



Konsensorientiertes Planungsverfahren für eine Verkehrslösung Unteres Rheintal – Schweiz

Mediationsteam:

Ing. Dr. Anton Hütter / Prof. Dr. Horst Zilleßen

Aufgabenstellung „Mobil im Rheintal“

Ausgangssituation

- Ständig zunehmende Belastung der Siedlungsgebiete im Unteren Rheintal und Überlastung des Straßennetzes.
- Lösungsversuch: Die **Bodensee Schnellstraße S 18** sollte auf 7 km Länge die Rheintalautobahn A 14 mit dem Schweizer Autobahnnetz A1/E60 und A13/E43 verbinden.
- Nach rund 30-jähriger Planungsdauer wurden Teile der Trassenverordnung der **Bodensee Schnellstraße S 18** im Juni 2006 vom **Verfassungsgerichtshof aufgehoben**.

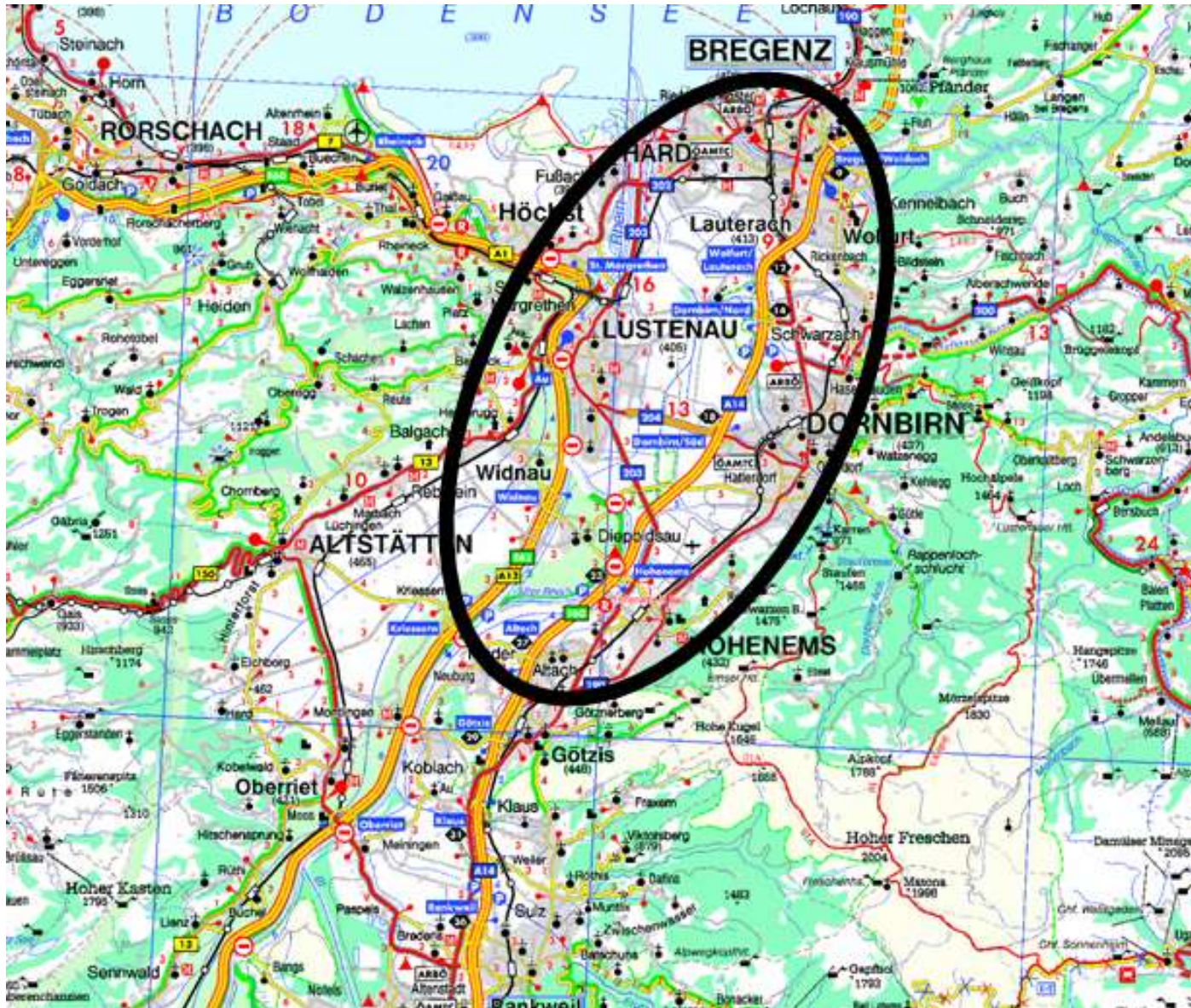
Aufgabenstellung

- **Neubeginn** in Form eines konsensorientierten Planungsverfahrens.
- **Neue Planungskultur** mit umfassender Beteiligung und transparenten Informationen.
- **Erarbeitung eines verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmenpaketes** zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom Transitverkehr.

Planungsgebiet



Planungsgebiet



Ziele des kooperativen Planungsverfahrens #1

- ➔ **Mobilitätslösung** für das untere Rheintal
Verkehrsentlastung der Siedlungsgebiete (zB fahren täglich ca 1.350 LKWs und ca 13.000 PKWs durch Lustenau), Bündelung des überregionalen und grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs, gute Erreichbarkeit der Wohn- und Betriebsgebiete.
- ➔ **Ein verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenpaket**
Straße, Schiene, Bus, Radverkehr etc.
- ➔ **Die Lösung sollte den Bedürfnissen und Anliegen aller Beteiligten gerecht werden.** Ziel ist eine möglichst breite Zustimmung der verschiedenen Interessensgruppen.



Ziele des kooperativen Planungsverfahrens #2

- ➔ Herstellung einer **Vertrauensbasis**
- ➔ Erarbeitung **mehrerer Szenarien** im Konsens
 - **Nullvariante:** Verkehrs- u. Raumentwicklung mit der derzeitigen Infrastruktur.
 - **Null-Plus-Variante:** Lösungsmöglichkeiten ohne Netzerweiterungen unter Berücksichtigung eines forcierten Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs.
 - **Varianten im Straßennetz:** Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten mit Netzerweiterungen.
