



50 Jahre ohne Verbindung

Während der St. Margrether Anschluss-Stumpen sein 50-Jähriges feiern kann, wird parallel zur geplanten Verbindungsstrasse von Vorarlberg nach St. Margrethen an einer mutmasslich schneller realisierbaren «Südspange» gearbeitet.



Archibild: Kurt Latzer

Seit etwa 50 Jahren steht der Anschluss in St. Margrethen für die Verbindungsstrasse zwischen der Vorarlberger und der Schweizer Autobahn bereit.

KURT LATZER

RHEINTAL. Die Autobahnstrecke vom Anschluss St. Margrethen bis kurz nach dem Anschluss Rheineck wurde zwischen 1962 und 1964 in Betrieb genommen. Die Verkehrsplaner wussten schon vor über 50 Jahren, dass eine Verbindungsstrasse mit Zollamt zwischen Vorarlberg und der Schweiz nötig ist. Nicht geglaubt hätten sie wahrscheinlich, dass ihre Berufskollegen an diesem Projekt auch 50 Jahre später noch planen würden.

Mehrverkehr gering

Kommenden Sommer sind beide Röhren durch den Pfänder befahrbar, die Korridorvignette ist dann Geschichte. Verschwindet das bisherige Nadelöhr Pfändertunnel, wird der Verkehr im Nachbarland und damit auch Richtung Schweiz zunehmen – oder? «Im Rahmen der Entscheidungsvor-

bereitung wurde auch der durch die zweite Pfändertunnel-Röhre zu erwartende Verkehr abgeschätzt und als relativ gering beurteilt», sagt der Vorarlberger Landesstatthalter Karlheinz Rüdisser auf Anfrage. Es sei davon auszugehen, dass der Verkehr zwar weiter zunehme, der Anteil des durch die zweite Tunnelröhre bedingten Verkehrszuwachses aber gering ausfalle.

Auch mit 60 nicht angeschlossen

In die Planung für eine Verbindungsstrasse ist auch der Kanton St. Gallen involviert. Marcel John, stellvertretender Kantonsingenieur, ist mit dem Thema bestens vertraut. «Verschiedene Projekte sind am Laufen, das grössere ist «Mobilität im Rheintal» mit Massnahmenpaketen für öV sowie Güterverkehr. Sie wurden nach Wien eingereicht.»

Es seien zwei verschiedene

Strassenvarianten eingegeben worden, die Varianten «Z» (Untertunnelung des Riets) und «CP» (Ostumfahrung Lustenau). Die Machbarkeit aber sei nicht restlos geklärt. «Das Ganze hat sicherlich einen grösseren Zeithorizont. Wir in der Schweiz sind davon nicht gross betroffen, weil bei beiden Lösungen der Anschluss beim bestehenden Stumpen in St. Margrethen erfolgen würde», meint John.

Man munkelt, in Wien werde noch immer verhandelt, ob die Entlastungsstrasse eine Landes- oder eine Bundesstrasse werden soll. Bei einer Bundesstrasse wäre die Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-AG (Asfinag) federführend, bei einer Landesstrasse das Land Vorarlberg. Karlheinz Rüdisser: «Das ist nicht richtig. Seit Abschluss des konsensorientierten Planungsverfahrens im November 2011 ist klar, dass beide Strassenalternativen –



«Z» und «CP»-hinsichtlich der Rahmenbedingungen alle Voraussetzungen als hochrangige Strassen erfüllen, für die der Bund bzw. die Asfinag verantwortlich ist.» Wie lange bleibt der Anschluss-Stumpfen in St. Margrethen noch verwaist? «Unter Berücksichtigung der komplexen Behördenverfahren ist ein Baubeginn nicht vor dem Jahr 2018/2019 zu erwarten», schätzt der Landesstatthalter.

«Südspange» in Planung

Bei den Abklärungen im Rahmen von «Mobilität im Rheintal» habe sich gezeigt, dass eine südliche Verbindung Höhe Diepoldsau/Hohenems unabhängig vom bisher Geplanten überprüft werden könne.

