

LAbg. Kaspanaze Simma
Itter 130
6866 Andelsbuch

Andelsbuch, am 26.6.1986

Herrn Statthalter
Dipl. Vw. Siegfried Gasser
Landhaus
6900 Bregenz

Betrifft: Arbeitsgruppe zur Untersuchung von verkehrspolitischen
Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Raum Bregenz, Hard,
Lustenau.

Sehr geehrter Herr Statthalter!

Am 8.7.1985 hat die Grün-Alternative Fraktion im Vorarlberger Landtag einen Antrag eingebracht, der besagt, die Landesregierung möge über eine Arbeitsgruppe die Möglichkeiten verschiedener verkehrspolitischer Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bereich Bregenz-Hard-Lustenau untersuchen.

Nach informellen Gesprächen gab es am 19.9.1985 ein erstes Treffen in dieser Sache. Seither wurde die Problematik zweimal im Volkswirtschaftlichen Ausschuß behandelt. Nun hören wir schon seit längerer Zeit nichts mehr in dieser Frage, vor allem auch nichts über etwaige Verbesserungen für die betroffene Bevölkerung.

Aus diesem Grund stelle ich an Sie gemäß § 54 der GeO des Vorarlberger Landtages folgende Fragen:

1. Welche Aktivitäten sind in oben genannter Sache von Ihnen oder anderen Zuständigen seit Ihrem Bericht im Volkswirtschaftlichen Ausschuß vom 22.1.1986 gesetzt worden?
2. Welche diskutierten Maßnahmen haben sich als anwendbare Verbesserungsmöglichkeiten herausgestellt?
3. Welche dieser Maßnahmen sind umgesetzt bzw. werden wann umgesetzt? Welches sind die dadurch erwarteten Wirkungen (in Zahlen)?

4. Welche vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht umsetzbar? Aus welchen Gründen?

Um ausführliche Antworten bittet

Kasparow Simma



LANDESSTATTHALTER
DIPL. VW. SIEGFRIED GASSER

6901 BREGENZ, am 9.7.1986
Landhaus

Herrn
Landtagsabgeordneten
Kaspar Ignaz Simma

Itter 130
6866 Andelsbuch

Betrifft: Verkehrspolitische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
im Raume Bregenz
Bezug: Ihr Schreiben vom 26.6.1986

Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter!

Ihre an mich mit Schreiben vom 26.6.1986 gestellte Anfrage gemäß § 54 der Geschäftsordnung für den Vorarlberger Landtag gestatte ich mir wie folgt zu beantworten:

Zu 1.:

Welche Aktivitäten sind in obengenannter Sache von Ihnen oder anderen Zuständigen seit Ihrem Bericht im Volkswirtschaftlichen Ausschuß vom 22.1.1986 gesetzt worden?

- a) Mit Fernschreiben vom 3.4.1986 hat die Vorarlberger Landesregierung an die ARGE ALP den Antrag gestellt, bei der am 20.6.1986 in Bad Ragaz stattfindenden Konferenz der Regierungschefs nach entsprechender Vorbereitung durch die Kommission I das Problem der verkehrsberuhigenden Maßnahmen in den Alpenregionen zu erörtern, wobei als Ergebnis ein Arbeitsauftrag an die Kommission I anzustreben wäre, der die verschiedenen bestehenden, geplanten und möglichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen mit ihren wichtigsten Voraussetzungen und Auswirkungen umfassen sollte. Die entsprechende Behandlung wird derzeit durch die Kommission I vorgenommen.

- b) Infolge zweimonatiger krankheitsbedingter Unerreichbarkeit konnte Hofrat Dr. Helmut Lampel, Leiter der Abteilung für den kombinierten Güterverkehr in der Verkaufsdirektion der ÖBB-Generaldirektion, erst am 25.4.1986 über Einladung der Vorarlberger Landesregierung seine Vorstellungen über die Verlegung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene einem sachverständigen Zuhörerkreis darlegen. Dabei wurde offenkundig, daß die ÖBB noch nicht in der Lage sind, in verstärktem Maße den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlegen, weil die nötigen Einrichtungen und Vorkehrungen noch weitgehend fehlen. Den Ausführungen war aber das Bemühen der ÖBB um verstärkten Einsatz im Güterverkehr zu entnehmen.
- c) Eine wichtige Voraussetzung für verkehrsberuhigende Maßnahmen stellt auch das Umsteigen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr dar. Ein wesentlicher Beitrag hiefür wurde mit dem Wirksamwerden des Sommerfahrplans am 1.6.1986 durch die Aufnahme des Schienentaktverkehrs zwischen Bregenz und Feldkirch bereits eingeleitet. Aber auch die Tarifgestaltung ist dafür wesentlich. Aufgrund der derzeit laufenden Verhandlungen zwischen Vertretern der Landesregierung und des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ist damit zu rechnen, daß bereits bis Jahresende ein Tarifverbund für das Rheintal und den Walgau mit den darauf zurückführenden Omnibuslinien zustande kommen wird.

