

Petition

28.01.01

Petenten:	Stadt Hohenems, Marktgemeinde Lustenau, Regio amKumma (Altach, Götzis, Mäder, Koblach) und Gemeinde Diepoldsau
Erstunterzeichner:	Bürgermeister Dieter Egger, Kaiser-Franz-Josef-Straße 4, 6845 Hohenems
Betrifft:	Zum Antrag 7/A vom 23.10.2019 (XXVII.GP) der Abgeordneten Gahr, Kopf, Haubner, Hammer betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 202 geändert wird. Im Konkreten zu Pkt. 1(a) Pkt. Mautstrecke A14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems
Eingelangt:	18.11.2019

Stellungnahme der Stadt Hohenems, der Marktgemeinde Lustenau, der Regio amKumma (Altach, Götzis, Mäder, Koblach) und der Gemeinde Diepoldsau

zum Antrag 7/A vom 23.10.2019 (XXVII. GP) der Abgeordneten Gahr, Kopf, Haubner, Hammer betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 202 geändert wird. Im Konkreten zu Pkt. 1(a) Pkt. Mautstrecke A14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems.

Die Stadt Hohenems, die Marktgemeinde Lustenau, die Regio amKumma sowie die Gemeinde Diepoldsau sprechen sich klar und eindeutig gegen eine Mautbefreiung der Strecke A14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems aus. Weiters fordern wir die Vertreter des Bundesrates auf, dem Antrag 7/A vom 23.10.2019 (XXVII. GP) die Zustimmung zu verweigern.

Die Verkehrssprecher des Nationalrates sollen in weiterer Folge mit der oben erwähnten, betroffenen Stadt und Gemeinden in Verhandlungen treten, um eine faire Lösung zu finden.

Gleichzeitig richten wir eine PETITION an den Vorarlberger Landtag und fordern ihn auf, sich gegen eine Mautbefreiung der Strecke A14 von Hörbranz bis zur AST Hohenems auszusprechen. Vertreter der Petenten sollen zu Beratungen in den Volkswirtschaftlichen Ausschuss des Landtages eingeladen werden.

Begründung:

1. FREIE FAHRT FÜR DEN TRANSIT DURCH VORARLBERG

Vorarlberg liegt verkehrstechnisch auf einer Transitroute zwischen der Bunderepublik Deutschland und der Schweiz und in weiterer Folge Italien. Schon jetzt ist der Knotenpunkt Pfändertunnel und Lochau L190 mit einem DTV von über 60.000 Kfz stark belastet. Seit dem Jahr 1990 hat der Verkehr von rd. 35.000 Kfz auf über 60.000 Kfz zugenommen (fast eine Verdoppelung). Ziel der Verkehrspolitik des Landes muss

es sein, die Route durch Vorarlberg für den Transitverkehr mit verkehrspolitischen Maßnahmen unattraktiver zu machen. Eine Mautbefreiung von Hörbranz bis Hohenems bewirkt genau das Gegenteil und bedeutet **„Freie Fahrt im Transit durch Vorarlberg“**. Mit einer Mautbefreiung wird diese Transitstrecke noch attraktiver und mehr Verkehr anziehen. Deshalb steht eine Mautbefreiung im krassen Widerspruch zu einer intelligenten, nachhaltigen Verkehrspolitik und der Ausrufung des „Klimanotstandes“ und den damit versprochenen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt aber auch der Bevölkerung.

2. VERLAGERUNG DES VERKEHRSPROBLEM IST KEINE LÖSUNG

Wir haben großes Verständnis für den Wunsch nach Verkehrslösungen der Stadt Bregenz und der Umlandgemeinden. Die Lösung kann aber nicht darin liegen, dass das Verkehrsproblem und damit Belastungen auf andere Regionen verlagert wird. Dies ist weder fair noch zielführend. Und es ist schon gar nicht zielführend, wenn das Problem in Regionen verlagert wird, die selbst schon stark belastet sind und in den genannten Fällen noch stärker belastet sind als die Landeshauptstadt Bregenz:

a) Lustenau

Die Marktgemeinde Lustenau ist wohl jene Gemeinde, die derzeit am stärksten von grenzüberschreitendem Verkehr belastet ist.

