

Dr. Martin Staudinger
Klubobmann

Herrn Landesrat
Johannes Rauch
Herrn Landesrat
Mag. Marco Tittler
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, 20. Jänner 2020

Grenzüberschreitender Verkehr – was passiert in der Zukunft?

Sehr geehrte Herren Landesräte,

Gerade Grenzgänger leiden jeden Tag unter der fehlenden grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastrukturplanung bzw. deren Umsetzung. Während in naher Distanz vor Jahrzehnten zwei parallele Autobahnen geschaffen wurden sowie zwei parallele Gleissysteme, so ist die Durchlässigkeit und Vernetzung über den Rhein und die Staatsgrenzen durch fehlende Straßen- und Schienen-Infrastruktur mangelhaft.

Grenzüberschreitendes Planen und politisches Handeln ist gefragt, um den Pendlern bessere Bedingungen und Wahlmöglichkeiten bei den nötigen Verkehrsträgern zu ermöglichen. Dazu gehört die Verlagerung des Personendurchreise- und Güterstraßentransitverkehrs auf eine hochrangige Verbindung zur Entlastung der lokalen Straßenverbindungen.

Ebenso wird es eine Kapazitätserhöhung und Taktverdichtung im Schienenpersonennahverkehr, sowie eine preisliche Attraktivierung im Sinne eines grenzüberschreitenden Tarifverbundes im ÖPNV geben müssen.

Aus diesem Grund richte ich gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgende

A n f r a g e

an Sie:

- 1.) Wie hoch sind die Verkehrszahlen nach Verkehrsträgern und Regionen (oberes, mittleres, unteres Rheintal in die Schweiz/nach Liechtenstein bzw. nach Deutschland) von Grenzgängern/Pendlern?
- 2.) Wie wird erwartet bzw. erhofft, dass sich die Verkehrssituation für Grenzgänger in Vorarlberg (je nach Region) durch die Vignettenbefreiung entwickelt?

- 3.) Was sind die zu erwartenden bzw. erhofften Entlastungswirkungen durch die Errichtung der S 18 für Grenzgänger direkt durch Nutzung der S 18 bzw. indirekt durch die Entlastung der lokalen Grenzübergänge?
- 4.) Was ist der Stand der Bemühungen des Ausbaus von FL.A.CH zur Kapazitätserhöhung des Schienenverkehrs und was sind die nächsten Schritte?
- 5.) Wie viele Pendler nutzen zur Zeit diese Achse und was sind die zu erwarteten Nutzungszahlen nach einer Fertigstellung?
- 6.) Was sind die erhofften Entlastungswirkungen auf der Straße durch die Umsetzung von FL.A.CH?
- 7.) Ist eine umstiegsfreie Verbindung von Bludenz bis nach Buchs wenigstens während der Stoßzeiten geplant?
- 8.) Wie sieht der weitere Bau- und Fertigstellungsplan Lauterach-Hard/Fussach-Lustenau-St.Margrethen aus und ab wann ist hier mit einer regionalen Taktverdichtung zu rechnen?
- 9.) Wie viele Pendler nutzen zur Zeit die in Frage 8 erwähnten Verbindungen, was sind die erwarteten Nutzungszahlen nach einer Fertigstellung?
- 10.) Was sind die erhofften Entlastungswirkungen auf der Straße?
- 11.) Was waren die konkreten Bemühungen in der vergangenen Periode und was sind die geplanten Bemühungen im heurigen Jahr zur Schaffung eines grenzüberschreitenden Verbund-Tickets für Grenzgänger, je nach Region (z.B. via Feldkirch nach Liechtenstein, mittleres Rheintal, nördliches Rheintal/St. Margrethen/St. Gallen aber auch nach Bayern/Baden-Württemberg)?
- 12.) Eine grenzüberschreitende Vignette würde die Verkehrsnutzung flexibilisieren und sowohl für Vorarlberger als auch für Schweizer Verbesserungen bringen. Ebenso würde es Verbesserungen für den Durchreiseverkehr geben. Wurden bereits Überlegungen bzw. Aktivitäten angestellt, um auch im Straßenverkehr eine grenzüberschreitende Vignette, d. h. eine gegenseitige links- und rechtsrheinische Gültigkeit der österreichischen bzw. Schweizer Vignette zu erreichen?

Klubobmann Dr. Martin Staudinger

Bregenz, am 10. Februar 2020

Herr
Landtagsabgeordnete Dr. Martin Staudinger
Landtagsklub SPÖ
Im Hause

im Wege der Landtagsdirektion

Betreff: Grenzüberschreitender Verkehr – was passiert in der Zukunft?