Marcel John: «Wir haben das Projekt «Netzstrategie Raum Die-

poldsau, Hohenems, Altach, Mäder und Kriessern» lanciert; zusammen mit dem Land Vorarlberg werden Strassenlösungen geprüft.» Federführend beim Projekt sei das Tiefbauamt St. Gallen. Man arbeite nicht nur mit dem Land Vorarlberg, sondern auch mit den betroffenen Gemeinden zusammen: Oberriet und Diepoldsau auf Schweizer Seite sowie Hohenems, Altach und Mäder in Vorarlberg. «Das grösste Problem in der Region ist unbestritten der Güterverkehr, der heute ein wenig nach dem St. Florians-Prinzip geführt wird», meint John, «gerade deshalb wäre die konfliktfreie Verbindung wichtig, denn dort stünde auch genug Raum für eine gute Abfertigung des Schwerverkehrs zur Verfügung.»

Könnte auch die Verbindung

der Vorarlberger A14 mit der Rheintaler A13 bei Kriessern eine Variante sein? «Dieses Jahr ist die Planung des Verkehrsmodells vorgesehen. Dann sehen wir, welche Infrastrukturen welchen Nutzen bringen. 2014 soll das Studium verschiedener Varianten beginnen», sagt der stellvertretende Kantonsingenieur.

Was heute schon im Raum stehe und schon früher angedacht worden sei, ist eine Verbindungsstrasse zwischen Mäder und Kriessern. Weil dort die beiden Autobahnen sehr nahe nebeneinanderliegen, könne mit relativ geringem Aufwand und geringem Konfliktpotenzial eine Verbindung geschaffen werden. Im Raum stünden aber weitere Varianten.

«Z» oder «CP» – so geht es weiter

Das Land Vorarlberg hat zum rechtlichen Abschluss des Planungsverfahrens «Mobil im Rheintal» eine strategische Verkehrsprüfung in Auftrag gegeben. Kern der Prüfung ist der zu erstellende Umweltbericht, in dem die Alternativen dargestellt und die voraussichtlichen Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet sind. Dazu wurden bereits alle wesentlichen Grundlagen erarbeitet. Es geht nunmehr darum, diese Ergebnisse entsprechend den formalen Anforderungen aufzubereiten und die Konsultationen der Öffentlichkeit, Fachabteilungen, Naturschutz-Anwaltschaft sowie der Schweiz durchzuführen und nachzuweisen. Die Federführung für die «Strategische Prüfung Verkehr» liegt beim Land

Vorarlberg. Weiter startete die Asfinag bei den Planungsarbeiten im Strassennetz des unteren Rheintals mit sämtlichen naturrelevanten Untersuchungen der Varianten «Z» und «CP». Beim Thema Naturverträglichkeit untersuchen Experten sämtliche Arten und Lebensräume in den vom Strassenbauprojekt betroffenen Gebieten. Dabei werden die Streuwiesen im Korridor der geplanten Varianten ebenso geprüft wie die Lebensräume sämtlicher Wiesenvögel im Riet. Auch die Auswirkungen der Strassenbau-Alternativen auf den Grundwasserhaushalt werden eingehender untersucht. Die Prüfung umfasst nicht nur die Vorgaben von «Natura 2000», sondern auch landesweit geltende Artenschutz-Bestimmungen, die entweder auf EU- oder nationalem Recht beruhen. Darüber hin-

aus werden die Wirkungen auf das Landschaftsbild untersucht. Mit Erkundungsbohrungen an ausgewählten Punkten prüft die Asfinag seit Anfang dieses Jahres die Beschaffenheit des Baugrundes. Insgesamt soll ein volles Jahr erhoben und beobachtet werden. Geht man davon aus, dass spätestens Anfang 2014 alle Erhebungen abgeschlossen sind, so erscheint eine abschliessende Beurteilung sowie die Präzisierung des Verfahrensrisikos und der Kostenschätzungen als Grundlage für eine Trasse-Entscheidung bis Mitte 2014 als realistisch. Liegen alle Ergebnisse vor, kann das Vorprojekt rasch erstellt und danach entschieden werden, wo das Trasse für die Strasse verläuft. (pd)