Stauerscheinungen beim Zollamt Lustenau und der Zulaufstrecke gehören zum Tagesbild der Marktgemeinde. Dabei sei erwähnt, dass diese Staustrecken in Lustenau mitten durch bewohntes Gebiet führen. Deshalb bemüht sich die Vorarlberger Landesregierung in Zusammenarbeit mit der ASFINAG seit Jahrzehnten um eine Straßenverbindung zwischen der A14 und der A13 (Schweiz).

Ein weiterer Beleg dieser Überlastungssituation sind die immer wiederkehrenden Grenzwertüberschreitung von Schadstoffimmissionen beim Grenzübergang Lustenau, was dazu geführt hat, dass die Rep. Österreich mit einem Vertragsverletzungsverfahren seitens der EU-Kommission konfrontiert ist. Bund und Land müssen Maßnahmen zur Verkehrsentlastung und damit zur Schadstoffreduktion vorlegen.

Durch eine Mautbefreiung bis zur AST Hohenems würde der Grenzübergang Lustenau mit einer starken Zunahme an grenzüberschreitendem Verkehr rechnen müssen, was zu einer weiteren Schadstoffzunahme führen wird.

Deshalb lehnt die Marktgemeinde Lustenau eine Mautbefreiung strikt ab.

b) Hohenems

Im Rahmen der Netzstrategie DHMAK wurden umfangreiche Verkehrsuntersuchungen gemacht. Zudem hat das Land Vorarlberg in

Zusammenarbeit mit der ASFINAG die Verkehrssituation untersucht und nach Lösungen gesucht.

Im Umweltbericht zur Entwicklung des neuen Betriebsgebietes BBA14 heißt es:

Hochrangiges Straßennetz und motorisierter Individualverkehr

Im Untersuchungsraum bestehen mehrere hochrangige Straßen, an denen bereits heute relevante Verkehrserreger von überörtlicher Bedeutung liegen (diverse Gewerbeflächen rund um den „Hornbachkreisel“). Die A14 Rheintal / Walgau Autobahn mündet mit der AST Hohenems in einen Kreisverkehr an der L46 Diepoldsauer Straße, die über den Untersuchungsraum hinaus eine Verbindung mit der Schweiz darstellt. Nach Südosten kreuzt die L46 mit einem weiteren Kreisverkehr („Hornbachkreisel“) die L203 Lustenauer Straße.

*Das bestehende Straßennetz im Untersuchungsraum weist ein **ortsunüblich hohes Verkehrsaufkommen** mit hohem Schwerverkehrsanteil und in **Spitzenzeiten häufigen Stauereignissen auf, die sich regelmäßig auch bis auf die Rampen der AST oder teilweise sogar die A14 direkt auswirken**. Im Räumlichen Entwicklungskonzept Hohenems (stadtland Dipl.-Ing. Alfred Eichberger GmbH 2018) ist die Kanalisierung der Verkehrsströme rund um die AST Hohenems und die angrenzenden Kreisverkehre als Maßnahme genannt. Es wird dabei auf bereits abgestimmte Konzepte bzw. Detailplanungen verwiesen (vgl. auch Kapitel 2.3).*

In einer Verkehrsuntersuchung im Auftrag der ASFINAG und des Landes Vorarlberg (PLANOPTIMO Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2018) wurde eine hohe Verkehrsbelastung zwischen dem Kreisverkehr bei der AST Hohenems der A14 und dem „Hornbachkreisel“ festgestellt (vgl. Abbildung 6). Für den durchschnittlichen Werktag im Jahr 2013 wurde ein Verkehrsaufkommen von rd. 23.400 Kfz / 24 Stunden (Plan 2020 über 25.000 Kfz/24h) erhoben. Dazu kommen Ein- und Ausfahrten (z. B. McDonald's-Filiale) sowie Fußgängerquerungen im Abschnitt zwischen den zwei Kreisverkehren. Auch die anderen Landesstraßenabschnitte, die in den „Hornbachkreisel“ münden, waren 2013 erheblich belastet:

☐ L46 östlich „Hornbachkreisel“: rd. 15.300 Kfz / 24 Stunden

☐ L203 nördlich „Hornbachkreisel“: rd. 13.800 Kfz / 24 Stunden

☐ L203 südlich „Hornbachkreisel“: rd. 17.200 Kfz / 24 Stunden

Die Referenzzahlen zum Planfall 2020 sehen folgende Belastungszahlen:

☐ L46 östlich „Hornbachkreisel“: rd. 16.100 Kfz / 24 Stunden

☐ L203 nördlich „Hornbachkreisel“: rd. 14.500 Kfz / 24 Stunden

☐ L203 südlich „Hornbachkreisel“: rd. 18.200 Kfz / 24 Stunden

Der Grenzübergang Diepoldsau ist mit rd. 10.000 KfZ/24 Stunden jetzt schon überlastet und führt zu starken Stauerscheinungen.

Im Bereich Hohenems hat die A14 mit rd. 75.000 KfZ/24 h eine der höchsten Belastungen auf der gesamten Strecke.

Aufgrund der sehr beengten Situation und des begrenzten Straßenraumes rund um die AST Hohenems, die Kreisverkehre und den Grenzübergang Diepoldsau wirken die Stauerscheinungen in alle Richtungen. Die Verkehrsmengen sind für diesen Verkehrsknotenpunkt jetzt schon zu hoch, weshalb Land Vorarlberg, ASFINAG und die Stadt Hohenems eine Grundsatzvereinbarung beschlossen und unterfertigt haben und gemeinsam den Verkehrsknotenpunkt AST Hohenems um 16 Mio. umbauen und erweitern werden. Die Umsetzung ist für die Jahre 2021/22 geplant.

Eine sofortige (mit 15.12.2019) Mautbefreiung der A14 bis zur AST Hohenems würde zusätzlichen Verkehr in Richtung Schweiz und aus der Schweiz anziehen, der zum **„Kollaps“ dieses Verkehrsknotenpunktes** führen. Selbst nach Umbau der AST Hohenems ist es fraglich, ob die zusätzlichen Verkehrsmengen bewältigt werden können. Mittelfristig sicher nicht.

Ein Sicherheitsbericht der ASFINAG zeigt klar auf, dass jetzt schon tägliche Rückstauerscheinungen über die Abfahrtsrampe auf die A14 zu verzeichnen sind, was ein enormes Sicherheitsrisiko auf der A14 zur Folge hat. Eine Mautbefreiung würde dieses Sicherheitsrisiko massiv erhöhen.

3. ZUNAHMEN AUCH IM REGIONALVERKEHR

Eine Mautbefreiung bis zur AST Hohenems würde aber nicht nur zusätzlichen Transitverkehr anziehen, sondern auch auf den Landes- und Gemeindestraßen durch bewohntes Gebiet zu massiven Verkehrszunahmen führen. Es ist damit zu rechnen, dass Pendler und „Einkaufstouristen“ in Richtung Bregenz aus dem Raum Altach, Götzis, Koblach, Mäder bei einer Mautbefreiung auf den Gemeinde- und Landesstraßen bis zur AST Hohenems fahren und erst dort auf die dann mautfreie A14 auffahren. Das führt zu Mehrverkehr in den Ortsdurchfahrten von Hohenems, Altach, Götzis, Koblach und Mäder.

Zudem sei erwähnt, dass die L203 Lustenauerstraße als Hauptzubringer mit über 18.000 KfZ/24 derzeit schon an der Belastungsgrenze ist und es in Spitzenzeiten zu kilometerlangen Stauerscheinungen kommt. Zudem führt die Zufahrt zur AST Hohenems nur über den „Hornbachkreisverkehr“

welcher jetzt schon täglich massiv überlastet ist und schlussendlich in alle Richtungen zurückstaut.

VERGLEICH MIT BREGENZ

Im Antrag heißt es, „die Inbetriebnahme der 2. Pfändertunnelröhre brachte eine Entlastung der Ausweichroute L190 von durchschnittlich 22.400 KfZ/24h im Jahre 2008 auf 18.900 KfZ/24h im Jahr 2018.