Zu 2. bis 4.:

Welche diskutierten Maßnahmen haben sich als anwendbare Verbesserungsmöglichkeiten herausgestellt? Welche dieser Maßnahmen sind umgesetzt bzw. werden wann umgesetzt? Welches sind die dadurch erwarteten Wirkungen (in Zahlen)? Welche vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht umsetzbar? Aus welchen Gründen?

- a) Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Rheinstraße (B 202) und auf der Römer- und Arlbergstraße (B 190) im verbauten Ortsgebiet von Bregenz wird nicht befürwortet, weil darunter die Flüssigkeit und damit auch die Sicherheit des Verkehrs so leiden würde, daß

ein negativer Erfolg zustande käme. Auch würde durch das ständige Anfahren und Abbremsen ein vermehrter Abgasausstoß aus Kraftfahrzeugen erfolgen und mehr Lärm als nötig erzeugt werden.

Die Zweckmäßigkeit der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im verbauten Ortsgebiet auf anderen als Durchzugsstraßen ist von den hierfür zuständigen Gemeinden im Einzelfall zu prüfen. Eine generelle Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf solchen Straßen wird nicht befürwortet und bedürfte darüber hinaus einer gesetzlichen Regelung. Zahlreiche Gemeinden haben von dieser Möglichkeit jedoch bereits Gebrauch gemacht.

Aber auch die Durchzugsstraßen müssen jeweils im Einzelfall auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit geprüft werden, wobei den Stellungnahmen der dadurch betroffenen Gemeinden ein besonderes Gewicht beizumessen sein wird.

- b) Die weitere Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der A 14 zwischen der Grenze in Hörbranz und Dornbirn wird nicht für zweckmäßig erachtet. Abgesehen davon, daß von der Grenze in Hörbranz bis zum Pfänder-Südportal ohnedies bereits eine 80 km/h Begrenzung besteht, würde die Autobahn bei geringerer zulässiger Geschwindigkeit nicht mehr entsprechend angenommen werden. Dies hätte zur Folge, daß sich der Verkehr wiederum vermehrt durch die dicht verbauten Ortsgebiete und ohnedies schon stark belasteten Durchzugsstraßen bewegen würde. Aber auch aus Lärmschutzgründen erscheint eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen der Grenze in Hörbranz und Dornbirn auf der A 14 entbehrlich, weil im Pfändertunnel Lärmschutzgründe nicht zutreffen und im übrigen die Autobahn im Bereich von Lauterach und Wolfurt ohnedies in einem Trog und im weiteren Bereich der Stadt Dornbirn abseits des verbauten Ortsgebietes geführt wird.
- c) Zusatzinformationen "Lärmschutz" sollen an der Autobahn nicht aufgestellt werden, weil nach der derzeitigen Rechtslage Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen nicht zulässig sind. Würden nun solche Informationstafeln aufgestellt, könnten sich Geschwindigkeitsübertreter darauf berufen, daß die herabgesetzten Höchstgeschwindigkeiten lediglich aus Lärmschutzgründen - und sohin rechtswidrig - verfügt wurden.

- d) Die Weiterentwicklung der "Grünen Wellen" wird vorangetrieben werden. In den nächsten Wochen ist mit der Auftragsvergabe für die Einrichtung einer "Grünen Welle" auf der B 202 von der Autobahneinfahrt Bregenz bis zur Kreuzung Bahnhofstraße in Hard zu rechnen. Diese Arbeiten sollen voraussichtlich noch im Jahre 1986 durchgeführt werden. Für die Bereiche von der Kreuzung Josef-Hutter-Straße in Bregenz bis zur Kreuzung Pariserstraße in Lauterach sowie von der Autobahnabfahrt Feldkirch-Rankweil bis zur Bärenkreuzung in Feldkirch im Verlaufe der B 190 werden derzeit Planungen durchgeführt, auf welche Weise eine "Grüne Welle" gestaltet werden kann.
- e) Der Forderung, Verkehrsampeln während der Nacht auszuschalten, kommt dort keine Bedeutung mehr zu, wo "Grüne Wellen" eingerichtet werden, die selbstverständlich Tag und Nacht betrieben werden. Dort regelt sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch die Schaltintervalle. Das mit Lärm verbundene An- und Abfahren entfällt hier vielfach, desgleichen auch der vermehrte Schadstoffausstoß beim Stehen und Anfahren. Bei den anderen Verkehrsampeln ist im Einzelfall zu beurteilen, ob zur Hintanhaltung von Geschwindigkeitsexzessen die Ampeln während der Nacht in Betrieb bleiben oder zur Vermeidung übermäßigen Lärms und Schadstoffausstoßes außer Betrieb gesetzt werden sollen.
- f) Derzeit ist das Landesstraßenbauamt mit der Installierung von drei Meßkabinen an der B 190 im verbauten Ortsgebiet beschäftigt. Das dafür bestimmte stationäre Radargerät wurde bereits geliefert. In ca. zwei Wochen ist mit der Aufnahme des Betriebes zu rechnen. Darüber hinaus werden aber weiterhin mit den vorhandenen mobilen Geschwindigkeitsmeßgeräten landesweit Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.
- g) Die Landesregierung hat am 8.7.1986 einen Auftrag zur Zählung der LKWs, die in der Nacht unsere Straßen befahren, vergeben. Erst aufgrund dieser Zählung können fundierte Überlegungen über LKW-Nachtfahrverbote angestellt werden.
- h) Nachtfahrverbote für einspurige Kraftfahrzeuge in Wohngebieten können von den Gemeinden erlassen werden. Dies ist mehrfach in verschiedenen Gemeinden bereits geschehen. Nachtfahrverbote für einspurige Kraftfahrzeuge auf Durchzugsstraßen werden hingegen nicht befürwortet, weil damit

auch ein größerer Teil der ärmeren und jüngeren Bevölkerungsschichten, die das Kraftfahrzeug für berufliche Zwecke benötigen betroffen würde.