Anfrage vom 20. Jänner 2020, Zl. 29.01.023

Sehr geehrter Herr Dr. Staudinger,

zu Ihrer Anfrage gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags nehmen wir wie folgt Stellung:

1.) Wie hoch sind die Verkehrszahlen nach Verkehrsträgern und Regionen (oberes, mittleres, unteres Rheintal in die Schweiz/nach Liechtenstein bzw. nach Deutschland) von Grenzgängern/Pendlern?

Pendlerinnen und Pendler¹:

- Insgesamt pendeln rund 7.500 Personen aus Österreich in die Schweizer Bodensee-Teilregion, davon 7.100 Arbeitspendler aus Vorarlberg in die Kantone des Tarifverbundes Ostwind (SG, TG, AI, AR, SH, GL). Diese teilen sich im Detail folgendermaßen nach Herkunft auf: rd. 2.300 aus dem unteren Rheintal, 2.300 aus dem mittleren Rheintal und 1.200 aus dem oberen Rheintal. 1.300 Personen pendeln aus dem restlichen Gebiet des Verkehrsverbunds Vorarlberg in den Tarifverbund Ostwind. Die Pendlerzahl in der Gegenrichtung liegt deutlich unter 100 Personen.
- Aus Vorarlberg nach Liechtenstein pendeln rund 8.500 Personen zur Arbeit. Der maßgebende Anteil hat dabei der Bezirk Feldkirch (ca. 5.600 Personen) gefolgt vom Bezirk Bludenz (ca. 1.200 Personen). Die Pendlerzahl in der Gegenrichtung liegt deutlich unter 100 Personen.

¹ Bericht „Grenzgänger in der Bodenseeregion 2018“ der Statistikplattform Bodensee und Zusammenstellung Rapp Trans AG; Abgestimmte Erwerbsstatistik der ÖSTAT und Landesstelle für Statistik.

- Aus Österreich in die Deutsche Bodensee-Teilregion pendeln rund 900 Personen. Aus Deutschland nach Vorarlberg pendeln ca. 3.600 Personen.
- Diese Zahlen passen weitgehend mit der Erwerbsstatistik der ÖSTAT und der Vorarlberger Landesstelle für Statistik aus dem Jahr 2017 zusammen, in welcher etwa 7.500 Personen von einem Wohnort im Bezirk Feldkirch in das benachbarte Ausland pendeln, ca. 3.400 von einem Wohnort im Bezirk Bregenz, ca. 3.100 von einem Wohnort im Bezirk Dornbirn und weitere ca. 1.700 Personen von einem Wohnort im Bezirk Bludenz. Gleichzeitig wies die Erwerbsstatistik im Jahr 2017 ca. 4.000 EinpendlerInnen vom benachbarten Ausland zu einer Arbeitsstätte in Vorarlberg aus, wobei ein Großteil davon aus Deutschland nach Vorarlberg einpendeln, v.a. in den Bezirk Bregenz (ca. 2.000 Personen).

Pendlerinnen und Pendler nach Verkehrsträgern:

- Seitens der ÖSTAT wird in der Erwerbsstatistik keine Aufteilung nach Verkehrsmitteln vorgenommen, weshalb dazu keine konsolidierten Daten der ÖSTAT oder der Landesstelle für Statistik vorliegen und auf andere Quellen zurückzugreifen ist: Gemäß einer Erhebung des Interreg-Projekts „PEMO“ zur Pendlermobilität weist eine Auswahl an großen Liechtensteiner Arbeitgebern einen durchschnittlichen modal-split-Anteil der Vorarlberger PendlerInnen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) von ca. 63% aus. Weitere 19% nutzen den ÖPNV, 13% eine Fahrgemeinschaft, und 4% das Fahrrad. Für den Pendlerverkehr in die Schweiz liegen aus dem Projekt PEMO dagegen nur für einzelne Betriebe modal-split-Erhebungen vor, weshalb hier keine repräsentativen Zahlen genannt werden können.
- Gemäß Zählungen der ÖBB Personenverkehr AG nutzen den Öffentlichen Bahnverkehr² auf der
 - Strecke Bregenz-St. Margrethen: Aussteiger aus Zügen des Nahverkehrs in St. Margrethen: rd. 800 Personen an einem Werktag, wobei hier nicht nach Wegzweck unterschieden wird. Fahrgastzahlen der eigenwirtschaftlichen Fernverkehrszüge (München-Zürich) liegen dem Land leider nicht vor.
 - Bahnstrecke Feldkirch-Buchs: Aussteiger im Nahverkehr aus Vorarlberg in Liechtenstein und Buchs: 350 bis 400 Personen an Werktagen. Fahrgastzahlen der Fernverkehrszüge (aus Innerösterreich nach Zürich über Feldkirch und Buchs) liegen dem Land leider nicht vor.
 - Bahnstrecke nach Deutschland: Aussteiger im Nahverkehr aus Vorarlberg in Lindau: rund 1.500 an einem Werktag. Fahrgastzahlen der Fernverkehrszüge liegen dem Land leider nicht vor.
- Im grenzüberschreitenden Radverkehr liegen folgende Daten vor³:
 - Grenzübergänge zwischen Österreich und Liechtenstein: insgesamt 900 Fahrräder an einem Werktag
 - Grenzübergänge zwischen Österreich und Schweiz: insgesamt 6.400 Fahrräder an einem Werktag