Erstens sei angemerkt, dass mit millionenschweren Projekten von Bund und Land (Bau 2. Röhre Pfändertunnel) eine doch erhebliche Verkehrsreduktion auf der L190 erreicht wurde. Es gibt kaum eine andere Landesstraße, die in den letzten Jahren eine Verkehrsreduktion erfahren durfte.

Vergleicht man jetzt die Verkehrsmengen der L190 bei Bregenz und der L203 Lustenauer Straße (beides bewohnte Gebiete, jenes in Hohenems/Altach noch stärker bewohnt) so sieht man, dass die L203 mit über 18.200 KfZ/24 gleich stark belastet ist wie die L190 in Bregenz. Durch eine Mautbefreiung und den damit induzierten neuen Regionalverkehr würde die L203 Lustenauer Straße nochmals mehr belastet werden. Mit welchem Argument soll die Landesstraße in Bregenz zu Lasten einer jetzt schon gleich stark belasteten bewohnten Landestraße in Hohenems zusätzlich entlastet werden?

Der vollständigkeitshalber sei noch erwähnt, dass auch um den Knoten der AST Hohenems (25.000 KfZ/24) ebenfalls Menschen wohnen.

Aus den oben genannten Gründen lehnen die Stadt Hohenems und die Regio am Krumma eine Mautbefreiung bis zur A14 vehement ab.

4. Agglomerationsprogramm/Diepoldsau – Zusammenarbeit gefährdet!

In den letzten Jahren hat sich eine sehr konstruktive Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Vertretern der Schweiz, des Kantons St. Gallen, den Schweizer Gemeinden des Rheintals, der Rep. Österreich, des Landes Vorarlberg und der Vorarlberger Rheintalgemeinden zur Bewältigung des grenzüberschreitenden Verkehrs entwickelt. Diese Zusammenarbeit war von Respekt, offensiver Information und Einbindung und gemeinsamer fachlicher Planung getragen.

Dies zeigt sich beispielsweise in der gemeinsamen Planung einer Bodenseeschnellstraße, dem Autobahnanschluss Rheintal Mitte, der Entwicklung der Netzstrategie DHMAK, welche schlussendlich im gemeinsamen Agglomerationsprozess mündet. **Wir können die grenzüberschreitenden Verkehrsprobleme nur gemeinsam lösen!**

Zudem laufen derzeit viele gemeinsame Initiativen auf der Ebene der sanften Mobilität, wie den Ausbau und die Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖPNV und dem Ausbau des Radwege Netzes.

Mit der „Hauruck“-Aktion durch den Landeshauptmann von Vorarlberg und schlussendlich die sehr rasche und undurchdachte Beschlussfassung durch den Nationalrat, ohne vorherige Einbindung und Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden auf Schweizer und Vorarlberger Seite, ist diese Zusammenarbeit mehr als gefährdet.

Damit sind auch wichtige Projekte, wie die S18, die Netzstrategie oder der Autobahnanschluss Rheintal Mitte in Gefahr. (Hier ist die Gemeinde Diepoldsau/Schmitter Grundeigentümerin)

Durch eine Mautbefreiung bis zur AST Hohenems wird auch die Gemeinde Diepoldsau massiv von Zusatzverkehr belastet. Im Rahmen der Netzstrategie, bei der auch das Land Vorarlberg als Projektpartner am Tisch sitzt, wird eine mögliche Entlastung von Diepoldsau untersucht. Von dieser Entlastung würde auch die Gemeinde Mäder (Mäder/Kriessern) massiv profitieren. Es gibt den gemeinsamen Willen, die Projektentwicklung im Rahmen des Agglomerationsprogrammes, weiter zu führen. Dieser Prozess wird durch die geplante Mautbefreiung torpediert und schlussendlich ad absurdum geführt.

Heute schon sind die Wohngebiete und das Ortszentrum stark von grenzüberschreitendem Verkehr geplagt, weshalb auch im Rahmen der Netzstrategie und des Aggloprogrammes nach Lösungen gesucht werden. Ein zusätzliches Verkehrsaufkommen durch die geplante Mautbefreiung ist schlicht inakzeptabel.

