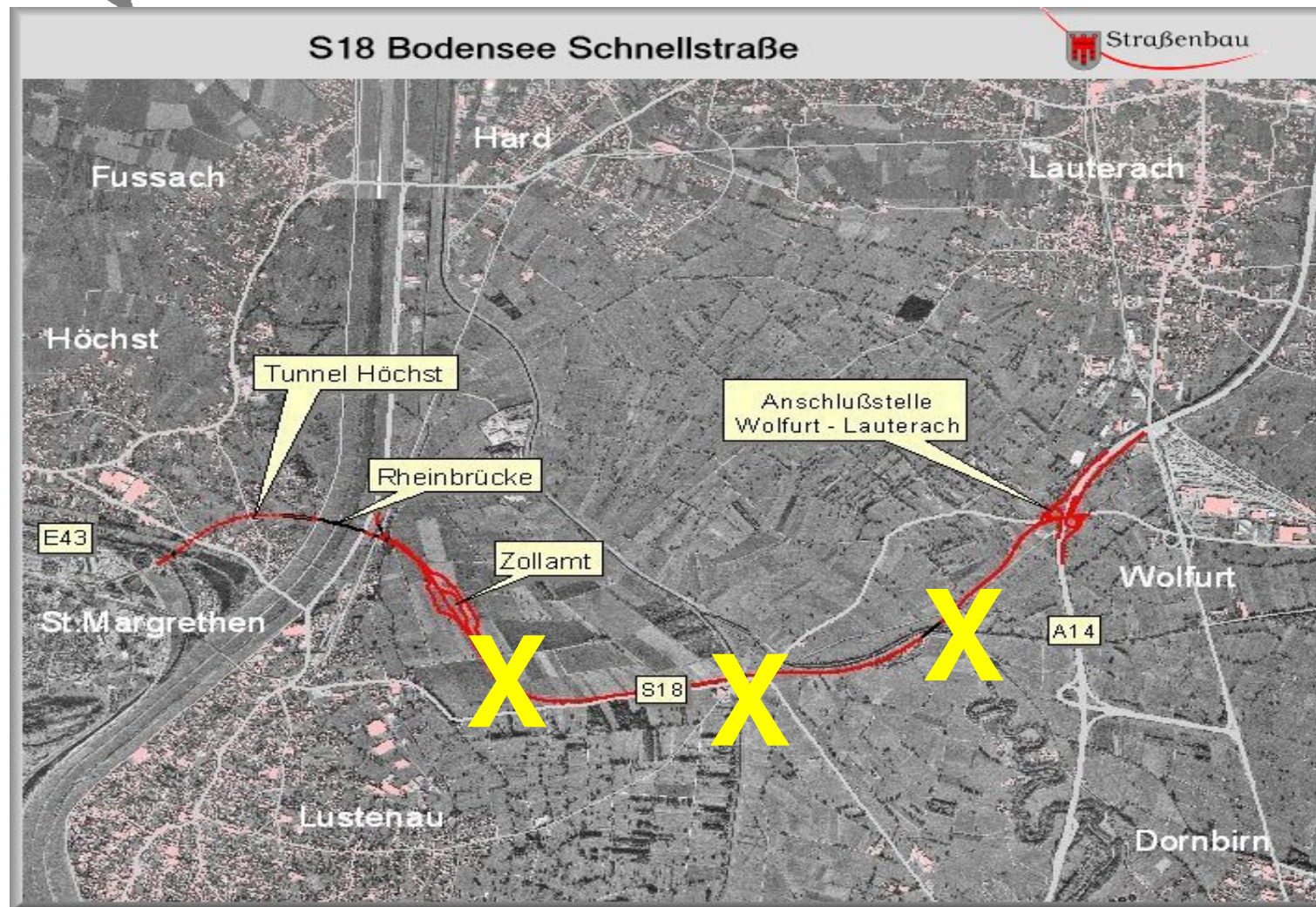
Von Grundsätzen zu Schwerpunkten



Kooperationen eingehen

1. Auf Grund der verkehrsgeografischen Lage Vorarlbergs sowie der Verflechtungen mit den Nachbarstaaten können die zentralen **Probleme und Aufgaben nur zusammen mit Anderen gelöst** werden (z.B. Fahrpläne, Infrastrukturverbesserungen ...).
2. Kooperation heißt auch, den Weg zur Bevölkerung zu suchen, wenn es etwa um konfliktreiche Verkehrsprojekte geht. Eine **zukunftsweisende Verkehrspolitik bindet die maßgebenden Akteure** – und dazu gehört die Bevölkerung als Gestalter der täglichen Verkehrsnachfrage – **in die Entscheidungen ein**, schafft Verbündete und Mitstreiter.
3. **Verkehrspolitik ist Überzeugungsarbeit**; an Stelle der hoheitlichen Ordnungspolitik geht es künftig darum, zu informieren, Interessen zu bündeln und Konflikte auszuräumen.

Beispiel konsensorientiertes Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“



Beispiel konsensorientiertes Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“

➔ Teile der Trassenverordnung der S 18 Bodensee Schnellstraße werden im Juni 2006 vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben.

