

Bau einer Riedstraße ist der Umsetzung näher

Korrigierte Varianten vorgestellt. Große Umsetzungschancen, aber explodierende Kosten.

BREGENZ. (VN-hk) Nach den über ein Jahr dauernden Expertenuntersuchungen über die Auswirkungen eines Straßenbaus im Ried wurden am Donnerstagabend im Regionalforum die Ergebnisse präsentiert und Bilanz gezogen. Wie die VN bereits berichteten, gab es sowohl für die Z-Variante (von Dornbirn-Nord durchs Ried) als auch für die CP-Variante (Ostumfahrung Lustenau) grundsätzlich grünes Licht. Aufgrund des Vogelschutzes müssen zwar weitere ökologische Untersuchungen vorgenommen und die vorliegenden Rohpläne entsprechend adaptiert werden.

Jedoch: „Bei Durchführung eines Ausnahmeverfahrens mit vorzusehenden Ausgleichsmaßnahmen ist kein hohes Genehmigungsrisiko zu erwarten“, so Landesstatthalter Karlheinz Rüdisser. Damit ist nun endgültig klar, dass beide Varianten gebaut werden könnten und einem Verfahren standhalten. Der Wermutstropfen: Die Kosten für die Ausbaumöglichkeiten liegen zwischen 500 und 900 Millionen Euro.

Es läuft auf „Z“ hinaus

So liegen die Kosten der Alternative CP hochgerechnet auf das Jahr 2025 bei einem zweispurigen Ausbau bei ca. 555 Millionen und bei einem vierspurigen Ausbau bei 615 Millionen Euro. In der ursprünglichen Form (zweispurig) war diese Trasse mit 225 Millionen Euro veranschlagt worden. Doch da die CP-Variante nur die zweitgereichte Alternative ist, läuft im Falle

Entlastungsstraße Z

Trassenführung der Z-Variante auf voller Länge



VN-GRAFIK, FOTO: ORTHOPHOTOS © 2009 LAND VLBG., QUELLE: LAND VORARLBERG, HOFHERR COMMUNICATION

einer Umsetzung des Straßenprojekts nun alles auf den Bau der Z-Variante hinaus. Die Kosten für diese wären jedoch enorm. Sollte das Projekt mit Tunneln versehen und nicht in offener Bauweise realisiert werden, so kostet die Z-Variante im zweispurigen Ausbau ca. 796 Millionen Euro, in der vierspurigen Variante jedoch 893 Millionen.

Längere Tunnelröhren

Die Z-Variante wurde aufgrund der Untersuchungsergebnisse verändert. Die Anbindung im Bereich Dornbirn-Nord wäre jetzt

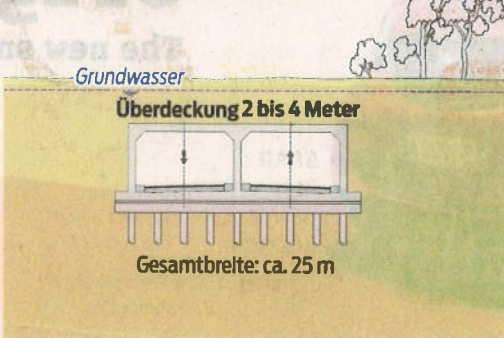
weiter südlich, um die kalkreichen Niedermoore in diesem Bereich zu schützen. Im Vergleich zum „Mobil im Rheintal“-Rohplan haben sich auch die Längen der Tunnelstrecken erhöht. Die Untersuchungen im Ried gingen von einem durchgehenden vierspurigen Ausbau der Alternative aus. „Wenn das Ausnahmeverfahren angewandt wird, ist kein hohes Genehmigungsrisiko zu erwarten“, fasst Landschaftsökologe Wolfgang Suske (50) zusammen.

Und so geht es nun weiter: Die vorliegenden Ergebnisse

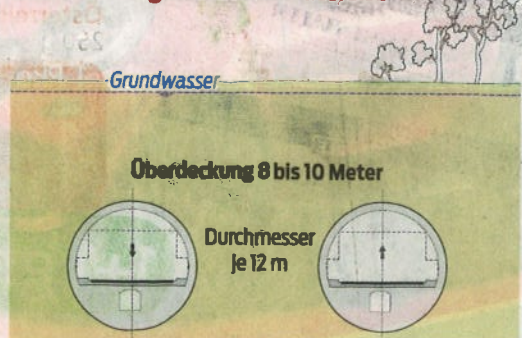
werden ergänzend in die Unterlagen für die Strategische Prüfung Verkehr (SP-V) eingearbeitet - die VN berichteten. Das Projekt wird in der Folge dem Infrastrukturministerium zur Durchführung des Auflageverfahrens vorgelegt. Danach werden das Vorprojekt und die Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) ausgearbeitet, ehe es dann in die Behördenverfahren geht. Mit dem Beginn der Prüfung ist nicht vor 2017 zu rechnen, ein allfälliger Baustart könnte erst 2020 erfolgen. Die Bauzeit beträgt fünf Jahre.

Die zwei Varianten beim Tunnelbau für die Riedstraße

Tunnel in offener Bauweise



Tunnel in bergmännischer Bauweise



VN-GRAFIK, QUELLE: LAND VORARLBERG, HOFHERR COMMUNICATION