- ➔ „**Akzeptanzkorridore**“
Wo sind Infrastrukturmaßnahmen möglich / sinnvoll?
Wo ist Akzeptanz für die Umsetzung erreichbar?
- ➔ **Bewertung und Beurteilung** der verschiedenen Alternativen / Varianten / Maßnahmenbündel in Anlehnung an das Gesetz über die Strategische Prüfung Verkehr

Meilensteine #1

- **1964:** bei St. Margrethen (Schweiz) wird eine **Anschlussrampe** an die **Autobahn realisiert**, damit dort eine österreichische Straßenverbindung andocken kann. Die ursprünglich geplante Bodensee-Autobahn (A 15) scheiterte. Folgeprojekt war die Bodensee-Schnellstraße (S 18). In den 1980er-Jahren wurden verschiedenste Varianten und Trassen diskutiert.
- **1997:** Die Vorarlberger Landesregierung fixiert eine **Trasse** für die **S 18 Bodensee Schnellstraße**.
- **2006:** Teile der Trassenverordnung der S 18 werden **vom Verfassungsgerichtshof aufgehoben**. Im **Vorarlberger Verkehrskonzept** heißt es dazu: „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.“
- **2007:** Der Vorarlberger Landtag beschloss, ein **kooperatives, konsensorientiertes Planungsverfahren** zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Rheintal Siedlungsgebieten einzuleiten (Projektleitung beim Amt der Vorarlberger Landesregierung: **DI Christian Rankl**)

Meilenstein #2

- **2007:** Erarbeitung eines **Anforderungsprofils** und **Ausschreibung** der Leistung „Moderation und Mediation im Planungsprozess“ (zweistufiges Vergabeverfahren mit Hearing).
- **2008:** Beauftragung des **Mediationsteams Hütter / Zilleßen** durch die Vorarlberger Landesregierung
- **2011:** Das **Ergebnis des Verfahrens, ein Maßnahmenpaket** mit Trassenvorschlag und ÖPNV-Maßnahmen, wird der Vorarlberger Landesregierung übergeben
- **2016:** Positiver Abschluss der **Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V)**
- **14.12.2016:** im Nationalrat wurde die **Aufnahme der „S18 neu“ in das Bundesstraßengesetz** beschlossen
- **2020:** Trassenentscheidung zugunsten der **CP-Variante**
- **2021:** lt. ASFINAG frühestmöglicher Termin für Baubeginn der neuen Straße (Prognose aus 2020)
- **2026:** lt. ASFINAG frühestmöglicher Termin für Inbetriebnahme der neuen Straße (Prognose aus 2020)

