

An das
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus
6900 Bregenz

verkehrspolitik@vorarlberg.at

Dornbirn, am 24. Mai 2019

Betreff: Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 - Begutachtung

Stellungnahme:

Der vorliegende Entwurf ist umfangreich, gut strukturiert und enthält eine große Anzahl guter Ansätze und Ideen.

Die positiven Aspekte werden aber dadurch geschwächt, dass offenbar auch versucht wird, unterschiedliche Interessen gleichberechtigt nebeneinander stehen zu lassen, anstatt klare Prioritäten zu setzen. Wenn aber neben der Stärkung der umweltverträglichen Mobilität auch Verbesserungen für alle anderen Bereiche, wie etwa den Individualverkehr und Flugverkehr angestrebt werden, wird es kaum möglich sein, die gesteckten Ziele zu erreichen.

Zur **Ausgangslage** wird im Entwurf recht freundlich festgehalten, dass man sich beim Modal Split den Zielen aus dem letzten Verkehrskonzept „annähere“ – Tatsache ist aber, dass die angestrebte Reduzierung der PKW-Wege um 6% gerade einmal zur Hälfte erreicht wurde. Hier werden wesentlich größere Anstrengungen notwendig sein, um die angestrebten Verlagerungen noch zu erreichen.

Bei der Klima-Ausgangslage wird auf Daten des Bundes bzw. Vorarlberger Daten von 2004 verwiesen. Hier sollten die aktuellen Zahlen aus dem „Energie- und Monitoringbericht Vorarlberg 2018“ verwendet werden, die klar zeigen, dass es gerade der Sektor Verkehr ist, der die Ziele der „Energiezukunft“ weit verfehlt. Auch die „Wirkungsszenarien“ zu den Klimazielen sollten mit den Zielen der „Energiezukunft“ abgeglichen werden.

Der **Grundsatz „natürliche Ressourcen schonen“** ist aus der Sicht der Naturschutzanwaltschaft natürlich besonders wichtig –außerhalb der allgemeinen Abschnitte ist dazu aber leider nicht viel zu finden. Dieser Grundsatz sollt viel stärker in die konkreten Planungen einfließen – bei Straßenbauvorhaben, aber durchaus auch bei Schienen- und Radwegprojekten.

In diesem Zusammenhang ist auch der Grundsatz „Raumentwicklung und Mobilität abstimmen“ sehr bedeutsam. Wir teilen die Ansicht, dass hier ein sehr großes Potential für Verbesserungen besteht, dass die Entwicklung aber noch am Anfang steht.

Im Bereich **Öffentlicher Verkehr** wird zu Recht auf das bereits erreichte gute Angebot, aber auch auf das noch offene große Potential für Ausbaumaßnahmen verwiesen.

Der starke Zuwachs der Jahreskartenbesitzer ist als großer Erfolg zu werten – diese haben sich offenbar seit 2007 ungefähr vervierfacht. Derzeit ist jedoch aus Nutzerperspektive verstärkt feststellbar, dass die Ausweitung des Angebots mit dem Zuwachs an Nutzern nicht Schritt halten konnte, und dass sich häufig Überlastungserscheinungen zeigen.

Hier werden also bei den Schienen- und Bus-Angeboten noch starke Ausweitungen des Angebots erforderlich sein. Zu Recht wird im Entwurf auch auf die große Bedeutung von verbesserter Information und die Anschlusssicherung verwiesen.

Dazu möchten wir anmerken, dass innovative neue Verkehrssysteme in diesem Konzept etwas stiefmütterlich behandelt werden. Unter „Perspektiven“ werden die Ringstraßenbahn und „Bregenzerwaldbahn neu“ als unwirtschaftlich abgehakt und Schnellbusse als generell bessere, weil kostengünstigere, Lösung präsentiert. An anderer Stelle im Entwurf wird dazu aber berechtigterweise festgehalten, dass Busse immer durch Verspätungsanfälligkeit und längere Fahrzeiten belastet sind. Aus unserer Sicht sollte man nach wie vor die Möglichkeit neuer, schienen- oder kabelgeführter Verkehrsmittel im Auge behalten, die andere Möglichkeiten der Trassenführung bieten und wesentlich attraktiver sein könnten als Busse.

Auch beim **Fahrradverkehr** zeigen sich einige positive Entwicklungen, aber auch großer Bedarf an weiteren Verbesserungen. Dazu haben wir schon öfters angemerkt, dass aus unserer Sicht der Fokus zu sehr auf neue (ursprünglich so genannte) „Fahrradautobahnen“ gelegt wird, obwohl gerade in den zentralen Ortsbereichen das höchste Potential für Verlagerungen besteht, und an zahllosen Querschnitten und Kreuzungen wirksame Verbesserungen umgesetzt werden könnten. So sollte grundsätzlich an jeder Kreuzung in Zentrumsbereichen der Fußgänger- und Fahrradverkehr bevorzugt werden (was zwangsläufig auch eine Benachteiligung des mIV bedeuten wird).

Wir sehen hier auch ein großes Potential für neue Verleih- und Sharingsysteme. Dabei wird nicht nur gute Information und einfaches Handling, sondern auch der Preis eine wesentliche Rolle spielen – was für Leihfahrräder im Urlaub akzeptabel ist, wird für gelegentlich Alltagsnutzung kaum attraktiv sein.