² Zählungen der ÖBB PV AG im Oktober 2018

³ Zählungen Besch und Partner im Auftrag von St. Gallen, Liechtenstein, Vorarlberg und Velotal-Rheintal von Juni bis Oktober 2016

2.) Wie wird erwartet bzw. erhofft, dass sich die Verkehrssituation für Grenzgänger in Vorarlberg (je nach Region) durch die Vignettenbefreiung entwickelt?

Die durch die Novelle zum Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 vom Nationalrat beschlossene Ausnahme von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut auf gewissen Streckenabschnitten, u.a. auch für den Autobahn-Streckenabschnitt der A 14 zwischen Hörbranz Grenze und der Anschlussstelle Hohenems, verfolgt das Ziel der Vermeidung einer „Mautflucht“ v.a. des Durchgangsverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz. Durch eine Mautbefreiung soll dieser Durchgangsverkehr vorrangig auf der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur abgewickelt werden, wodurch der Großraum Bregenz, der auf Grund seiner geografischen Lage im Dreiländereck Deutschland-Österreich-Schweiz besonders stark von Transit- und in weiterer Folge Maut-Ausweichverkehr betroffen ist, entlastet werden soll. Somit zielt die gegenständliche Mautbefreiung nicht darauf ab, die regelmäßige Routenwahl oder die Verkehrsmittelwahl von Vorarlberger PendlerInnen in die Schweiz oder nach Liechtenstein zu beeinflussen.

Das Ausmaß der Veränderungen infolge einer Mautbefreiung kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilt werden. Im Zuge der im Dezember 2019 eingeleiteten, begleitenden Evaluierung soll aber u.a. festgestellt werden, inwiefern die Mautbefreiung eine allfällige Auswirkung auf die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die Grenzübergänge zur Folge hat. Insbesondere bei der Betrachtung des werktäglichen Verkehrs lassen sich daraus Rückschlüsse auf eine allenfalls geänderte Routenwahl von PendlerInnen ziehen.

Abschließend sei festgehalten, dass sich die Vorarlberger Landesregierung auf Basis des Mobilitätskonzepts Vorarlberg 2019 und des Regierungsprogramms 2019-2024 für eine Abschaffung der Autobahnvignette stark macht, um Ausweichverkehr auf das niederrangige Straßennetz zu vermeiden.

3.) Was sind die zu erwartenden bzw. erhofften Entlastungswirkungen durch die Errichtung der S 18 für Grenzgänger direkt durch Nutzung der S 18 bzw. indirekt durch die Entlastung der lokalen Grenzübergänge?

Durch die S 18 ist eine Fahrzeitverkürzung für die Nutzer dieser neuen hochrangigen Verbindung zu erwarten. Die vorläufigen Ergebnisse der von der Asfinag beauftragten Verkehrsmodellierung zeigen zudem Entlastungen im Bereich der Grenzübergänge Höchst und Lustenau in der Größenordnung von ca. -9.000 bis -10.000 KFZ/24h im Vergleich zum Referenzplanfall 2040, das entspricht einer Entlastung von ca. 55 bis 60 %.

4.) Was ist der Stand der Bemühungen des Ausbaus von FL.A.CH zur Kapazitätserhöhung des Schienenverkehrs und was sind die nächsten Schritte?

Die erforderlichen behördlichen Genehmigungen für das Eisenbahnprojekt liegen sowohl in Österreich als auch in Liechtenstein vor. Im Jahr 2019 fanden intensive Finanzierungsverhandlungen zwischen der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein statt. Im Jahr 2020 wird eine Entscheidung erwartet. Auf Österreichischer Seite ist die Aufnahme des Projektes (bzw. eine

aktualisierte zeitliche Umsetzung) im ÖBB Rahmenplan erforderlich. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Vorlaufzeiten für die Ausschreibung der Bauleistungen, Anmeldung internationaler Streckensperren etc. ist ohne weitere Verzögerungen eine Fertigstellung bis ca. 2026/2027 möglich.