Projektsteckbrief „Mobil im Rheintal“

- **Auftraggeber:** Amt der Vbg. Landesregierung und ASFINAG
- **Auftragnehmer (Mediationsteam):** hütter & partner;
Ing. Dr. Anton Hütter (Leitung) / Prof. Dr. Horst Zilleßen
- **Beteiligte:** ca. 80 permanent Beteiligte;
ca. 80 Jugendliche (Kooperationsveranstaltungen mit den Jugendeinrichtungen des Landes);
ca. 800 Teilnehmer bei den öffentlichen Veranstaltungen;
Einbindung der Schweiz; zahlreiche Vorschläge und Rückmeldungen aus der Bevölkerung
- **Dauer:** Feb. 2008 bis Okt. 2011
- **Kosten der Mediation:** ca. € 370.000,-
- **Investitionssumme** für die präferierte Variante CP:
ca. € 1,3 bis 1,5 Mrd. (Schätzung der ASFINAG aus 2020)

Arbeitsprozess

- 26 Sitzungen des Regionalforums
- 38 Sitzungen des Planungsteam
- 22 Sitzungen des Kernteams
- 7 Sitzungen des Steuerungsteams
- 7 Workshops
- 4 Zwischenberichte
- 4 öffentliche Bürgerinformationen
- 2 Veranstaltungen für Jugendliche in Kooperation mit den Jugendeinrichtungen und den Jugendorganisationen des Landes

Mediationsteam



Gabriele Hornof
Organisation und Büroleitung



Ing. Dr. Anton Hütter
Mediator
(Leitung Mediationsteam)



Prof. Dr. Horst Zilleßen
Mediator

Methodisch ist das Verfahren einem situativen Konfliktmanagement zuzuordnen, bei dem das Mediationsteam je nach Eskalationsgrad verschiedene Leistungen erbringen muss. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Entscheidungen in den politischen Gremien. Durch den kooperativen Planungsprozess hat die Politik nicht die Kompetenz für die Letztentscheidung, aber die Steuerungskompetenz auf dem schwierigen Weg der Entscheidungsfindung ein Stück weit aus der Hand gegeben. In einer abschließenden Feedbackrunde wurde diese Vorgangsweise von allen Beteiligten positiv bewertet.

Beteiligte Stakeholder (Regionalforum)