➔ Verkehrskonzept (S. 147): *„Für den Fall, dass das vorliegende Amtsprojekt aus rechtlichen Gründen nicht umsetzbar ist, soll – den Grundsätzen der kooperativen Planung folgend – ein konsensorientiertes Planungsverfahren für eine Alternativlösung eingeleitet werden.“*



Ziele des Planungsverfahrens „Mobil im Rheintal“

- ✓ **Nicht nur eine Straßenlösung alleine** sondern vielmehr eine **Mobilitätslösung**, bei der die Verbesserung des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, ein Straßenausbau und/oder eine neue Straße gleichwertige Bausteine für ein Maßnahmenpaket darstellen.
- ✓ **Möglichst breite Zustimmung** zu einer Mobilitätslösung, die den Bedürfnissen und Anliegen aller Beteiligten am ehesten gerecht wird.

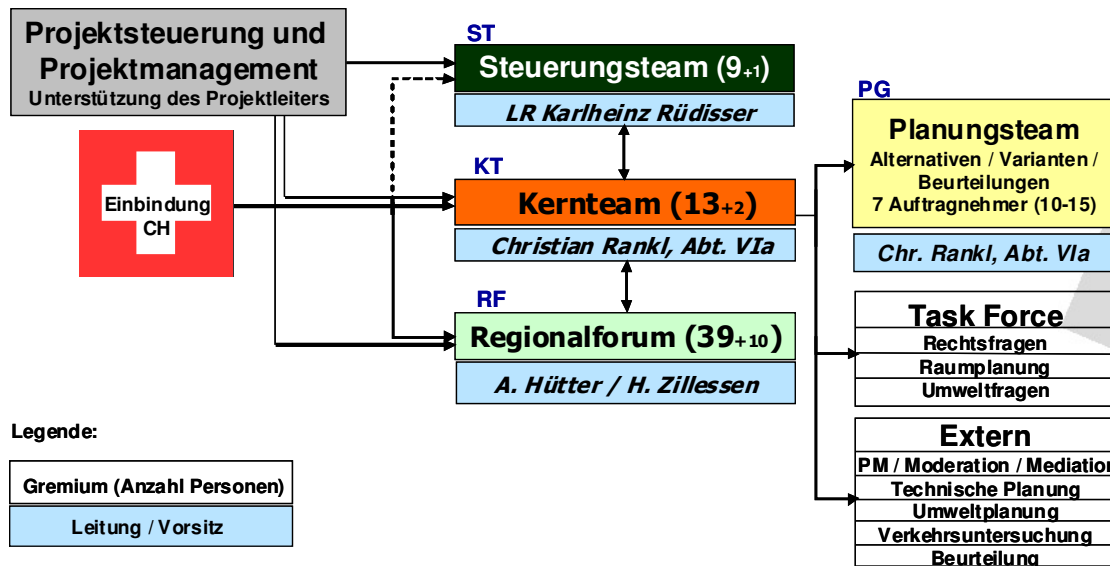


Ziele des Planungsverfahrens „Mobil im Rheintal“

Klarheit darüber, in welchen Bereichen der **öffentliche Verkehr** eine Alternative darstellt und in welchen Bereichen eine **Straße** für eine Gesamtlösung unabdingbar ist.

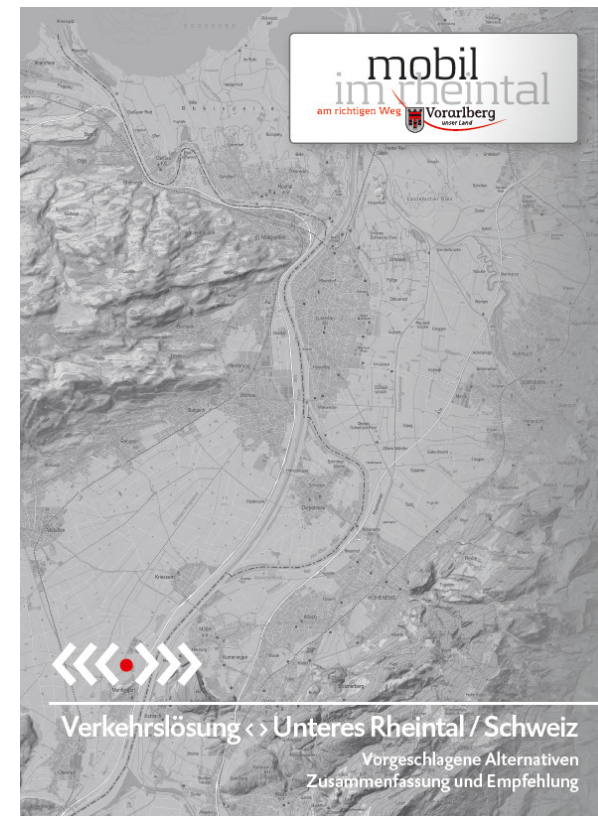


Gesamtprojektleitung: Christian Rankl, Abt. VIa



- Partizipationsverfahren (ca. 50 bis 60 permanent Beteiligte)
- Jugendbeteiligung – 70 bis 80 Teilnehmer
- Einbindung unserer Nachbarn aus der Schweiz
- Zahlreiche Vorschläge und Rückmeldungen aus der Bevölkerung / 4 große Veranstaltungen mit ca. 800 Teilnehmern

- **Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs**
- **Begleitmaßnahmen (Push&Pull-Maßnahmen)**
- **Maßnahme zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur**

