

Abs. Stadt Hohenems, Kaiser-Franz-Josef-Straße 4

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**

Frau Bundesministerin Leonore Gewessler, BA

Radetzkystraße 2

1000 Wien

**Aktenzahl:** h020.0-2/2019

Hohenems, am 14.02.2020

**Betrifft:** Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird;  
BGBl 107/2019

Sehr geehrte Frau Bundesministerin!

Grds ist für die Benützung der österreichischen Bundesstraßen mit Kraftfahrzeugen eine zeitabhängige Maut zu entrichten.

Infolge der Nov zum BStMG, BGBl 107/2019, wurde die Mautstrecke A 14 Rheintal/Walgau Autobahn (Vorarlberg) zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausgenommen.

Vor dem Hintergrund der grundlegenden Überlegungen in der Verkehrsplanung, stark frequentierte Straßenabschnitte für den Individualverkehr unattraktiv zu machen, und dem ausgerufenen Klimanotstand (Climate Emergency), ist die faktische Einladung, „Mautbefreiung für Durchreisende“, weder nachvollziehbar noch – wie aufzuzeigen sein wird –, zielführend.

In den Erläut zum Initiativantrag 7/A BlgNR 27. GP 5f sind zur Begründung der Legalausnahme verschiedene Behauptungen angeführt, welchen wir folgend die offenkundige Realität gegenüberstellen.

#### Ausweichverkehr/Mautflucht

**Behauptung im Initiativantrag.** *Die Gemeinden des unteren Rheintals, insb Bregenz, seien von erheblichem Ausweichverkehr als Folge der Mautpflicht auf der Autobahn A14 betroffen, vor allem aufgrund von Durchgangsverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz, welcher die vergleichsweise kurze, bemaute Strecke im hochrangigen Netz meide.*

**Offenkundige Realität.** Der Durchgangsverkehr wird allein aufgrund der geografischen Lage auch künftig durch Bregenz fließen; von der deutschen Autobahn A96 kommende Autofahrer mit Zielen in Rich-

tung Westen (St. Gallen, Zürich, etc) werden nicht auf dem nun mautfreien Autobahnabschnitt bleiben und einen Umweg nach Süden in Kauf nehmen (rund 33 km Fahrt auf der A 14 nach Hohenems und auf der anderen Seite des Rheins in der Schweiz in der Gegenrichtung retour?), um in die Schweiz (Grenzübergang Höchst/St. Margarethen) zu gelangen; dasselbe gilt für aus Zürich kommende Autofahrer, die nach Deutschland zu gelangen wünschen: befahren wird die kürzeste Strecke zwischen St. Margarethen (CH)/Höchst und Hörbranz, die auch so beschildert ist und von den Navigationsgeräten vorgeschlagen wird.

Die Wirkung der zweiten Pfändertunnelröhre ist in Bregenz durch Verringerung des durchschnittlichen täglichen Kraftfahrzeugverkehrs um rd 3.500 Fahrzeuge (vgl auch unten) bereits eingetreten, eine weitere Verringerung ist nicht zu erwarten, insb, weil Fahrzeuglenker die landschaftlich schön gelegene Straße entlang des Bodensees bewusst wählen.

**Eine Ausnahme von der Maut schafft aufgrund des gänzlich anders gelagerten Beweggrundes zur Be- fahrung der Strecke durch Bregenz keine Abhilfe.**

## Verkehr durch Siedlungsgebiet und Sanierungsgebiet IG-L

**Behauptung im Initiativantrag.** *Eine Mautbefreiung der A 14 zwischen der Staatsgrenze Hörbranz und der Anschlussstelle Bregenz würde nur eine Verkehrsverlagerung auf die stark verdichteten Siedlungsgebiete von Bregenz, Lauterach, der Marktgemeinde Wolfurt bedeuten, welche bis jetzt noch nicht direkt vom Verkehr betroffen seien. Eine Herausnahme bis zu den weiter südlich gelegenen Anschlussstellen Wolfurt-Lauterach, Dornbirn-Nord, und Dornbirn-Süd führe zu einer erheblichen Verlängerung der Ausweichroute über die L 190 bzw L 204 und zu einer nicht vertretbaren Mehrbelastung der Siedlungsgebiete bzw des Zentrums der Stadt Dornbirn mit fast 50.000 Einwohnern sowie vor allem der größten Marktgemeinde Österreichs, Lustenau (Sanierungsgebiet nach IG-L) mit knapp 23.000 Einwohnern, die bereits heute von massiven Verkehrsbelastungen auch durch den grenzüberschreiten- den Güterschwerverkehr betroffen seien.* Hier endet die Argumentationskette.

**Offenkundige Realität.** Dass für Hohenems und die weiter südlich liegenden Anschlussstellen, die für einen Grenzübergang in die Schweiz in Frage kommen, exakt dieselben Beweggründe gelten, wird bewusst ausgeklammert, die gleichlange Argumentationskette reißt schlicht ab.

Die Problematik, der – wie oben ausgeführt – mit der Einzelmaßnahme nicht beizukommen ist, wird schlicht verlagert: dorthin, wo – im Gegensatz zu Bregenz (die Verkehrszahlen zeigen deutlich die Reduktion der Gesamtbelastung der L 190 durch die zweite Pfändertunnelröhre von durchschnittlich täglich 22.400 Kraftfahrzeugen im Jahr 2008 auf 18.900 KFZ/24h im Jahr 2018) – der Verkehr in den vergangenen Jahren bereits ohne Mautbefreiung zunahm und weiter im Steigen begriffen ist (Anschlussstelle Hohenems) und dorthin, wo aufgrund der durch Verkehr verursachten, ständigen Grenzwertüberschreitungen durch Stickstoffdioxid im Siedlungsgebiet ein Sanierungsgebiet nach IG-L besteht (Lustenau). Eine Entlastung von Lustenau erfolgt – entgegen der Argumente im Initiativantrag – nicht, weil bis Dornbirn-Süd jedenfalls mautfrei gefahren werden darf.