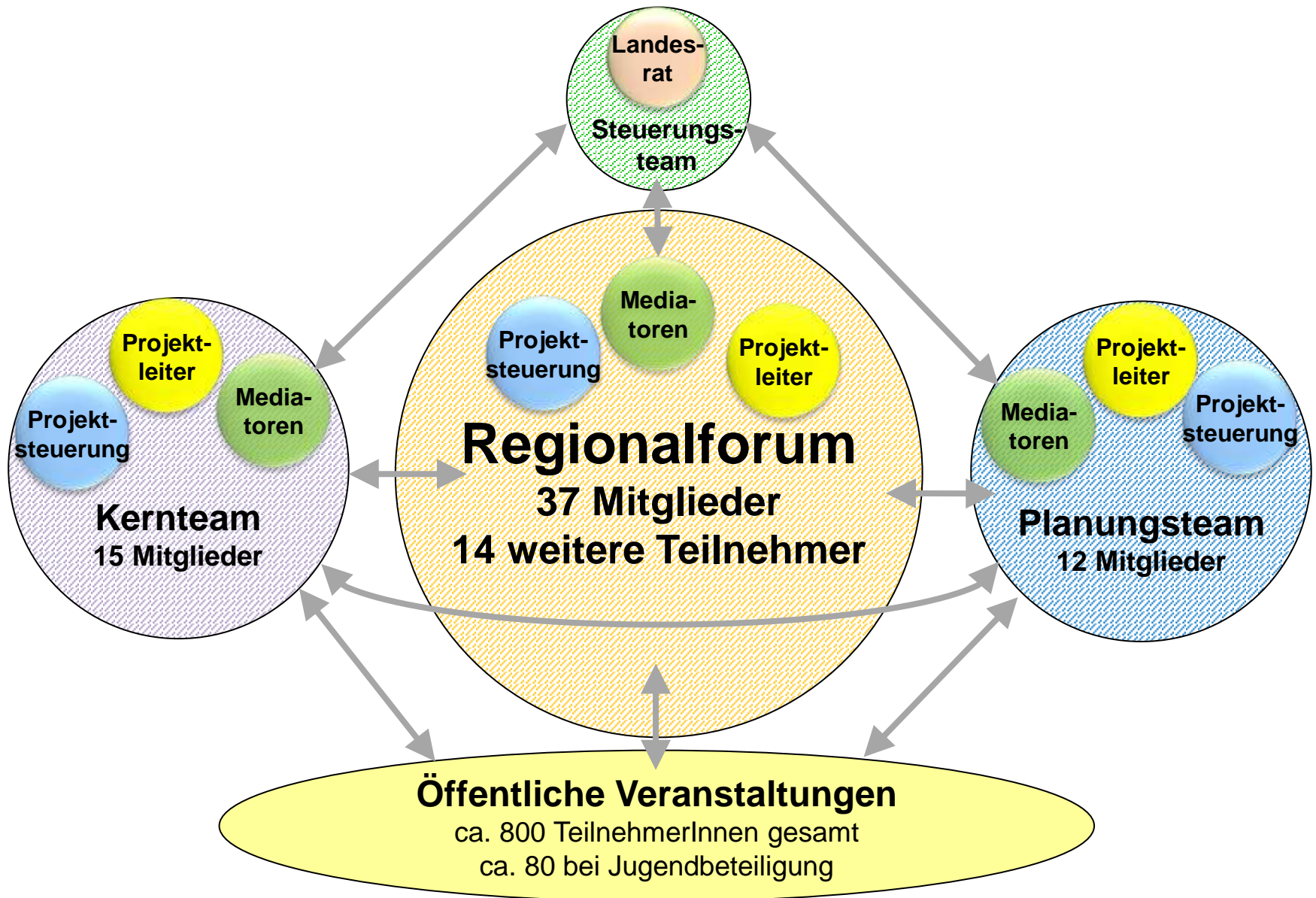
- Landesrat, Projektleitung (2 Personen)
- Fraktionen im Landtag (4 Personen)
- Bürgermeister Städte u. Gemeinden Vbg. (16 Personen)
- Gemeindepräsidenten der Rheintal-Gemeinden Schweiz (2 Personen)
- Bürgerinitiativen (3 Personen)
- Naturschutzanwaltschaft (1 Personen)
- NGO's (Naturschutzbund, Transform) (2 Personen)
- Interessenvertreter (WKV, IV, AK, LWK, ÖAMTC, ARBÖ, VCÖ) (7 Pers.)
- Vertreter Öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn, Verkehrsverbund) (4 Pers.)
- Vertreter Amt der Vorarlberg Landesregierung (4 Personen)
- Vertreter ASFINAG (2 Personen)
- Experten, Gutachter (9 Personen)
- Projektsteuerung / -management (2 Person)
- Mediationsteam (3 Personen)