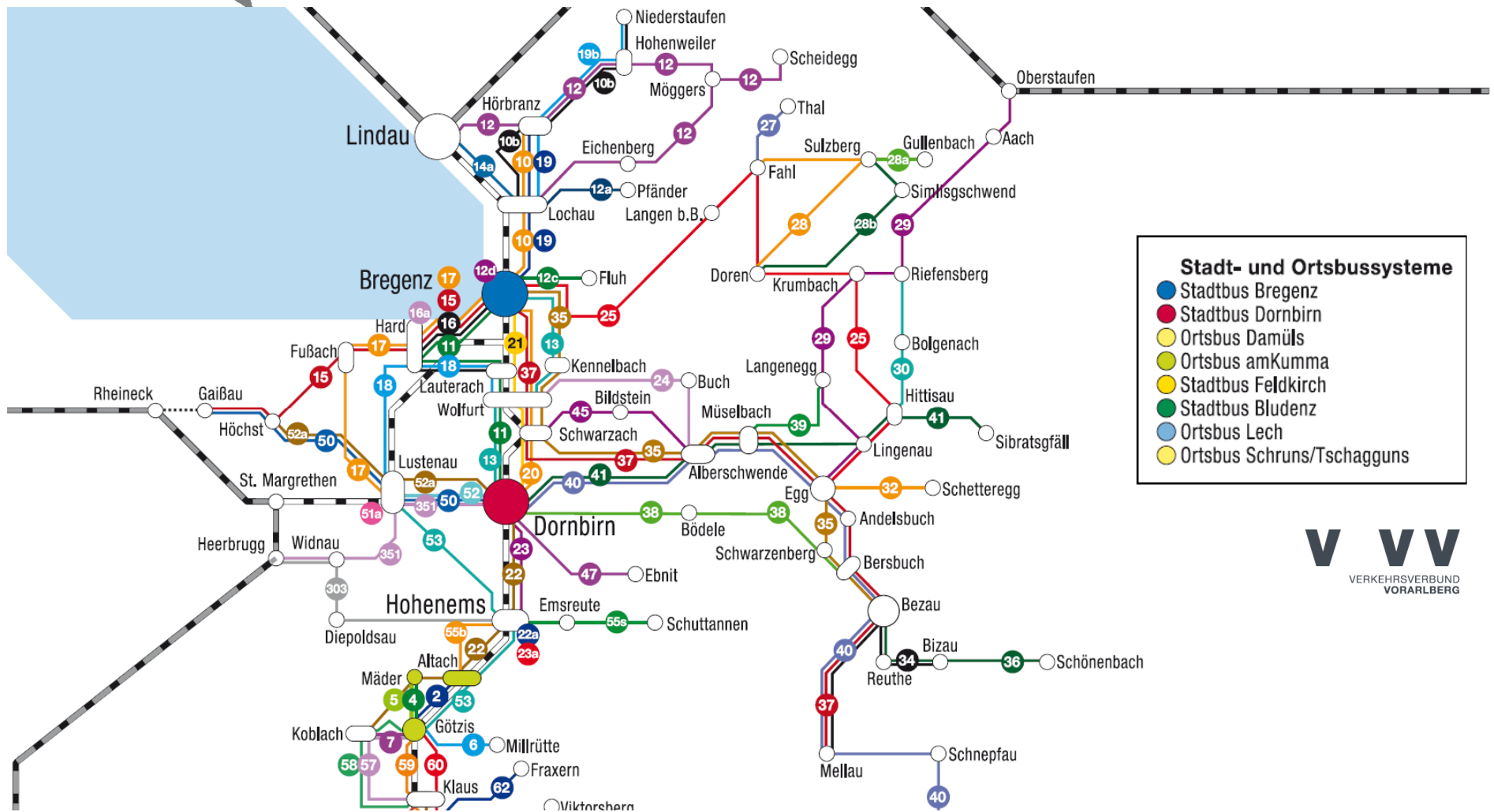


Von 6 zu 2 Alternativen für den öffentlichen Verkehr...

