

Gemeinde Altach
Bürgermeister Markus Giesinger
Berkmannweg 2
6844 Altach

LKW-Entlastungsstraße – eine Dauerbelastung des Altacher Gemeindebudgets?

Anfrage gem. §38 Vorarlberger Gemeindegesetz

Altach, am 13.11.2025

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Giesinger,

seit gut einem Jahr wird der LKW-Verkehr über die neue LKW-Route via Schnabelholz und Kratten zum Betriebsgebiet Unterhub, Große Wies, Bofel, sowie zum Kieswerk Kopf Kies+Beton geführt.

Für die „LKW-Entlastungsstraße“ wurden die bestehenden Straßen entlang des Brillgrabens, Teile der Wiesstraße, sowie die Schotterstraßen Kratten für die künftigen Anforderungen ertüchtigt.

Leider war das Ergebnis der Straßenertüchtigung bislang alles andere als zufriedenstellend, laufende Reparaturen und Ausbesserungsarbeiten waren bereits mehrfach erforderlich – teilweise inklusive temporärer Straßensperren.

In Anbetracht der angespannten Finanzsituation der Gemeinde Altach ist wichtig zu wissen, mit welchen zusätzlichen finanziellen Belastungen gerechnet werden muss, um die laufenden und künftigen Kosten hinsichtlich der zu erwartenden Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten zu stemmen.

Vor diesem Hintergrund und im Namen vieler erholungssuchender, aber verkehrsgeplagter Bürgerinnen und Bürger richte ich an Sie als Bürgermeister der Gemeinde Altach gemäß §38 des Vorarlberger Gemeindegesetzes folgende

ANFRAGE

1. Wie oft wurde die Straße (LKW-Route Schnabelholz bis Einmündung Rheinstraße) seit Inbetriebnahme schon saniert, ausgebessert, verbessert oder erweitert? Welche Aufwände sind für diese Arbeiten angefallen. Bitte um eine Auflistung: aller Arbeiten mit Datum und kurzer Auftragsbeschreibung; des Personalkostenaufwands für Gemeindemitarbeiter*innen; der eingesetzten Mittel und Aufwände des Bauhofes sowie der Kosten für beauftragte externe Unternehmen.

2. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen auf der LKW-Route „Schnabelholz bis Einmündung Rheinstraße“ seit Eröffnung der Straße entwickelt? Mit welchem Verkehrsaufkommen ist nach der Inbetriebnahme des Kiesabbaus und später im Parallelbetrieb Kiesabbau und Wiederverfüllung zu rechnen? Bitte um tabellarische Aufstellung der bisherigen Verkehrsentwicklung und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, wenn möglich gesplittet in Kies- und Aushubverkehr sowie restliche LKW-Verkehre.
3. Wer ist für die Straßenplanungsausführung verantwortlich? Welche Aufwände (Personalstunden und Kosten) sind dafür entstanden?
4. Wie hoch sind die zu erwartenden Kosten im Hinblick auf den künftigen Instandhaltungsaufwand?
5. Ist beabsichtigt, den anteilmäßigen Instandhaltungsaufwand für den Kies- und Aushub-Verkehr zwischen den Kooperationspartnern Gemeinde Götzis und Altach aufzuteilen? Falls ja, zu welchem Aufteilungsschlüssel – falls nein, warum nicht?

Ich danke Ihnen im Voraus für Ihre Stellungnahme und die Beantwortung der Anfrage und hoffe auf eine umweltbewusste und verantwortungsvolle Positionierung der Gemeinde.

Mit freundlichen Grüßen

Bernie Weber
BürgerListe Altach + Die Grünen

Üsr Altach und BLA.G Altach
GV Silke Kräutler
GV Bernhard Weber
GV Wolfgang Weber
Per E-Mail

Mag. Markus Giesinger
T +43 5576 7178 100
E markus.giesinger@altach.at

Altach, am 2. März 2026

Beantwortung der Anfrage vom 13.12.2025 – LKW-Entlastungsstraße - eine Dauerbelastung des Altacher Gemeindebudgets?

Sehr geehrte Gemeindevertreter/in,

zu Ihrer schriftlichen Anfrage gem. § 38 Gemeindegesetz, welche in der Gemeindevertretungssitzung vom 13. Dezember 2025 eingebracht worden ist, nehme ich wie folgt Stellung.

Am 7. Dezember 2023 hat die Gemeindevertretung einen Grundsatzbeschluss, gefasst, wonach die Bevölkerung an den Zufahrtsstraßen zum Gewerbegebiet Große Wies / Unter Hub und zum Kiesabbaugebiet in Altach vom Lkw-Verkehr entlastet werden muss.