Auf Vorarlberger Seite sind entsprechende Detailvereinbarungen für die neue Haltestelle Tisis-Tosters abzuschließen (Anm: bereits in der Grundsatzvereinbarung Rheintalkonzept von 2003 enthalten). Ebenso sollen nach finaler Entscheidung für den Streckenausbau auch die beiden bestehenden Haltestellen Gisingen und Altenstadt attraktiviert werden (Anm: bereits in der Grundsatzvereinbarung Rheintal-Walgau-Konzept II von 2019 enthalten, jedoch noch nicht finanziell bewertet). Auch hierzu sind entsprechende Planungs- und Realisierungsvereinbarungen erforderlich.

5.) Wie viele Pendler nutzen zur Zeit diese Achse und was sind die zu erwarteten Nutzungszahlen nach einer Fertigstellung?

Gemäß einer Studie von Ernst Basler+Partner (2012) wird durch die S-Bahn FL.A.CH am Grenzüberschnitt Liechtenstein – Österreich im Prognosejahr 2025 eine Nachfrage von insgesamt 3.400 Personen/Werktag erwartet⁴. Die S-Bahn FL.A.CH steigert die Nachfrage um rund 2.500 grenzüberschreitende Personenfahrten je Werktag. Diese Mehrnachfrage im öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus) setzt sich aus Wechslern vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr (rund 2.000 Personenfahrten je Werktag) auf allen Achsen und neuen Fahrten von/nach Liechtenstein (rund 500 Personenfahrten je Werktag).⁵

6.) Was sind die erhofften Entlastungswirkungen auf der Straße durch die Umsetzung von FL.A.CH?

Die erwartete Entlastung durch die Umsetzung von FL.A.CH wurde bei o.a. Untersuchungen unter Berücksichtigung zweier Szenarien untersucht. Ein Szenario wird mit Umsetzung des Projektes Stadttunnel Feldkirch gerechnet, das andere ohne.

So kommen die Studienautoren des Ingenieurbüros Ernst Basler+Partner zum Schluss, dass das Projekt S-Bahn FL.A.CH. ohne Stadttunnel zu einer Reduktion auf der Straße von ca. 1.500 Pkw/Tag (-0,9%) auf der Relation Österreich in Richtung FL/CH im Planungshorizont 2025 führen wird. Mit Stadttunnel verringert sich dieser Rückgang geringfügig auf ca. 1.200 Pkw/Tag (-0,7%).

⁴ Variante u.a. mit Maßnahmen im Mobilitätsmanagement; siehe Ernst Basler + Partner, Studie „Prognose der Wechsler MIV<->ÖV infolge der Projekte Stadttunnel Feldkirch und S-Bahn FL.A.CH gegenüber dem Referenzfall“, S. 12

⁵ Ernst Basler+ Partner, Untersuchung „Gesamtwirtschaftliche Nutzen einer S-Bahn FL.A.CH für das Fürstentum Liechtenstein“, Seite II

7.) Ist eine umstiegsfreie Verbindung von Bludenz bis nach Buchs wenigstens während der Stoßzeiten geplant?

Für den Horizont der Fertigstellung des Projekts S-Bahn FL.A.CH kann diese Frage noch nicht beantwortet werden (zu klären u.a. Fahrzeugeinsatz, vertragliche Umsetzung). Für die kommenden Jahre wird zudem eine Neuorganisation der Frühspitze geprüft. Aktuell gibt es in der Früh eine Direktverbindung aus Bludenz bis Buchs.

8.) Wie sieht der weitere Bau- und Fertigstellungsplan Lauterach-Hard/Fussach-Lustenau-St.Margrethen aus und ab wann ist hier mit einer regionalen Taktverdichtung zu rechnen?

Der Ausbau des Streckenabschnitts St. Margrethen bis Lustenau wurde bereits fertiggestellt. Im Herbst letzten Jahres wurde seitens der ÖBB Infrastruktur AG der Ausbau des Abschnitts Lustenau bis Lauterach inkl. der Haltestellen Hard-Fußach und Lauterach-West begonnen. Im Sommer 2020 ist dafür eine Streckensperre mit entsprechendem Schienenersatzverkehr erforderlich. Die Fertigstellung (Streckenbeschleunigung und 2-gleisiger Abschnitt Lauterach-Hard, Haltestellen) ist bis Ende 2021 geplant und wird damit mit Dezember 2021 fahrplanwirksam. Restarbeiten im Bereich P&R, B&R, Vorplätze erfolgen 2022.