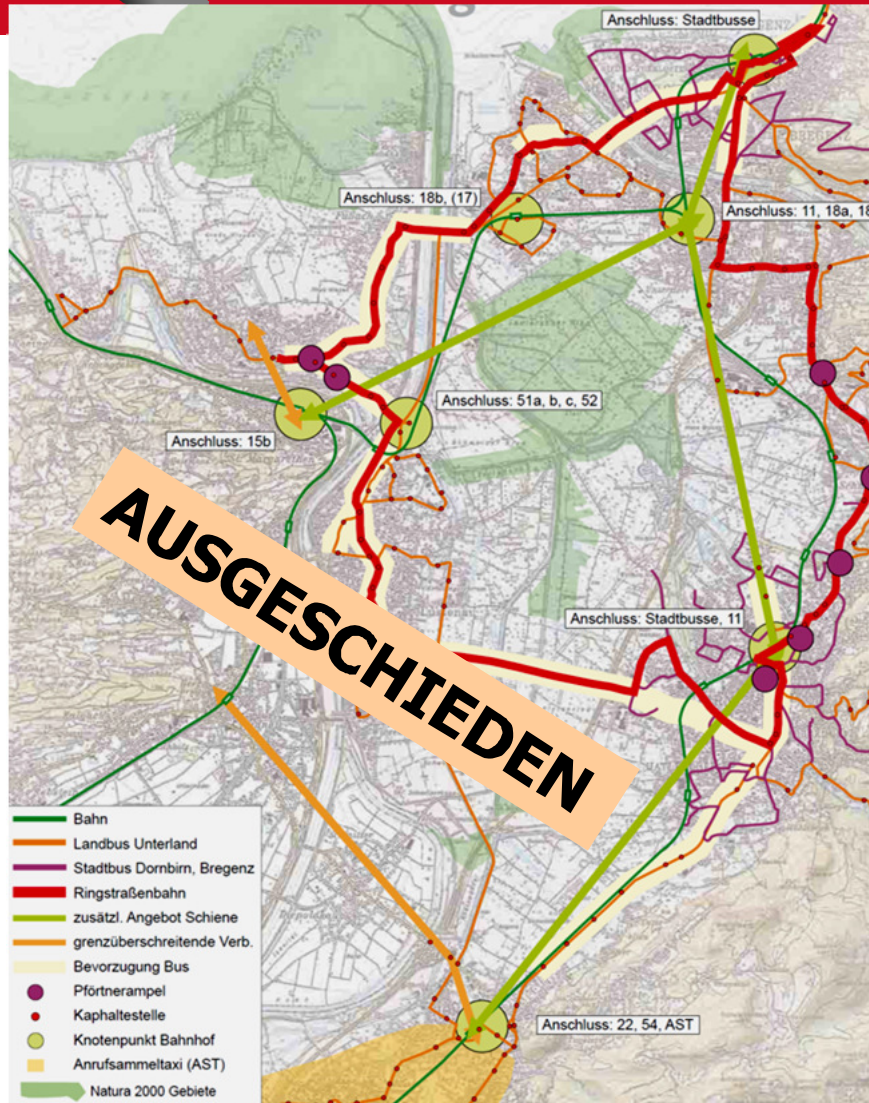
- ✓ „Schwerpunkt Bussystem“
- ✓ „Schwerpunkt Stadt-Regionalbahn“
- ✓ „Ringstraßenbahn“
- ✓ „Energieeffizienter Ringbus“

- ✓ „Güterverkehr“
- ✓ „Push & Pull“ (Begleitmaßnahmen)

Bahn- und Bussystem im Unteren Rheintal



Optimierte Alternative „Ringstraßenbahn“



„Bahn / Ringstraßenbahn / Bus“

Die wesentlichen Komponenten dieses Systems sind:

- die Ringstraßenbahn (7,5´-Takt) zw. Bregenz, Höchst, Lustenau, Dornbirn und Bregenz

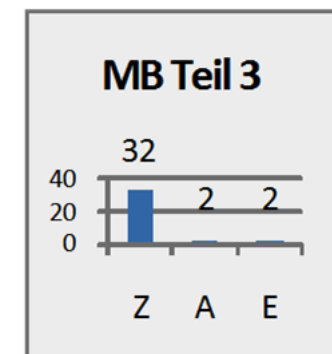


- Maßnahmen auf der Schiene entsprechend dem S-Bahnkonzept
- Knotenpunktsystem – Bahnhöfe / Hst.
- Maßnahmen aus der Alternative Schwerpunkt Bussystem sowie
- sämtliche Maßnahmen der Alternativen Push & Pull und Güterverkehr.

Optimierte Alternative „Ringstraßenbahn“

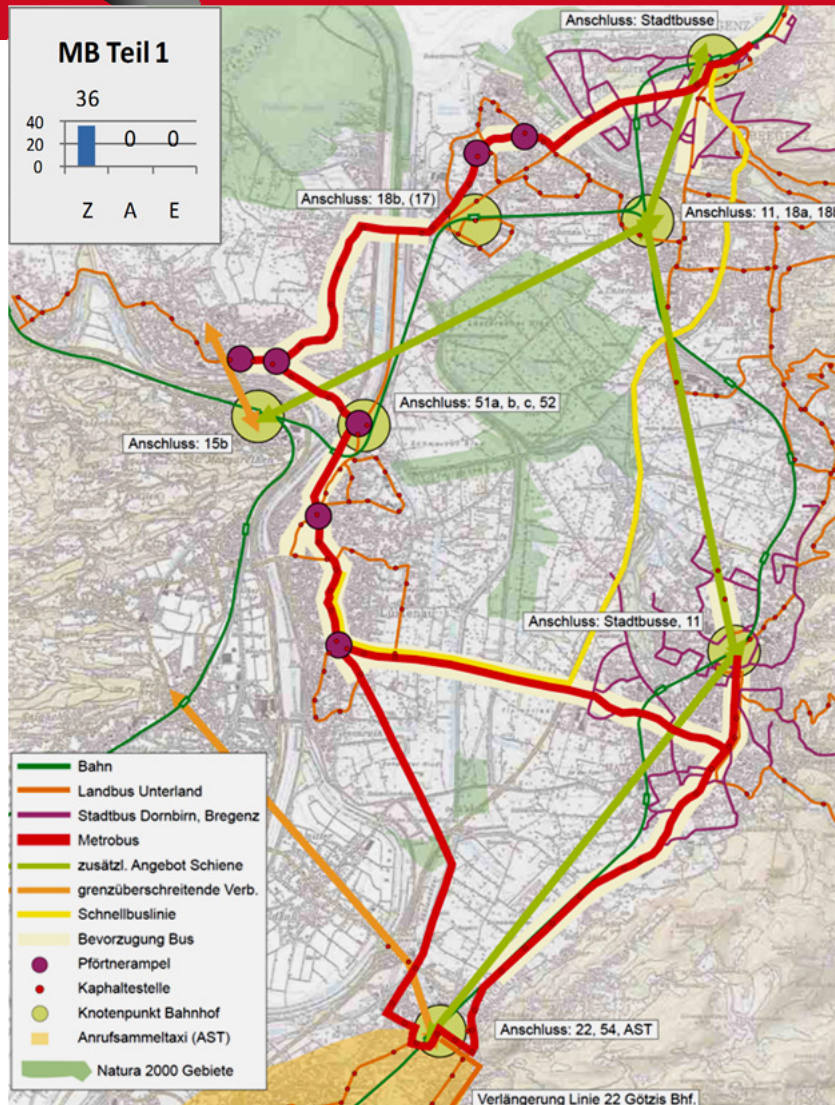
Klarheit darüber, dass die **Ringstraßenbahn** beim öffentlichen Verkehr zwar eine attraktive und auch wirksame, **nicht** jedoch **die beste Lösungsmöglichkeit** darstellt, da die Kosten von ca. 590 Mio. Euro nicht in Relation zum Nutzen stehen ($NKV = 0,24 < 1!$).