Das Thema **Straßenerhaltung und Straßenbau** erscheint im Entwurf sehr diskret erst ab Seite 99 ... in der Praxis scheint uns allerdings, dass diesem Bereich sowohl politisch als auch in der Zuteilung von Mitteln durchaus ein sehr hoher Stellenwert zukommt. Aus unserer Sicht ist es sehr bedauerlich, dass nach wie vor an Projekten wie dem „Stadttunnel Feldkirch“ und der S18 festgehalten wird, obwohl bei diesen die Kosten (ökologisch und finanziell) den Nutzen weit übersteigen, und extrem hohe Summen in nicht nachhaltige System investiert werden. Hier wäre es höchste Zeit, sich von überholten Konzepten zu verabschieden, und die freiwerdenden zeitlichen und finanziellen Ressourcen für zukunftsfähigere Projekte zu verwenden.

Im Kasten auf Seite 104 steht dazu übrigens, dass sich „beide Projekte im Genehmigungsverfahren befinden“ – dies ist für die S18 nicht richtig. Die Formulierung „Abbau von umweltschonenden Überlastungen“ dürfte zudem ein Versehen sein – davon abgesehen, dass wir inhaltlich der Aussage nicht zustimmen würden, dass diese Projekte vorrangig eine Entlastung der Umwelt bewirken ...

Beim Kapitel **Flugverkehr** fehlt jeder Hinweis darauf, dass Fliegen im Hinblick auf Umwelt und Klima die schädlichste Art der Fortbewegung ist, und dass es Ziel eines fortschrittlichen Verkehrskonzeptes sein sollte, Flugbewegungen möglichst zu reduzieren, insbesondere auf innereuropäischen kurzen Strecken. Vielmehr wird in diesem Kapitel nur auf die Vorteile einer guten Anbindung der Flughäfen verwiesen, die Beschreibung des Flughafens Altenrheins mit der „positiven Wirkung“ der „verkürzten Anreise“ liest sich streckenweise eher wie eine Werbebroschüre: „Davon profitieren nicht nur Vorarlbergs Unternehmen, sondern auch die unterschiedlichen Dienststellen der Verwaltung bzw. der Interessenvertretungen“.

Aus unserer Sicht sollte es aber nicht Aufgabe des Landes sein, die kurzfristig komfortabelsten Reisemöglichkeiten zu unterstützen, sondern sich im Gegenteil für langfristig verträglichere Alternativen einzusetzen, etwa durch Förderung von verbesserten Nachtzugverbindungen, der Möglichkeit, im Zug zu arbeiten oder Besprechungen abzuhalten; außerdem durch Kampagnen zur Bewusstseinsbildung. Gerade weil der größte Teil der Fluggäste in Altenrhein aus Vorarlberg kommen und fast ausschließlich nach Wien fliegen, bestehen hier gute Möglichkeiten zu Verlagerungen.

Aus Naturschutzsicht ist zudem anzumerken, dass der Flugbetrieb für das hochrangige Schutzgebiet „Rheindelta“ erhebliche Störungen mit sich bringt, und dass jeder weitere Ausbau als sehr problematisch gesehen wird. Vielmehr müsste hier verstärkt darauf geachtet werden, dass die bestehenden Regelungen tatsächlich konsequent eingehalten werden.

Sonderfall **Dienstreisen**: Nach Ermittlungen des VCÖ ist bei Dienstreisen der Modal Split am stärksten auf den mIV fokussiert. Durch finanzielle Unterstützung haben die Firmen gute Möglichkeiten, auf die Verkehrsmittelwahl einzuwirken. Aktivitäten einzelner Firmen wie die preisgekrönten „Sanften Dienstreisen“ sollten viele Nachahmer und Unterstützer finden.

Wir sind auch der Ansicht, dass das Land Vorarlberg hier mit gutem Beispiel

vorangehen, und Fahrten im eigenen Wirkungsbereich so nachhaltig wie möglich gestalten sollte. Dienstreisen per Flugzeug sollten grundsätzlich nicht genehmigt werden, im Gegenzug dafür möglichst gute Regelungen für Bahnreisen geschaffen werden.

Im Entwurf wird zudem im Kapitel Verkehrspolitik angeregt, das amtliche Kilometergeld für Fahrrad-Dienstreisen gleich wie für PKWs von 38 auf 42 ct zu erhöhen - dazu sei darauf hingewiesen, dass nach der Landes-Reisegebührenverordnung in der aktuellen Fassung für Fahrten mit dem PKW ein Kilometergeld von 42 ct. und für Fahrten mit dem Fahrrad von 24 ct zusteht. Wir haben schon öfter angeregt, diese Fahrten gleichzustellen, um zusätzliche Anreize für Fahrradfahrten zu schaffen (und möchten nebenbei anmerken, dass es in den Formularen zur Abrechnung nur eine Spalte für PKW, aber nicht für Fahrräder gibt ...)

In diesem Zusammenhang sollte auch das Ziel der **Vermeidung von Fahrten** nicht vergessen werden: Wir sind der Überzeugung, dass z.B. nicht jede Besprechung notwendigerweise physisch stattfinden muss, und dass durch technisch innovative Lösungen etliche Reisen vermieden werden könnten. Hier sollte ein Angebot von hochwertigen Räumen für Videokonferenzen geschaffen und zur Verfügung gestellt werden, was insbesondere kleinen Firmen und Einzelnen zugutekäme. Solche Kommunikationszentren könnten sich idealerweise im Bereich der neuen Verdichtungsräume rund um die Bahnhöfe befinden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass ein großer Teil der dargestellten Strategien und Maßnahmen aus unserer Sicht unterstützt werden kann. Es müssten allerdings viel klarer Prioritäten für Verkehrsmittel im Umweltverbund gesetzt werden, um auch im Verkehrsbereich die Ziele der „Energiezukunft“ zu erreichen und generell zu einer zukunftstauglichen Entwicklung beizutragen.

Mit freundlichen Grüßen,

Katharina Lins