Bei der Eingrenzung des mautfreien Autobahnabschnittes wurde vorgebracht, eine Mautbefreiung der A 14 zwischen der Staatsgrenze Hörbranz und der Anschlussstelle Bregenz würde nur eine Verkehrsverlagerung auf die stark verdichteten Siedlungsgebiete von Bregenz, Lauterach, der Marktgemeinde Wolfurt bedeuten, welche bis jetzt noch nicht direkt vom Verkehr betroffen sind; **eine Verkehrsverlage- rung in die Siedlungsgebiete, die bereits jetzt von Verkehr überlastet sind, konkret nach Lustenau, Sanierungsgebiet IG-Luft, und Hohenems, wo die Anschlussstelle notorisch verstopft ist, wird gebilligt:**

Die bisher angeführte Begründung der nicht vertretbaren Mehrbelastung der Siedlungsgebiete gilt für Hohenems, Lustenau und ihr Umland (Region amKumma, Diepoldsau, Oberriet) ganz offensichtlich nicht.

## Sicherheitsrisiko

**Behauptung im Initiativantrag.** *Auf Grund der täglich auftretenden massiven Überlastungerscheinungen, komme es zu erheblichen Behinderungen von Einsatzfahrzeugen und Verzögerungen im öffentlichen Verkehr. Im weiteren Verlauf durch das Stadtgebiet von Bregenz, komme es durch diese Mehrbelastungen zu massiven Beeinträchtigungen bei der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, wie zum Beispiel dem Landeskrankenhaus Bregenz.*

**Offenkundige Realität.** Die Beschreibung der täglich auftretenden massiven Überlastungerscheinungen ist, wenig überraschend, subjektiv verzerrt. Die tägliche Überlastung ist unrichtig, Spitzen entstehen regelmäßig zu Zeiten des Ausflugverkehrs am Wochenende und in den Ferien; das Landeskrankenhaus Bregenz liegt abseits der Transitstrecke L190/L202 im Bregenzer Stadtteil „Im Dorf“ und bleibt erreichbar.

Hingegen dokumentiert der Sicherheitsbericht der ASFINAG unmissverständlich den täglichen Rückstau beim Autobahnanschluss Hohenems über die Abfahrtsrampe hinaus bis auf die A 14. Diese Situation wird, wissend um die hohen Annäherungsgeschwindigkeiten auf der Autobahn und das solcherart bestehende, immense Gefahrenpotential von Auffahrunfällen, offenbar nicht nur leichtfertig geduldet, sondern durch Zuführung von Verkehr sehenden Auges verschärft. Wir betrachten dies als ungewöhnlich und auffallend sorgfaltswidrig, der Eintritt von Schäden muss gerade als wahrscheinlich vorhersehbar angenommen werden. Wie das Bestehenlassen dieser Gefahrensituation, das sich abfinden mit ihr, im Schadensfall haftungsrechtlich zu werten ist, werden die Gerichte zu entscheiden haben.

Während das Abfahren von der A 14 nicht möglich ist, bleibt auch der Weg auf die Autobahn versperrt – wie zuletzt, als ein Rettungsfahrzeug im Einsatz rd 15 Minuten (!) benötigte, um auffahren zu können. Notfallverlegungen vom Landeskrankenhaus Hohenems über die A14 ins Schwerpunktkrankenhaus nach Feldkirch werden sich künftig verzögern.

**Vom Österreichischen Roten Kreuz, Rotkreuz-Abteilung Hohenems, wird die Rückstaugefahr bei der AST Hohenems schlicht als lebensgefährlich bezeichnet.**

## Fazit

In der Gesamtschau zeigt sich die gänzliche Entkräftung aller Argumente, die zur Untermauerung der Legalausnahme der Mautstrecke A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems von der Pflicht zur Errichtung der zeitabhängigen Maut ins Treffen geführt worden waren.

## Aufforderung

Sehr geehrte Frau Bundesministerin, im Namen der unterzeichnenden Gemeinden fordern wir Sie höflich auf, für die umgehende Aufhebung der Legalausnahme der Pflicht zur Errichtung der zeitab-

hängigen Maut auf der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems Sorge zu tragen. Darüber hinaus verweisen wir gerne auf die Entschließung des Bundesrates:

„[...] Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, einen Vorschlag für die Verkehrsproblematik „Maut-Flucht“ in Vorarlberg vorzulegen, der dieses Problem löst und nicht in andere Regionen verlagert. [...]“ (StProt 898 BR).

Wir ersuchen Sie höflich, uns Ihre Vorstellungen zu skizzieren und einen konstruktiven Lösungsvorschlag für die Verkehrsproblematik „Maut-Flucht“ in Vorarlberg zu unterbreiten, der die in unserem Vorbringen ausgeführten Argumente berücksichtigt und insofern mit der bisherigen Herangehensweise der schlichten Verlagerung von Verkehr bricht.

Mit höflichem Gruß

  
Dieter Egger  
Bürgermeister Stadt Hohenems

  
Roland Wälter  
Gemeindepräsident Gemeinde Diepoldsau (CH)

  
Gottfried Brändle  
Bürgermeister Gemeinde Altach,  
für die Region am Kumma (Marktgemeinde Götzis, Gemeinden Altach, Koblach, Mäder)

  
Dr. Kurt Fischer  
Bürgermeister Marktgemeinde Lustenau

  
Rolf Huber  
Gemeindepräsident Gemeinde Oberriet (CH)