Das **Potenzial für die Nachfrage** in unserem Raum ist einfach **nicht so hoch**, dass eine derartige Investition gerechtfertigt wäre.



Ergebnis: Ringstraßenbahn wurde **ausgeschlossen**, Entscheidung wird in 5 Jahren evaluiert.

Optimierte Alternative „Bahn/Metrobus/Bus“



„Bahn/Metrobus/Bus“

Die wesentlichen Komponenten dieses Systems sind:

- der Metrobus (Hybridbus) 7,5´-Takt zw. Bregenz, Hard, Fußach, Höchst, Lustenau, Hohenems und Dornbirn

(ca. 65 Mio.
NKV=2,46)



- Maßnahmen auf der Schiene entsprechend S-Bahnkonzept
- Knotenpunktsystem – Bahnhöfe / Hst.
- Maßnahmen aus der Alternative Schwerpunkt Bussystem sowie
- sämtliche Maßnahmen der Alternativen Push & Pull und Güterverkehr.

Maßnahmen auf der Schiene / Knotenpunktsystem



Bahnhöfe lt. Rheintalkonzept:

- Bahnhof Lauterach Mitte (ca. 13,5 Mio. Euro)
- Bahnhof Hohenems (ca. 34 Mio. Euro)
- Bahnhof Rankweil (ca. 32 Mio. Euro)
- Bahnhof Götzis (ca. 16 Mio. Euro)

▪ Streckenverbesserung St. Margrethen - Lustenau – Lauterach

inkl.

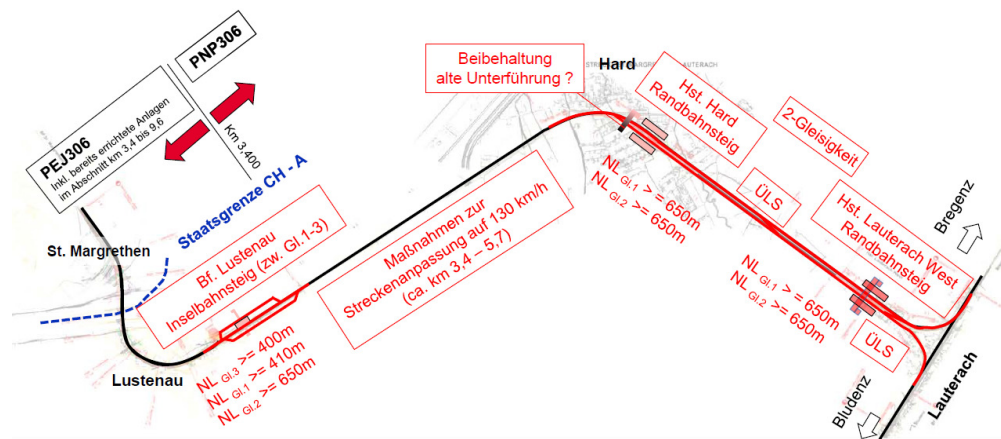
- Haltestelle Lauterach West
 - Haltestelle Hard / Fußach
 - Bahnhof Lustenau
- (lt. Rahmenplan 170,4 Mio. Euro)

➤ Beschleunigung im internationalen Bahnverkehr

- Bregenz – Zürich von 1:50´ auf 1:30´
- Bregenz – St. Gallen von 40´ auf 30´
- Bregenz – München von 2:30´ auf 2:00´
- Taktverkehre (30´) nach Bregenz, zu Spitzenzeiten auch nach Dornbirn

Maßnahmen auf der Schiene / Knotenpunktsystem

Ziel sind helle und kundenfreundliche Verkehrsstationen zwischen Bregenz und Bludenz -
attraktive und kundenorientierte
**Mobilitätsdrehscheiben für Bus, Bahn, Rad, PKW-
und Fußverkehr.**