In der folgenden „Variantenuntersuchung Erschließung Gewerbegebiet Große Wies / Unter Hub und Kiesabbaugebiet Hohenems / Altach“ wurden anhand von neun Varianten mögliche Lösungen durch das Verkehrsplanungsbüro PLANOPTIMO geprüft. Die Variante „Kratten“ brachte demnach die höchste Entlastungswirkung, mit sehr geringem Flächenverbrauch und sehr geringer zusätzlicher Bodenversiegelung. Zudem liegt diese mögliche Verkehrslösung im Korridor bzw. am nächsten zur stark befahrenen, parallel verlaufenden Autobahn A14. Aufgrund dessen wurde in der Gemeindevertretungssitzung vom 30. April 2024 der Beschluss gefasst, diese Variante umzusetzen.

Im Jahr 2023 wurde von der Bauverwaltung eine Grobkostenschätzung für den Bau und die Asphaltierung der Straße „Kratten“ eingeholt. Diese lag bei € 444.000.- brutto. Auch aufgrund dieser Schätzung wurden mehrere Suchschlitze in diesem Bereich im Beisein der wpa Ingenieure ausgehoben. Einmal um die Materialqualität eines möglichen Aushubes zu prüfen und andererseits um die vorhandene Schütthöhe (Kies) zu testen. Dabei wurden an allen Suchschlitzen eine ausreichende Schütthöhe und Materialqualität festgestellt. Aufgrund dieses Umstandes wurden dann die Arbeiten „Kratten“ ausgeschrieben und durchgeführt.

Es ist auch wichtig zu betonen, dass die Gesamtkosten für das Projekt Asphaltierung Kratten, welches im Jahr 2024 umgesetzt wurde, samt Ausweichen und den Leistungen des ausschreibenden Ingenieurbüros **mit 274.000 € um rund 170.000 €, also rund 38 Prozent, unter den budgetierten Kosten** lagen.

Im Zuge dieses Projektes wurden, entgegen der Einleitung in Ihrer Anfrage, keine Ertüchtigungen an der Krebsenbachstraße bzw. der Wiesstraße durchgeführt. Diese beiden Straßenzüge sind seit vielen Jahren asphaltiert und befahren.

1. Wie oft wurde die Straße (LKW-Route Schnabelholz bis Einmündung Rheinstraße) seit Inbetriebnahme schon saniert, ausgebessert, verbessert oder erweitert? Welche Aufwände sind für diese Arbeiten angefallen. Bitte um eine Auflistung: aller Arbeiten mit Datum und kurzer Auftragsbeschreibung; des Personalkostenaufwands für Gemeindemitarbeiter*innen; der eingesetzten Mittel und Aufwands des Bauhofes sowie der Kosten für beauftragte externe Unternehmen.

Bis Ende 2025 wurden drei Sanierungen (zwei im Bereich Kratten und eine im Bereich Wiesstraße) gemacht. Ursache waren in beiden Bereichen die fehlende Straßenbreiten (keine oder schmale Bankette) und die sehr hohe Tonnageleistung:

- Dezember 2024: Fa. Nägele, Asphaltsanierung Kratten, 15.658,59 netto
- September 2025: Fa. MIGU, Asphaltsanierung Wiesstraße, 14.112,50 netto
- Oktober 2025: Fa. MIGU, Asphaltsanierung Kratten, 12.199,39 netto
- Bauhofkosten: keine

2. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen auf der LKW-Route "Schnabelholz bis Einmündung Rheinstraße" seit Eröffnung der Straße entwickelt? Mit welchem Verkehrsaufkommen ist nach der Inbetriebnahme des Kiesabbaus und später im Parallelbetrieb Kiesabbau und Wiederverfüllung zu rechnen? Bitte um tabellarische Aufstellung der bisherigen Verkehrsentwicklung und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, wenn möglich gesplittet in Kies- und Aushubverkehr sowie restliche LKW-Verkehre.

Im Zeitraum von Mai 2025 bis Ende Dezember 2025 wurden bei der Zählstelle Kratten insgesamt 18.832 Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 6 Metern erfasst.

Es ist davon auszugehen, dass mit dem Beginn des Kiesabbaus weniger Fahrten entstehen, da keine Anlieferung von externen Rohstoffen mehr erforderlich ist.

Eine Aufsplittung in Kies- und Aushubverkehr ist nicht möglich, da diese Daten bei der Zählstelle nicht erfasst werden.

