

**94. Beilage im Jahr 2023 zu den Sitzungsunterlagen
des XXXI. Vorarlberger Landtages**

Selbstständiger Antrag der NEOS Vorarlberg

Beilage 94 /2023

An das
Präsidium des Vorarlberger Landtages
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 30.05.2023

Betreff: Strategie statt Stau. Vorarlberg braucht ein visionäres Verkehrsmodell

Sehr geehrter Herr Präsident,

Massenmotorisierung und Multimodalität sind Faktoren, die den Verkehr maßgeblich prägen. Klimaanpassungen, Globalisierung, demographischer Wandel und die damit verknüpften Bedürfnisse an die Raum- und Stadtplanung sowie den Verkehr verschärfen die Situation und bringen die bestehende Infrastruktur und unser veraltetes Verkehrskonzept an die Belastungsgrenzen. So zeigt es sich in Lustenau, wo Straßenvarianten seit Jahren verhandelt werden, scheinbar ohne je zu einem nachhaltigen Ziel zu führen. Ebenso ist die Bärenkreuzung in Feldkirch ewiger Streitpunkt, denn selbst der Erkundungstunnel sorgt für Unmut. Mäder, mit dem Pendelverkehr in die Schweiz und als Ausweichroute für den überlasteten Grenzübergang in Lustenau, kämpft immer wieder mit Belastungen durch Staubildungen. In Höchst treffen mehrmals täglich Gütertransporte auf Schichtende oder -beginn bei den großen lokalen Unternehmen und den grenzüberschreitenden Pendelverkehr. Eine Pkw-Fahrt wird hier ganz schnell zu einem zeitaufwändigen und nervenaufreibenden Vorhaben - das durch den Stau zusätzlich teuer und umweltschädlich ist. Von Entlastung oder Abhilfe kann aber keine Rede sein - immerhin hat die Verkehrsbelastung beim Pfändertunnel in den letzten zehn Jahren um die Hälfte zugenommen, genauso stieg die Verkehrsbelastung in Bludenz und der Schwerverkehr schlug in Dornbirn zu Buche [1].

Das zeigt die Notwendigkeit einer Neuausrichtung im politischen Denken und Mut in der Vorarlberger Verkehrspolitik. Von dieser Ansicht allerdings eher unberührt wird im Mobilitätskonzept 2019 von der Notwendigkeit einer integralen Verkehrspolitik und dem sinnvollen Zusammenwirken der Verkehrssysteme gesprochen. Obwohl „mehr Bürger:innen mehr Verkehr“ bedeuten [2], seien die Straßenressourcen nahezu ausgeschöpft, eine Entlastung bringe daher der Ausbau des Bahn-/Bus- und Radverkehrs. Man wolle die Gesamtverkehrsleistung um 11% reduzieren. Gerade im Verkehr sind Planung und Umsetzung, wie man beispielsweise an Lustenau, Feldkirch oder dem Bahn-Zielnetz sieht, aber langwierige Projekte. So langwierig, dass teilweise nach Jahrzehnten an Planungen und Debatten nicht mehr gewährleistet ist, dass diese Projekte tatsächlich für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung stehen oder ob es mittlerweile nicht angemessener wäre, von der Straße auf nachhaltigere Verkehrsformen zu wechseln. Ein Mobilitätskonzept, das die Mobilitäts- und Verkehrspolitik der nächsten 10-15 Jahre prägen soll, müsste daher nicht nur zukunftsorientiert und kühn sein,

sondern auch regelmäßig überprüfen, wie der motorisierte Individualverkehr weiter reduziert werden kann. Auch, weil bereits jetzt absehbar ist, dass anhand der geplanten Umweltreduktionen in der EU genau dieser der Bevölkerung in Zukunft teuer zu stehen kommen wird.

Leider wird das bisherige Konzept den Bedürfnissen der Vorarlberger Gesellschaft und Wirtschaft nicht mehr gerecht. Vorarlberg ist über die Jahre „dichter“ geworden, das Rheintal zusammengewachsen, der grenzüberschreitende Verkehr Alltag. Die Vorarlberger Gesellschaft ist arbeitsteilig, individualisiert und vernetzt. Sie braucht für Beruf, Freizeit, Kultur und Bildung eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur. Starke Wirtschaftsräume wie Vorarlberg benötigen leistungsfähige Verkehrswege. Ausgebaute Radwege und Bahn- und Busverkehr reichen hier nicht. Zwar sind die Bemühungen der vergangenen Jahre anzuerkennen [3], dennoch muss ebenso gesehen werden, dass fünf Jahre alte Pläne ohne Überprüfung und Weiterentwicklung nicht mehr Schritt mit dem nötigen Tempo für Veränderungen halten können. Dabei ist gerade die Mobilitätsinfrastruktur entscheidend für die Alltagsgestaltung der Bevölkerung und braucht eine Abstimmung. Der Wechsel zwischen Mobilitätsformen, also beispielsweise von PKW auf öffentlichen Verkehr muss gestützt werden, um Hauptverkehrsadern zu entlasten und Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Im Rheintal ist man sich aufgrund der hohen Besiedlungsdichte dieses Problems mittlerweile bewusst, an anderen Beispielen sieht man aber die mangelnde Abstimmung. So wird seit Jahren über einen Radweg im Achtal diskutiert, regelmäßig wechseln die politischen Angaben, ob es diesen geben soll oder nicht. Auch der öffentliche Verkehr ist im Bregenzerwald verhältnismäßig mau ausgebaut. Wie hier der Wechsel auf nachhaltigere Mobilität aussehen soll, wird offensichtlich gar nicht diskutiert. Denn im Stau stehen eben auch die Busse im Bregenzerwald.