**Mehr Komfort, mehr Sicherheit, mehr Attraktivität:
Park & Ride, Bike & Ride => neue Qualität im ÖV**

Visualisierung Hst. Lauterach Mitte

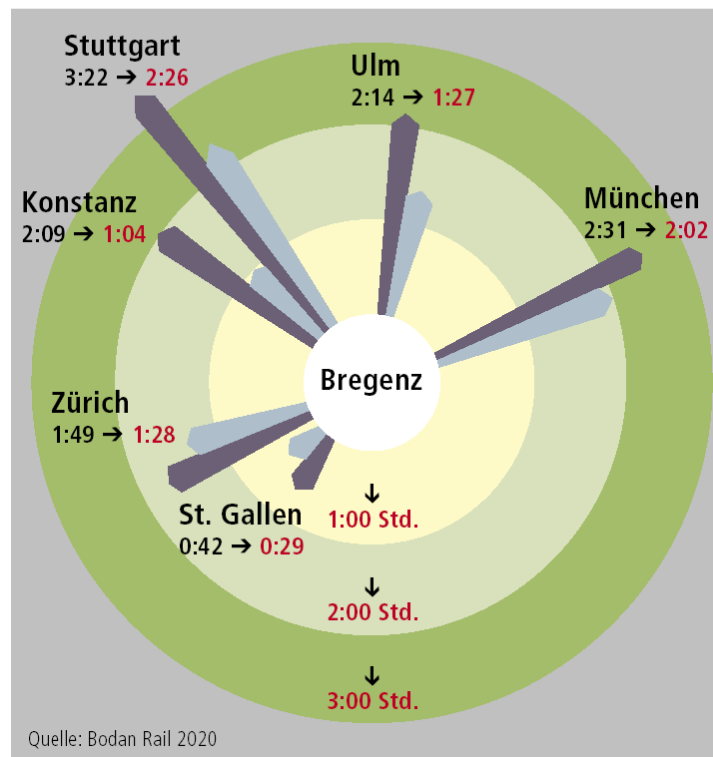


Fahrzeitreduktionen

(inkl. Ausbau Lindau – MUC)

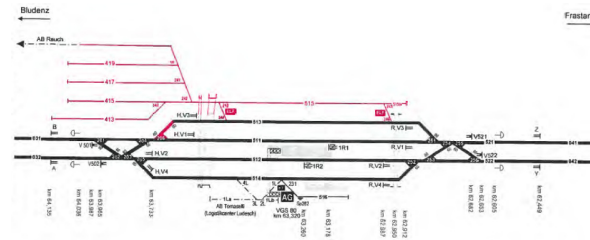
Fahrzeiten mit der Bahn ab Bregenz:

► Ist-Zustand ► mit Konzept Bodan Rail 2020



Maßnahmen Bereich Schienen-Güterverkehr

- Ausbau für den **Güterverkehr in Ludesch** (13 Mio. Euro)



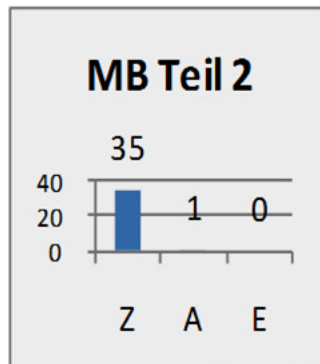
- Ausbau **Containerterminal Wolfurt** (66 Mio. Euro)



Begleitmaßnahmen Push & Pull - Maßnahmen

= **Maßnahmenbündel** aus den Bereichen Verkehrsorganisation, Verkehrspolitik und Mobilitätsmanagement, die eine **Verlagerung** des motorisierten Individualverkehrs **auf** den **Umweltverbund** – dazu gehören **zu Fuß** gehen, **Rad fahren** und die Benützung **öffentl. Verkehrsmittel** – zum Ziel haben.

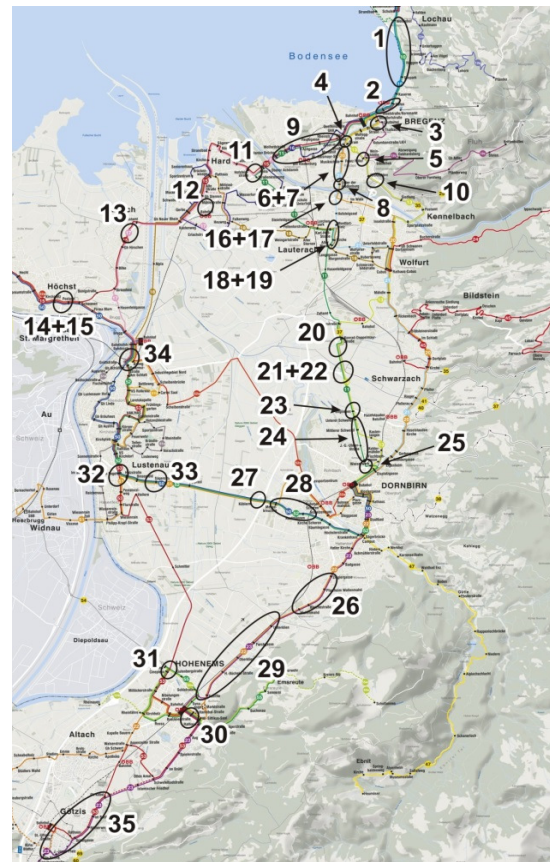
Gemeinsamer Handlungsbedarf - Absichtserklärung:



- **Verbesserung Fahrradverkehr,**
- **Mobilitätsmanagement,**
- **Parkraumbewirtschaftung und**
- **Busbeschleunigung.**

Push & Pull – Maßnahmen Busbeschleunigung

Im gesamten unteren Rheintal wurden 35 Problembereiche hinsichtlich Maßnahmen zur Busbeschleunigung systematisch untersucht, nunmehr



Abarbeitung entspr.
Prioritätenreihung:



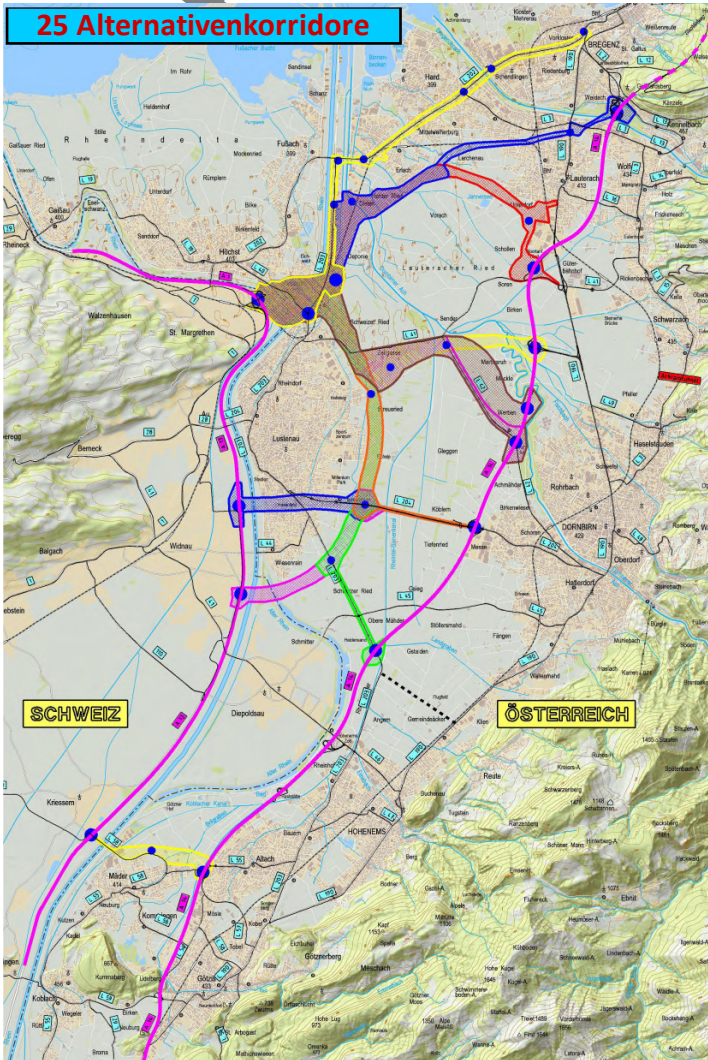
ÖPNV + Straße ist die Lösung

Einigkeit darüber, dass **ohne eine Straßenlösung** der Raum Lustenau und Höchst **nicht wirksam entlastet** werden kann, da mit Maßnahmen im ÖPNV die Schwerverkehrsproblematik nicht gelöst werden kann.

Aus der **Vielzahl** von vorgeschlagenen, überlegten und untersuchten **Straßenmöglichkeiten** verbleiben **nur sehr wenige wirkungsvolle Lösungsansätze**, wobei entweder stärkere Konflikte mit dem Naturraum oder stärkere Konflikte mit dem Siedlungsraum damit verbunden sind.

Lösungen ohne derartige Konflikte gibt es praktisch nicht!

Von 25 Alternativkorridoren über 16 bzw. 7 Straßenalternativen ...

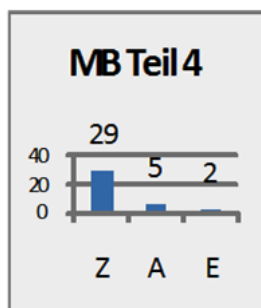


MIR-Schlussdokument - Empfehlung 4 Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur

Alternative Z – Ried querende Straßenverbindung
(Verbindung A 14-Dornbirn Nord mit A1-St. Margrethen
mit langer Tunnel- bzw. Unterflurführung)

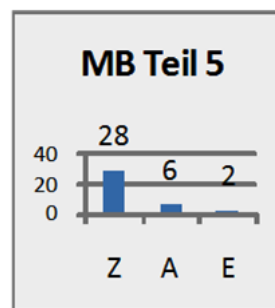
Alternative CP – Ostumfahrung von Lustenau
(Verbindung A 14-Dornbirn Süd mit A1-St. Margrethen
mit mehreren kürzeren Tunnel- bzw. Unterflurabschnitten)

Beide weiterverfolgen:



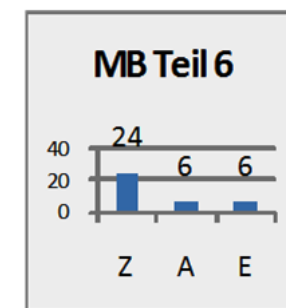
12.06.2015

Wenn realisierbar Z priorisieren:



Christian Rankl, Abt. VIa – Allg. Wirtschaftsangelegenheiten

Wenn Z nicht realisierbar CP:



Seite 24

MIR-Empfehlung 4 - ALTERNATIVE CP



Streckenlänge ca. 8,6 km,
(mit Spange „Heitere“ 9,2 km)

davon:

0,6 km Tunnel in Höchst-Brugg/Fußach;
3,2 km Lärmschutz- / Grundwassertrog
mit integriertem Hochwasserschutz im
Bereich der Ostumfahrung Lustenau;
6 Tunnelabschnitte mit Längen von
450m, 400m, 120m, 100m, 150m und
200m (Gesamtlänge insges. **1.420 m**);

Flächenverbrauch: rd. 13,5 ha

Kosten: ca. 225 Mio. €
(NKV = 1,73)

MIR-Empfehlung 4 - ALTERNATIVE Z



Streckenlänge ca. 7,5 km,

davon:

0,6 km Tunnel in Höchst-Brugg/Fußach;

1,3 km einleitender Lärmschutztrog im Bereich der Nordumfahrung von L´nuau;

2,0 km Tunnel im Bereich der Riedquerung im Anschluss an den Lärmschutztrog;

0,3 km Lärmschutz-/Grundwassertrog im Anschluss an den Tunnel Richtung Dornbirn Nord;

Flächenverbrauch: rd. 8,5 ha

Kosten: (NKV)

ca. 335 Mio. €. Z_{Spund} (1,77)

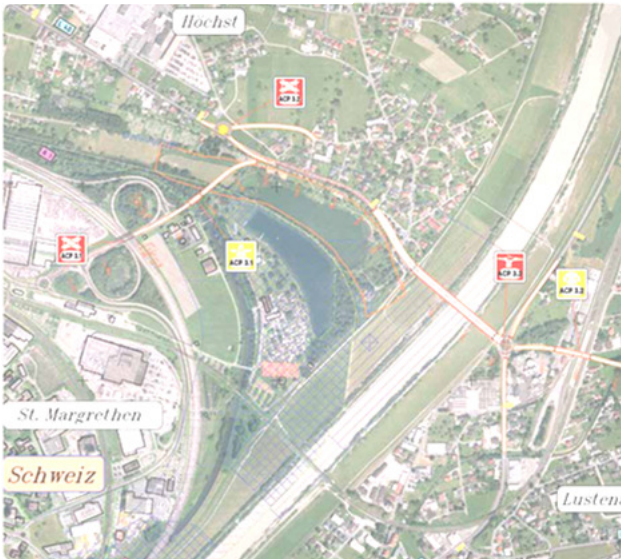
ca. 440 Mio. €. Z_{tief} (1,59)

Straßenanbindung Schweiz

Variante 1



Variante 3



Variante 2



den Planungen zugrunde gelegt!

Zielsetzungen der vertiefenden Untersuchungen

- Durchführung vertiefter Untersuchungen zur Verbesserung der **Verfahrenssicherheit** in Bezug auf etwaige **naturschutzrechtliche Verfahren**.
- Durchführung vertiefter Untersuchungen zur Gewährleistung der **Kostensicherheit** in Bezug auf die technische Planung.

Vertiefende Untersuchungen

Wesentliche Ergebnisse - Naturschutz

- Relevant sind die **Wirkungen auf die Vogelschutzgebiete „Unteres Rheintal“ und „Lauteracher Ried“**. Es besteht ein hohes Risiko für eine erhebliche Beeinträchtigung des Kiebitz, des Gr. Brachvogels und des Braunkehlchens.
- **Nach derzeitigem Stand der Auswertungen ist daher für alle Alternativen ein Ausnahmeverfahren gem. Art. 9 (VS-RL) anzuwenden.**
- Die **Wirkungen auf „Pflanzen und Tiere“ gemäß UVPG** sind aber nach derzeitigem Stand der Auswertungen **durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren**, welche in der Bewertung mitberücksichtigt werden können.

Grobkostenermittlung

Die durchgeführten Kostenschätzungen zeigen, dass alle Alternativen infolge der schwierigen Baugrundverhältnisse mit sehr hohen Kosten verbunden sind.

	Preisbasis 2025					
	CP		Z _{Spund}		Z _{Tief}	
	Bauzeit ca. 4,4 a		Bauzeit ca. 5,0 a		Bauzeit ca. 3,9 a	
	Mobil im Rheintal	vertiefende Untersuchungen	Mobil im Rheintal	vertiefende Untersuchungen	Mobil im Rheintal	vertiefende Untersuchungen
2 Spurig	395 Mio. €	555 Mio. €	593 Mio. €	527 Mio. €	771 Mio. €	796 Mio. €
4 Spurig	-	615 Mio. €	-	607 Mio. €	-	893 Mio. €

Weitere Planungsschritte

Strategische Prüfung Verkehr – Land Vorarlberg



Konsultationen

- Einarbeitung der Ergebnisse der vertieften Untersuchungen!
- Öffentliches Auflageverfahren bis Mitte 2015
- Parlamentarische Behandlung → Änderung BStr.-Gesetz