Regionalforum

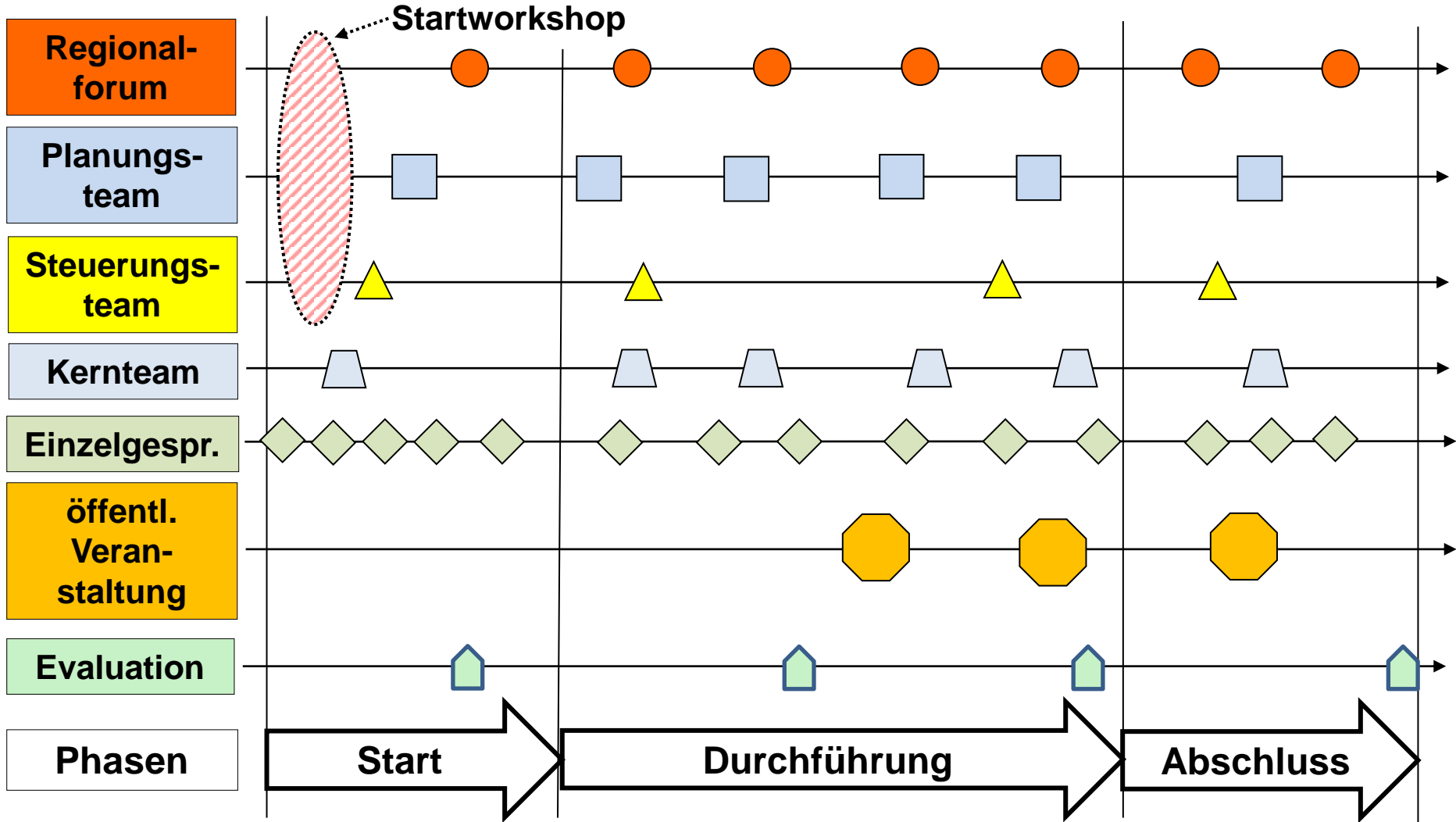
Das zentrale Gremium für den Aushandlungsprozess und die Meinungsbildung war das Regionalforum. Es fanden 26 Sitzungen statt. Vertreten im Regionalforum waren:

- Landespolitik, Bürgermeister und Gemeindepräsidenten (Schweiz)
- Verwaltung
- NGOs
- Bürgerinitiativen
- Interessenvertreter
- Experten und Gutachter
- ASFINAG

Aufbauorganisation, Prozessarchitektur



Ablauforganisation (schematische Darst.)



Öffentl. Präsentation der Ergebnisse



Foto: VOL Live/Paulitsch

In 4 öffentlichen Veranstaltungen und mit 4 ausführlichen Zwischenberichten wurden die Ergebnisse des Mediationsverfahrens interessierten Bürgern in allen Details vorgestellt.