Möchte man der zusammenwachsende Region im Rheintal die Möglichkeit geben, zu einer Stadt von morgen zu werden, einen Wirtschaftsraum stärken oder dem Bewegungsverhalten einer ganzen Region entsprechen, dann braucht es ein ganzheitliches, raumplanerisch abgestimmtes Verkehrsmodell und nicht nur Insellösungen - sowohl regional als auch eben in der Abstimmung der Mobilitätsformen. Eine Fortschreibung bestehender Ideen, ohne Abgleich mit der Realität, ohne Überprüfung auf geändertes Verkehrsverhalten der Bevölkerung und ohne Weitsicht, genügt hier nicht mehr. Denn so bleibt die Bevölkerung im Stau stehen, was Zeit, Nerven und schlussendlich auch die Volkswirtschaft und die Umwelt einiges kostet. Eine echte Entlastung über günstige Bahn-Cards, ausgebaute Radwege und Verkehrsschnittstellen könnte den Modal Split aber beeinflussen und eben auch zwischen Regionen mehr Flexibilität bedeuten. Dafür braucht es aber ein faktenbasiertes und visionäres Verkehrsmodell, das trotz geographischer Kleinräumigkeit die verkehrsbedingte Weitflächigkeit berücksichtigt, das den ganzen Nutzer:innenkreis erfasst und Gemeinden ganzheitlich verbindet - eines, das mehr ist, als die Summe seiner Teile. Wie wollen wir in Vorarlberg in Zukunft leben, arbeiten und uns bewegen? Dafür braucht es endlich Pläne, die über regionale Grenzen und Verkehrsmittel hinweg denken.

1. <https://www.vol.at/das-ist-der-verkehrs-hot-spot-auf-der-a/8090671>
2. <https://vorarlberg.at/documents/302033/472144/Mobilit%C3%A4tskonzept+Vorarlberg+2019+-+Endbericht.pdf/5574344b-ba57-1e25-4b68-2a11c23ba30e?t=1616161190935>
3. <https://www.vn.at/heimat/2023/05/21/vorarlberg-als-vorbildregion-klimafreundlicher-mobilitaet.vn>

Vor diesem Hintergrund stellen wir hiermit gemäß § 12 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgenden

ANTRAG

Der Vorarlberger Landtag möge beschließen:

„Die Vorarlberger Landesregierung wird ersucht, umgehend das Mobilitätskonzept unter Berücksichtigung von steigenden Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsanforderungen inklusive der Klimaziele zu einem umfassenden Verkehrsmodell zu reformieren und dabei zumindest eine fünfjährige Überarbeitung unter folgenden Anhaltspunkten zu gewährleisten:

- 1. die Entwicklungen unseres Lebensraumes in einzelnen Regionen anhand von Raum- und Verkehrsplanung zu antizipieren,**
- 2. Verkehrsträger in regionalen Handlungsräumen zu verknüpfen, um motorisierten Individualverkehr sukzessive zu reduzieren,**
- 3. die Bevölkerung dadurch langfristig durch eingesparte Mobilitätskosten finanziell zu entlasten,**
- 4. die Standortattraktivität Vorarlbergs als Wirtschafts- und Lebensraum zu stärken,**
- 5. Verkehr durch eine Reduktion der Umweltauswirkungen nachhaltiger zu gestalten.“**

LAbg. KO Dr Sabine Scheffknecht PhD

LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA

LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG

Der XXXI. Vorarlberger Landtag hat in seiner 6. Sitzung im Jahr 2023, am 6. Juli, den Selbstständigen Antrag, Beilage 94/2023, mit den Stimmen der VP- und FPÖ-Fraktion, der Fraktion Die Grünen sowie des fraktionslosen Abg. Hopfner mehrheitlich abgelehnt (dafür: SPÖ und NEOS).