Die Gemeinde Diepoldsau lehnt deshalb die geplante Mautbefreiung bis zur AST Hohenems ab und fordert die Vorarlberger Landesregierung auf, sich wieder auf den Weg zu gemeinsamen Planungsprozessen zu begeben.

5. Weitere Argumente im Antrag 7/A XXVII.GP

a. Einsatzfahrzeuge/Erreichbarkeit

Im erwähnten Antrag wird als Begründung angeführt, dass Einsatzfahrzeuge auf der überlasteten L190 bei Bregenz nur schwer vorwärts kommen und das LKH Bregenz nur mehr erschwert erreichbar sei.

Dieses Argument trifft wohl auf alle überlasteten Landesstraßen in Vorarlberg zu. Das ist beim LKH Feldkirch und der Bärenkreuzung so, als in hohem Maß auch in Hohenems. Mit Verweis auf die Verkehrszahlen unter Pkt. 3 sei nochmals angeführt, dass die Belastung auf der L203 Lustenauer Straße in Hohenems/Altach gleichhoch wie jene auf der L190 in Bregenz. Auch der direkte Zubringer zum LKH Hohenems, die Diepoldsauer Straße hat eine gleich hohe Belastung, wie die L190 in Bregenz.

Was jedoch ein wirkliches Problem für die Einsatzfahrzeuge (Rettung/Feuerwehr/Polizei) darstellt, sind die überlasteten Kreisverkehre bei der AST Hohenems und die zugestopften Auf- und Abfahrtsrampen. Es ist nur schwer möglich durch einen überlasteten Kreisverkehr oder eine verstopfte Rampe durchzukommen.

Deshalb sprechen sich die Einsatzkräfte des Roten Kreuz Hohenems und der Feuerwehr Hohenems, die auch einen Streckenabschnitt der A14 abdecken muss, klar gegen die Mautbefreiung aus.

Zu der Situation in Bregenz sei noch erwähnt, dass wegen der Situation auf der L190 und der langen Anfahrtswege, die Rot Kreuz Stelle Lochau, geschaffen wurde um auch den nördlichen Teil von Bregenz und das Laiblachtal schnell und gut zu versorgen.

c) IG-Sanierungsgebiet

Im Antrag wurde auch das IG-Sanierungsgebiet im unteren Rheintal als Begründung erwähnt. Übersehen wurde dabei jedoch, dass Lustenau ebenso von Grenzwertüberschreitungen von Schadstoffimmissionen betroffen ist und derzeit ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Rep. Österreich anhängig ist. Entgegen der Argumentation im Antrag, wird Lustenau mit Sicherheit durch eine Mautbefreiung bis Hohenems NICHT entlastet, sondern massiv belastet werden, da der kürzeste Weg auf der Achse Deutschland von und nach Zürich/Winterthur über den Grenzübergang Lustenau führt.

d) Korridorvignette vs Mautbefreiung

Im Antrag, also auch in der öffentlichen Argumentation von LH Wallner, wurde auf die Erfahrungen durch die Korridorvignette verwiesen. Diese Argumentation ist widersprüchlich und der Vergleich ist sachlich nicht nachvollziehbar.

Wenn LH Wallner meint, dass es eh zu keinen großen Mehrbelastungen für Lustenau, Hohenems, Diepoldsau und die Region amKumma kommt, dann fragt man sich, wo denn nun der Entlastungseffekt für Bregenz sein soll und was für einen Sinne die Mautbefreiung haben soll – außer dass sie dem Transit freie und kostenlose Fahrt durch Vorarlberg bietet?

Generell sei aber angemerkt, dass die Erfahrungen der Korridorvignette nicht 1:1 auf eine Mautbefreiung einer Teilstrecke der A14 umzulegen sind, weil

- Eine Mautbefreiung wesentlich attraktiver ist und damit mehr Verkehr erzeugt und anzieht.