Übergabe der Ergebnisse an Landesregierung



Fotos: Amt der Vorarlberger Landesregierung

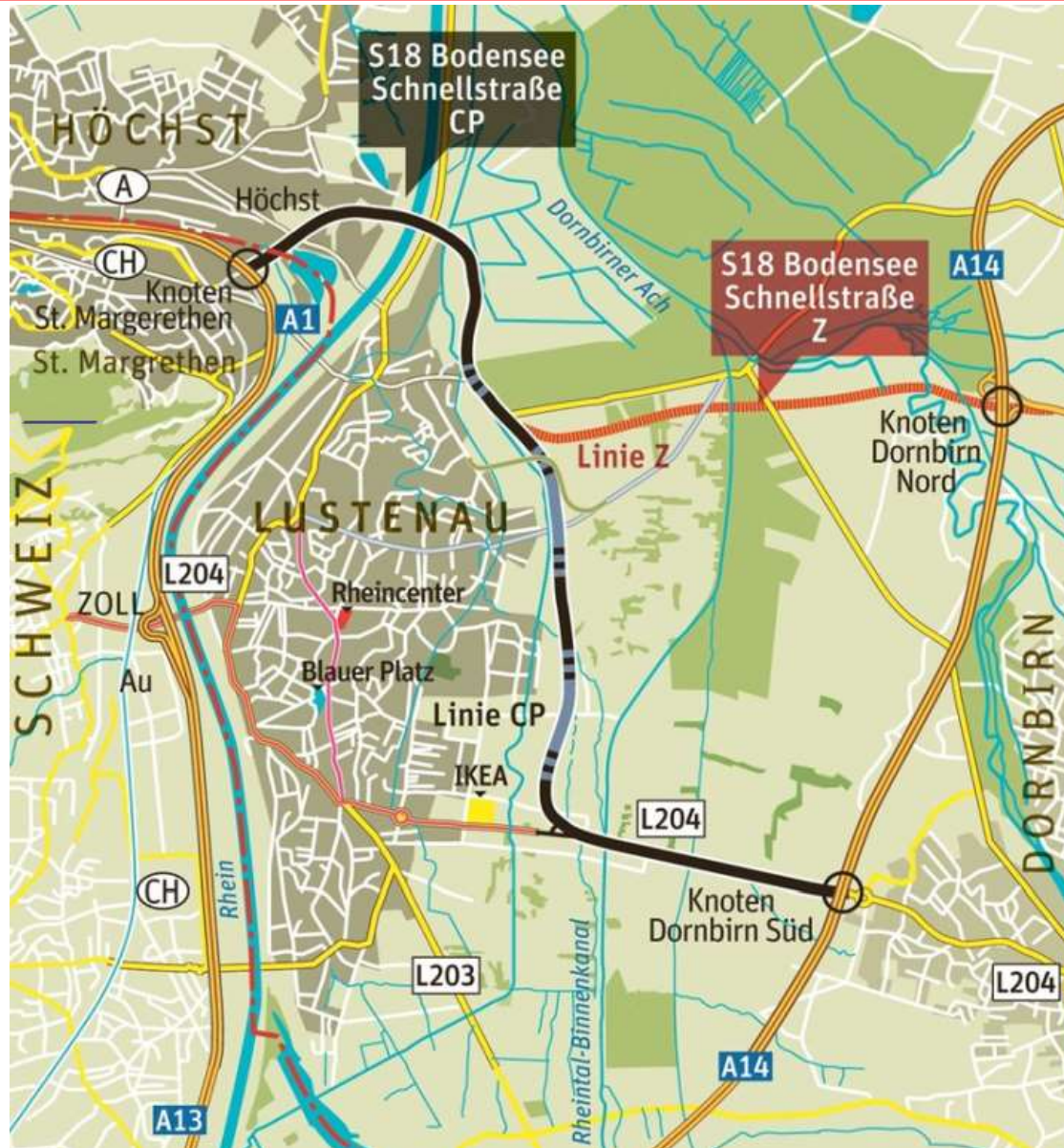
Das **Schlussdokument** mit dem Ergebnis des konsensorientierten Planungsverfahrens wurde von allen Mitgliedern des Regionalforums unterzeichnet und am 7.11.2011 der Landesregierung übergeben.

Ergebnis ist ein **Maßnahmenpaket** als Empfehlung an die politischen Entscheidungsträger

- mit **Trassenvorschlag** (Z, CP) und
- umfangreichen **Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr**