- i) In den EWG-Ländern wurde erst kürzlich das höchstzulässige Gesamtgewicht von 38 t auf 40 t angehoben. In Österreich ist ein Gesamtgewicht von 38 t zulässig. Die Unternehmer haben teure, auf diese Gewichte ausgerichtete Fahrzeuge angeschafft, die nun nicht plötzlich, nur teilweise beladen, zur Güterbeförderung verwendet werden dürfen. Zudem ist zu berücksichtigen, daß geringere Ladekapazitäten der Nutzfahrzeuge bei gleicher Transportkapazität zu einer vermehrten Inanspruchnahme unserer Straßen führen würden.

Eine Herabsetzung der zulässigen Gesamtgewichte für LKWs erscheint - insbesondere auch, solange die ÖBB die nötigen Ersatzeinrichtungen noch nicht zur Verfügung stellen kann - nicht vertretbar.

- j) Die vermehrte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene wird befürwortet. Hiefür fehlen allerdings derzeit noch erhebliche Begleitumstände, die von den ÖBB veranlaßt werden müssen und worauf das Land Vorarlberg keine Einflußnahmemöglichkeiten hat.

- k) Die Verbesserung der Lärmschutzvorschriften für Kraftfahrzeuge und die Verhinderung von lärmregenden Manipulationen an Kraftfahrzeugen wurden immer wieder und im Zeitraum der letzten zwölf Kalendermonate vom Amt der Vorarlberger Landesregierung insbesondere mit Schreiben

- vom 24.7.1985, Zl. Ib-210,

- vom 10.9.1985, Zl. Ib-222/85 PSt,

- vom 14.2.1986, Zl. Ib-210/86,

- sowie bei einer kraftfahrrechtlichen Länderkonferenz im Frühjahr 1986 betrieben. Die Zuständigkeit hiefür liegt jedoch beim Bund.

- l) Der vermehrten Überwachung der festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Vorarlberg wurde im vergangenen Jahr - schon im Hinblick auf die verfügte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 80/100 - ein besonderes Augenmerk geschenkt. Diesbezüglich wurde seitens des Amtes der Landesregierung bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf die Gendarmerie eingewirkt. Insbesondere wurde die Gendarmerie auch mit Schreiben des Amtes Landesregierung vom 19.2.1986, Zl. Ib- 163, auf die

Wichtigkeit der verkehrspolizeiliche Überwachung aufmerksam gemacht. Dazu darf auch auf lit. f besonders hingewiesen werden.

- m) Zu den Bemühungen um die Förderung des öffentlichen Verkehrs darf auf Pkt. 1 dieses Schreibens hingewiesen werden.
- n) Zum Bau der S 18 hat die Landesregierung im Dezember 1985 eine Stellungnahme an das Bundesministerium für Bauten und Technik abgegeben. Die rechtlichen und technischen Vorbereitungen für den Bau dieses wichtigen Straßenstückes sind in vollem Gange.
- o) Zur Geschwindigkeitsdrosselung soll bei neuen Straßen die Breite geringer ausgelegt werden. Dabei sind jedoch langsamere Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Mopedfahrer, Fußgänger) aus dem allgemeinen Verkehr herauszuziehen und Gehsteige auch für Radfahrer benützbar zu machen. Davon wird seit Monaten bereits Gebrauch gemacht.
An bestehenden Straßen soll allerdings die Straßenbreite grundsätzlich nicht verändert werden.
- p) Ob der Weidachknoten in Bregenz für den allgemeinen Verkehr geöffnet werden soll oder nicht, hat der Bund zu entscheiden. Seitens des Landes könnte die Öffnung nur befürwortet werden, wenn eine ordnungsgemäße Einbindung der B 200 in die A 14 im Raume Dornbirn besteht, was derzeit allerdings noch nicht der Fall ist.

Die bereits durchgeführten und beabsichtigten Maßnahmen dienen dem Ziel, einerseits den Verkehr flüssiger, verkehrssicherer und lärmschonender zu gestalten, andererseits aber durch Umsteigen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz zu erbringen.

Eine Erfassung der Auswirkungen in Zahlen könnte nur als Spekulation gewertet werden und erscheint daher wenig sinnvoll zu sein.

Ich hoffe, sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter, Ihre Anfrage ausführlich beantwortet zu haben und verbleibe mit vorzüglicher Hochachtung.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. J. ...' with a stylized, cursive script.