- Eine Mautbefreiung auch zusätzlichen Regionalverkehr auf Landes- und Gemeindestrassen im betroffenen Gebiet erzeugt. (siehe Pkt.3)

e) Öffentlicher Verkehr steckt im Stau

Dieses Argument gilt im gleichem Maß auf für Hohenems und Lustenau. Auch bei uns stecken die Bus im Stau und können oft Fahrzeiten nicht einhalten. Die Stadt Hohenems hat gemeinsam mit Diepoldsau eine umfassende Kampagne gestartet um die Buslinie zwischen Hohenems und Diepoldsau attraktiver zu machen. Die Staus an den Kreisverkehren und dem Grenzübergang sowie der Ortsdurchfahrt Diepoldsau wirken hier negativ entgegen. Es ist selbstredend, dass zusätzlicher Verkehr durch eine Mautbefreiung den ÖPNV negativ beeinflussen würde.

Im Übrigen war das Thema „Busspuren“ bei den Planungen zum Umbau der AST Hohenems von Landesseite her ein großes Anliegen.

6. Mautbefreiung auf einer Teilstrecke widerspricht Gleichheitsgrundsatz

Eine Mautbefreiung auf einer Teilstrecke der A14 widerspricht eindeutig dem Gleichheitsgrundsatz – und das in mehrfacher Hinsicht.

Pendler, die nördlich von Hohenems wohnen und im Unterland arbeiten, müssen weiterhin eine Vignette kaufen, jene die südlich von Hohenems wohnen, können mautfrei in Richtung Bregenz fahren.

Touristen, die zwischen Deutschland und der Schweiz durch Vorarlberg fahren müssen keine Vignette kaufen, der Großteil der Vorarlberger schon.

Touristen, die in den Bregenzerwald fahren müssen keine Vignetten kaufen, jene die ihren Urlaub in Brand, dem Großwalsertal, dem Montafon oder dem Arlberg verbringen, müssen eine Vignette kaufen. Das führt zu Wettbewerbsnachteilen für die südlichen Gebiete. Außer diese Gäste fahren in Hohenems ab, was wieder zu Mehrbelastungen für die Gemeinden im nördlichen Rheintal und im Walgau führt. Diese Beispiele könnten endlos weitergeführt werden.

Nebenbei sei noch erwähnt: die Tourismusbetriebe im Bregenzerwald freuen sich zwar wenn ihre Region einfacher und kostengünstiger erreichbar ist, ob das jedoch die Bewohner an den Landesstraßen von Alberschwende bis Schoppernau freut ist fraglich.

Eines ist klar, eine Mautbefreiung einer Teilstrecke der A14 ist verkehrspolitisch nicht sinnvoll und zukunftsgerichtet und führt zu vielen Verwerfungen und Ungleichbehandlungen. Eine vernünftige Verkehrspolitik sollte konzeptiv und nachhaltig sein und nicht kurzfristiger „Effekthascherei“ folgen.

Abschliessend nochmals:


Die Stadt Hohenems, die Marktgemeinde Lustenau, die Regio amKumma und die Gemeinde Diepoldsau lehnen eine Mautbefreiung bis zur AST Hohenems strikt ab und fordern Bund und Land auf, den Beschluss des Parlaments auszusetzen und mit den betroffenen Gemeinden in konstruktive und faire Verhandlungen zu treten.

Ergeht an:

Alle Nationalräte
Alle Bundesräte
LH Markus Wallner
Die weiteren Mitglieder der VlbG. Landesregierung
Verkehrsminister der Rep. Österreich
Finanzminister der Rep. Österreich
ASFINAG
Regierungsrat Marc Mächler, St.Gallen
Präsident Agglo Rheintal, Reto Friedauer, St.Margrethen
Gemeindepräsident Rolf Huber, Oberriet

Als Petition an:

LT-Präsident Harald Sonderegger
Alle Klubobleute des Vorarlberger Landtages

	Datum/Uhrzeit	2019-11-19T09:56:50Z
	Hinweis	Dieses Dokument wurde elektronisch amtssigniert.
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://pruefung.signatur.rtr.at/ Ein Ausdruck des signierten Dokuments kann beim Vorarlberger Landtag, Römerstraße 15, 6900 Bregenz, E-Mail: landtagsdirektion@vorarlberg.at , angefordert werden.