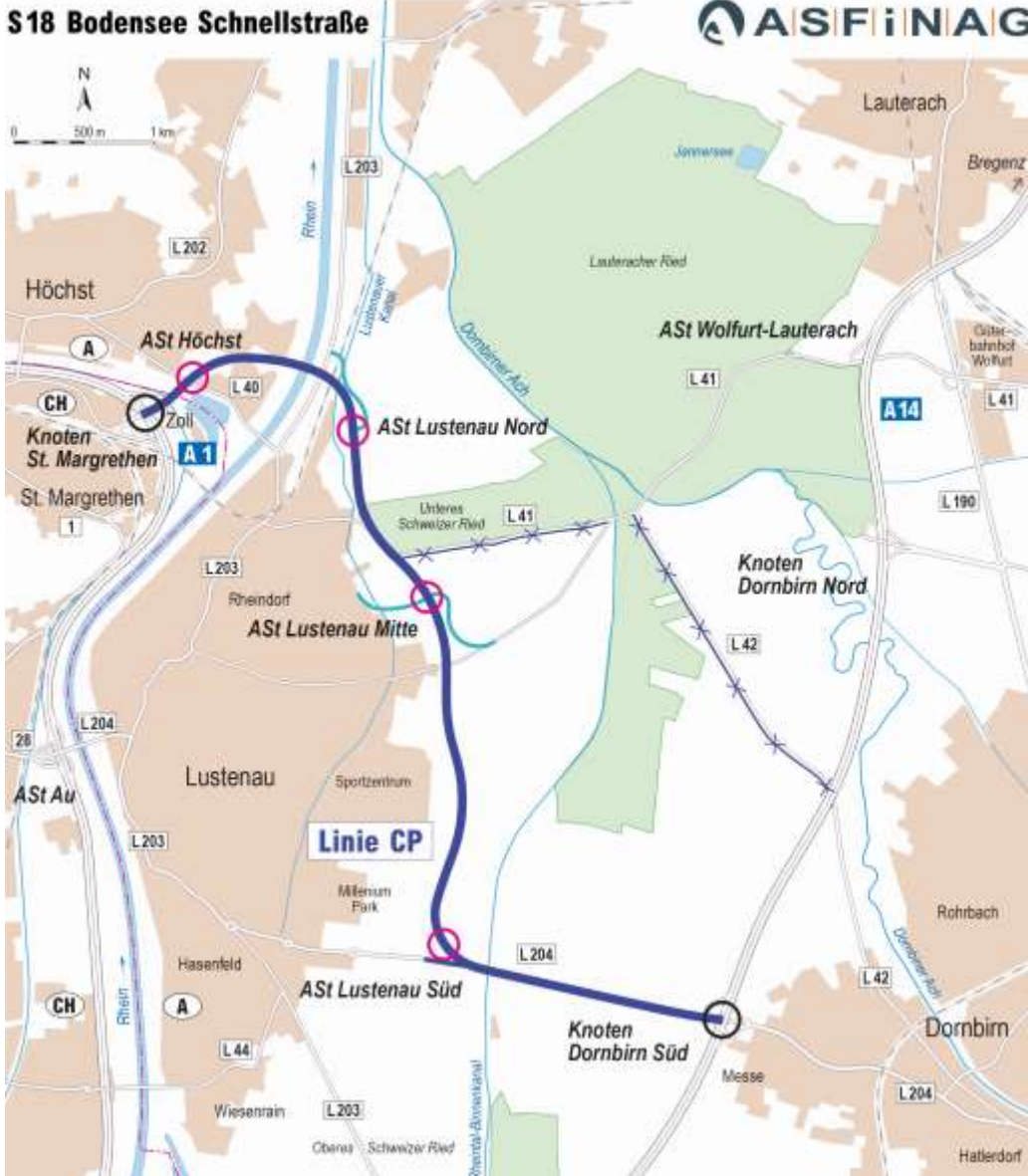
Das konsensorientierte Planungsverfahren wurde von den Beteiligten und den politischen Entscheidungsträgern als **“sehr gut”** und **“Schritt in die richtige Richtung”** bewertet. (siehe Stellungnahmen der TeilnehmerInnen)

Trassenvorschläge Z und CP



Grafik: Der Standard, 13.7.2017

Präferierte Variante CP



LEGENDE



Knoten



Anschlussstelle (ASSt)



Linie CP



Fahrverbot (ausg. Anrainer, Fahrräder)



Natura-2000-Gebiet

Feedback: TeilnehmerInnen

„... dass beim Projekt „Mobil im Rheintal“ konstruktiv miteinander und nicht gegeneinander gearbeitet wurde und letztendlich nach einer breiten tragfähigen Lösung gesucht und diese aus unserer Sicht auch gefunden wurde.“

Bgm. Elmar Rhomberg, Lauterach
Bgm. Harald Köhlmeier, Hard
Bgm. Christian Natter, Wolfurt
Bgm. Manfred Flatz, Schwarzach
Bgm. Hans Bertsch, Kennelbach

