

## ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

des Bundesrates Krusche  
und weiterer Bundesräte

**betreffend keine Verlagerung des Verkehrsproblems „Maut-Flucht“ nach Lustenau und Hohenems**

*eingebracht in der 898. Sitzung des Bundesrates, am 5. Dezember 2019 im Zuge der Behandlung des Beschluss des Nationalrates vom 13. November 2019 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird (7/A und 3 d.B.)*

Durch den vorliegenden Beschluss des Nationalrates vom 13. November 2019, der unter anderem eine Mautbefreiung der Strecke A14 von Hörbranz bis zur AST Hohenems vorsieht, kommt es zu keiner Lösung der Verkehrsproblematik „Maut-Flucht“ in Vorarlberg, sondern lediglich zu einer Verschiebung nach Lustenau und Hohenems.

### **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 Republik 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.

### **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 Gewerbeblächen 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 (stadtl. 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.

Die unterfertigten Bundesräte stellen daher folgenden

### **Entschließungsantrag**

Der Bundesrat wolle beschließen:

„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.“

*In formeller Hinsicht wird verlangt, gemäß §54(3) GO-BR über diesen Antrag eine namenliche Abstimmung durchzuführen.*

  
Bart  
  
Fischer  
RM