3. Wer ist für die Straßenplanungsausführung verantwortlich? Welche Aufwände (Personalstunden und Kosten) sind dafür entstanden?

Die Straßenplanung Kratten ist ident mit der bestehenden Schotterstraße plus die Einmündung und Ausfahrten Rheinstraße und Wiesstraße. Deshalb sind dabei auch keine Kosten entstanden. Die Kosten für die Ausschreibung der Asphaltierungsarbeiten bzw. die Beprobungen sind in den eingangs erwähnten Gesamtkosten enthalten.

4. Wie hoch sind die zu erwartenden Kosten im Hinblick auf den künftigen Instandhaltungsaufwand?

Aufgrund der Verlagerung des Schwerverkehrs vom bewohnten Gebiet (Ober Hub, Unter Hub, Emme, Lirerstraße, Rheinstraße, Konstanzerstraße) auf die Ausweichroute kommt es logischerweise auch zu einer Verschiebung der Belastung für Straßen. Somit verschiebt sich auch der Instandhaltungsaufwand von den Straßen Ober Hub, Unter Hub, Emme, Lirerstraße, Konstanzerstraße und Rheinstraße auf die neue Achse. Es geht in der Regel immer um Asphalt-sanierungen, wenn notwendig mit kleinen Korrekturen am Unterbau, oder Instandhaltungen der Entwässerung.

Eine Asphaltfahrbahn ist ebenso wie eine Regenwasserrinne ein Verschleißteil. Je größer die Frequenz und die Tonnagebelastung, umso höher der Instandhaltungsaufwand. Ich darf in diesem Zusammenhang an die Kosten für die Ausweichen an der Hub 2022 (129.000.-) erinnern. Sie wurden ebenfalls aufgrund der hohen Tonnagebelastung und Frequenz errichtet. Ebenso sind in den vergangenen Jahren Instandhaltungskosten für die Pflastersanierungen durch externe Firmen und permanent durch den Werkhof im Bereich Ober Hub, Unter Hub, Emme, Lirerstraße, Rheinstraße, Konstanzerstraße entstanden.

Aufgrund der früheren Belastung in diesem Bereich stehen auch noch Pflastersanierungen in der Lirerstraße und auch in Teilen von Ober Hub und Unter Hub an. Laut Schätzung unseres Bauamtes muss für eine Rinnensanierung per Laufmeter mit Kosten von ca. € 200 netto gerechnet werden. Diese Schätzung basiert auf einem Preis für eine Teilsanierung im Ober Hub/Unter Hub aus dem Jahr 2022. Beinhaltet ist der Abtrag und Entsorgung von Porphyr, Vorplanie, Betonbett, Pflaster Granit neu und wieder beidseitig asphaltieren. Somit wäre beispielsweise bei der Lirerstraße (Gesamtlänge von ca. 500 m) mit einem Aufwand von rund 100.000 € zu rechnen. Aufgrund der nunmehr geringeren Belastung werden auch die Beschädigungen zukünftig geringer.

Aus technischer Sicht gesehen wäre der Instandhaltungsaufwand für die Bereiche Hub-Große Wies und Lirerstraße aus Sicht des Bauamtes auf Zeit gerechnet wesentlich größer als die Instandhaltung der neuen Umfahrung. Wesentlicher Punkt dabei ist neben der Instandhaltung der Asphaltdecke die zusätzliche Instandhaltung der Pflasterflächen, Wasserrinnen usw.

**5. Ist beabsichtigt, den anteilmäßigen Instandhaltungsaufwand für den Kies- und Aushub-Verkehr zwischen den Kooperationspartnern Gemeinde Götzis und Altsch aufzuteilen?
Falls ja, zu welchem Aufteilungsschlüssel - falls nein, warum nicht?**

Die Instandhaltung von Straßen ist laut § 7 Abs 5 des Gesetzes über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegfreiheit Aufgabe des Straßenerhalters. Bei Gemeindestraßen ist die Gemeinde der Straßenerhalter.

Abschließend darf ich noch einmal unterstreichen, dass mit dieser neuen LKW-Führung mehr als 1.000 Altschenerinnen und Altschener nachhaltig vom LKW-Verkehr entlastet werden. Dadurch kommt es zu einer Verlagerung der Instandhaltungskosten, nicht aber zu einer finanziellen Mehrbelastung.

Die Maßnahme ist also vielmehr eine Dauerentlastung der Anrainer als eine Dauerbelastung für das Gemeindebudget!

Für Rückfragen stehe ich jederzeit auch im Rahmen eines persönlichen Gespräches zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Mag. Markus Giesinger
Bürgermeister