„Das über mehrere Jahre geführte Planungsverfahren unter dem Titel "Mobil im Rheintal" wurde mit großer Sorgfalt, kompetent und umfassend unter Berücksichtigung aller Interessenslagen durchgeführt.“

Dir. Dr. Gebhard Bechter
(Landwirtschaftskammer)

„... hohe Qualität des Planungsprozesses ...“
Bgm. Mag. Dr. Kurt Fischer (Lustenau)

„Der Gesamtprozess MiR stellt jedoch insofern einen großen Fortschritt gegenüber traditionellen Straßenbauvorhaben dar, als hier große Transparenz herrschte, und auch abweichende Meinungen artikuliert werden konnten. Deshalb schlagen wir vor, diesen Prozess in modifizierter Form als Dialog- und Informationsforum weiterzuführen ...“

Mag. Manfred Hagen (VCÖ)

„... ist dieser Planungsprozess ein wichtiges Instrument zur Versachlichung der Verkehrsdiskussion.“

LAbg. Bernd Bösch (Grüne)

Feedback: TeilnehmerInnen

„... ein großes Lob für die faire und sorgfältige Projektleitung ... Sämtliche Ideen und Anregungen wurden ernst genommen und einer tiefen Betrachtung und Prüfung durch namhafte Experten unterzogen.“

MMag. Mathias Burtscher (Industriellenvereinigung)
Mag. Michael Tagwerker (Wirtschaftskammer)

„... sehr professionell und mit vollstem Einsatz und Herzblut geleitet, getragen und gelenkt ...“
Karina Lechtaler (Bürgerinitiative Lebensraum Lustenau)

„... möchte ich das vom Land Vorarlberg initiierte und mit viel persönlichem Engagement seitens der Verantwortlichen durchgeführte Projekt ausdrücklich loben. Ich hatte das Gefühl, dass "ALLE", ob Politik, NGO, Bürgerinitiationen, Experten im Verfahren Platz gefunden haben.“

Ing. Christian Österle (Verkehrsverbund)

„Das Planungsverfahren wurde höchst professionell durchgeführt. Hervorheben möchte ich besonders, dass jeder Arbeitsschritt transparent und für alle nachvollziehbar dargestellt wurde und dass die verschiedenen Interessengruppen einbezogen sowie deren Vorschläge und Bedenken offen und sachbezogen diskutiert wurden. Gratulation an das Team verbunden mit dem Wunsch, Projektvorhaben dieser Größenordnung in Zukunft auf diese Art von Fachleuten begleitet aufzusetzen.“

Präs. Peter Steurer (ARBÖ)

Uneingeschränktes Lob von allen Seiten erfuhr der Planungsprozess selbst. Der anwesende Landschaftsökologe Wolfgang Suske meinte: „Ich hab’ jetzt schon 20 derartige Verfahren mitgemacht, aber dieses war von der Konstruktivität her das beste, das ich jemals erlebt habe.“ Auch jene, die mit dem Ergebnis nicht zufrieden waren, bescheinigten dem Prozess hohe Qualität.

Ausschnitt aus: Vorarlberger Nachrichten, 26./27.10.2001

Feedback: Vorarlberg Online

[...] Der Prozess hat aber auch die unterschiedlichen Sichtweisen und Betroffenheit der einzelnen Interessensgruppen aufgezeigt. „Es wäre unrealistisch zu fordern, dass die Empfehlungen einstimmig beschlossen und von allen mitgetragen werden müssen. Dazu gibt es in einzelnen Punkten zu große inhaltliche Differenzen. Das abgefragte Stimmungsbild der Mitglieder des Regionalforums zeigt aber, dass einerseits der Prozess selbst großes Lob erfährt, andererseits die Empfehlungen an die Landesregierung doch von einem Großteil mitgetragen und unterstützt werden,“ erläutert Projektleiter Christian Rankl. Große Klarheit konnte im Rahmen des Prozesses auch zu generellen Fragen geschaffen werden, beispielsweise in welchen Bereichen der öffentliche Verkehr und in welchen der Bau einer Straße für eine Gesamtlösung – vor allem für eine Entlastung beim Schwerverkehr – unabdingbar ist. [...]

VOL.at, Philipp Steurer, 25.10.2011

Perikles, um 450 v. Chr.



**„Wer an den Dingen
seiner Stadt keinen
Anteil nimmt, ist nicht
ein stiller Bürger,
sondern ein schlechter.“**