Nach Fertigstellung der Arbeiten an der Strecke soll das schienengebundene Personennahverkehrsangebot in der Hauptverkehrszeit um eine neue S-Bahnlinie (S5) – als Direktverbindung von St. Margrethen über die „Lauteracher Südschleife“ nach Dornbirn – erweitert werden. Mittelfristig wird auch eine Weiterführung nach Feldkirch geprüft (zu klären u.a. zusätzlicher Fahrzeugbedarf, Vereinbarkeit mit Anschlussbahnbedienung, ...).

9.) Wie viele Pendler nutzen zur Zeit die in Frage 8 erwähnten Verbindungen, was sind die erwarteten Nutzungszahlen nach einer Fertigstellung?

An einem Werktag wird die Linie S3 von knapp 3.800 Personen (ÖBB Zählung Herbst 2018) genutzt. Über die Anteile der Wegzwecke der Fahrgäste liegen uns keine Daten vor.

Die ÖBB Infrastruktur hat zu den Haltestellen Hard-Fußach und Lauterach West Potenzial- und Umfeldanalysen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Studien sowie die Ergebnisse der Erhebungen auf Straße und Schiene im März 2015 dienen als Eingangswerte zur Beurteilung der straßenverkehrlichen Auswirkungen und der Verkehrsqualität in Folge der gestiegenen Nachfrage im Schienenpersonenverkehr und dem damit induzierten Neuverkehr. Die Nachfrage für den Bahnhof Lustenau wird entsprechend dem verbesserten Angebot mit Hilfe von Elastizitäten berechnet. Das Ergebnis ergab werktags eine Nachfrage von ca. 1.000 bis 1.100 Reisenden für die Haltestelle Hard-Fußach, ca. 350 bis 400 Reisenden für die Haltestelle Lauterach West und ca. 1.600 Reisenden für den Bahnhof Lustenau zum Prognosezeitpunkt 2025.

10.) Was sind die erhofften Entlastungswirkungen auf der Straße?

Die Abschätzung der Verlagerungen von der Straße auf die Schiene, auf Grund des verbesserten Bahnangebots, wurde mit Hilfe der berechneten Fahrgastpotenzialen sowie dem Modal Split in Vorarlberg ermittelt. Hierbei konnte ein Verlagerungspotenzial von ca. 500 Personen/Tag (ca. 420 Pkw) im gesamten Straßennetz berechnet werden. Davon entfallen ca. 120 Personen-Fahrten auf den Bahnhof Lustenau, ca. 200 Personen-Fahrten auf die Haltestelle Hard-Fußach und ca. 170 Personen-Fahrten auf die neue Haltestelle Lauterach-West.

11.) Was waren die konkreten Bemühungen in der vergangenen Periode und was sind die geplanten Bemühungen im heurigen Jahr zur Schaffung eines grenzüberschreitenden Verbund-Tickets für Grenzgänger, je nach Region (z.B. via Feldkirch nach Liechtenstein, mittleres Rheintal, nördliches Rheintal/St. Margrethen/St. Gallen aber auch nach Bayern/Baden-Württemberg)?

Zu dieser Frage darf auf die ausführliche Beantwortung der Landtagsanfrage von NEOS vom 3.1.2020 bzgl. grenzüberschreitender Tarife verwiesen werden.

12.) Eine grenzüberschreitende Vignette würde die Verkehrsnutzung flexibilisieren und sowohl für Vorarlberger als auch für Schweizer Verbesserungen bringen. Ebenso würde es Verbesserungen für den Durchreiseverkehr geben. Wurden bereits Überlegungen bzw. Aktivitäten angestellt, um auch im Straßenverkehr eine grenzüberschreitende Vignette, d. h. eine gegenseitige links- und rechtsrheinische Gültigkeit der österreichischen bzw. Schweizer Vignette zu erreichen?

Der Vorschlag einer grenzüberschreitenden Vignettenlösung ist mit zahlreichen Fragen verbunden, die entsprechender Klärungen auf Bundesebene und rechtlicher Vereinbarungen bedürften (Abgrenzung des Gültigkeitsbereichs; Tarifhöhe; Tarifaufteilung; etc). Die Vorarlberger Verkehrspolitik verfolgt, wie in Frage 2 bereits dargelegt, eine generelle Abschaffung des Vignettensystems, damit der überörtliche Verkehr auf möglichst hochrangigen Straßen abgewickelt und Ausweichverkehr auf niederrangigen Straßen vermieden werden.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Rauch
Landesrat

Mag. Marco Tittler
Landesrat