

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Sektion – Präsidium und internationale
Angelegenheiten
Abteilung K2 – Wege- und externe Kosten,
Maut
E-Mail: karin.stanger-herok@bmk.gv.at

Auskunft:
[DI Stefan Duelli](#)
T +43 5574 511 26132

Zahl: [Vla-420.05-1/2019-12](#)

Bregenz, am [28.01.2021](#)

Betreff: Evaluierung der Vignettenbefreiung auf dem A14-Teilabschnitt Staatsgrenze
Hörbranz - Anschlussstelle Hohenems: Stellungnahme des Landes Vorarlberg

Bezug: [Ihre Email vom 19. Jänner 2021](#)

Sehr geehrte Frau MR Mag. Stanger-Herok, MAS,

herzlichen Dank für die Übermittlung der verkehrswissenschaftlichen Untersuchung der verkehrlichen und umweltrelevanten Auswirkungen der Ausnahmen von der Vignettenpflicht infolge der im Dezember 2019 erfolgten Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes (BGBl. I Nr. 107/2019). Das Land Vorarlberg nimmt die Gelegenheit zur Stellungnahme zur vorliegenden Untersuchung gerne wahr und darf zur vorliegenden Evaluierung wie folgt Stellung beziehen:

Das Land Vorarlberg teilt den grundsätzlichen Hinweis der Studie, dass angesichts der COVID-19-Pandemie ab März 2020 die ab diesem Zeitpunkt vorliegenden Verkehrsdaten nicht mehr repräsentativ sind und eine Einschätzung der tatsächlichen Verkehrsverlagerungen infolge der Vignettenbefreiung dadurch zum derzeitigen Zeitpunkt nur bedingt möglich ist. Die Fahrerbefragung im sommerlichen Urlauberverkehr mag zwar eine sinnvolle Ergänzung zur Plausibilisierung der Verkehrsdatenanalyse sein, sie kann aber eine valide Beurteilung von Verkehrsdaten über einen gesamten Jahresverlauf nicht ersetzen.

Hingegen kann die Schlussfolgerung der Studie, dass der Zweck der Vignettenbefreiung nicht erreicht worden sei, seitens des Landes Vorarlberg nicht geteilt werden, nachdem aus dem vorliegenden Datenmaterial **erhebliche Verkehrsverlagerungseffekte im Bereich des A14-Teilabschnitts Staatsgrenze bei Hörbranz bis Anschlussstelle Hohenems** und den umliegenden

Landesstraßen ersichtlich sind, welche die stark belasteten Siedlungsschwerpunkte im Unteren Rheintal unmittelbar entlasten:

- Im Endbericht (S. 100) des verkehrswissenschaftlichen Gutachtens wird ausgeführt, dass im Bereich des nördlichen Rheintals im Vergleich zu den anderen Abschnitten in Tirol und Salzburg die **Veränderung in der Verkehrsstärkenverteilung** zwischen der Autobahn A14 und parallelen Landesstraßen in den Vergleichszeiträumen **sehr ausgeprägt** sind: Die Verkehrsanteile auf der A14 im Bereich Hörbranz und im Bereich des Pfändertunnels stieg von den Vorjahren um 6%-Punkte bei gleichzeitigem Rückgang des Anteils auf der Landesstraße L190 um 6%-Punkte, das sind in absoluten Zahlen zwischen 80.000 und 100.000 Fahrten weniger durch die Ortsgebiete in diesem Bereich der L190 innerhalb der zwei repräsentativen Monate Jänner und Februar 2020 (vgl. Abb. 71 auf S. 101).
- Auf der **Parallelroute L190** zur Autobahn können in den repräsentativen Monaten Jänner und Februar 2020 also **signifikante Abnahmen** in den täglichen Verkehrsstärken von bis zu 15% verzeichnet werden: Am Grenzübergang Hörbranz **bis zu -2.100 Pkw/24h**, im Raum Bregenz von -1.200 bis -1.400 Pkw/24h, und im Bereich Lauterach von -800 bis -1.100 Pkw/24h (vgl. Bericht S. 107). Die Gemeinden Hörbranz, Lochau, Bregenz und Lauterach, welche von einer Entlastung profitieren, zählen zu den vom Transitverkehr Deutschland - Schweiz (und umgekehrt) am stärksten betroffenen Siedlungsgebieten.
- Hingegen konnten im Bereich der **Grenzübergänge** zur Schweiz (verbleibende EU-Außengrenze Österreichs) im Norden **keine Zunahmen** festgestellt werden, und nur geringfügige Änderungen im Bereich der L41 und der Grenzübergänge in Lustenau – insgesamt erscheinen diese Verlagerungen diffus und können nicht direkt mit der Vignettenbefreiung in Zusammenhang gebracht werden (Bericht S. 111). Die geringen Zunahmen bei der L203 in Altach (+200 - +600 Pkw/24h), sind in den Jahren zuvor in ähnlichem Ausmaß aufgetreten. Lediglich im Bereich der L46 bei der Anschlussstelle Hohenems gibt es im Vergleich zu den Vorjahren etwas höhere Zunahmen; an der Grenze Hohenems ist eine relative Änderung von + 1,4% zu den Vorjahren zu beobachten (vgl. Bericht S. 114). Ein **kausaler Zusammenhang** mit der Vignettenbefreiung ist dabei **nicht eindeutig ableitbar** (vgl. Bericht S. 117).
- Die abschließende **Abschätzung der Verlagerungspotentiale** liefert **Entlastungen** im betreffenden Landesstraßennetz in Vorarlberg von -8% bis -12% des JDTV (in absoluten Zahlen bis zu - 1.800 Kfz <3,5 to/24 h) – diese betreffen v.a. **dicht besiedelte Abschnitte entlang der L190** im nördlichen Rheintal. Dem gegenüber stehen **nur geringfügige Zunahmen außerhalb der Siedlungszentren**, konkret an der L41 im Bereich Lauteracher Ried (bis zu + 600 Kfz <3,5 to/24 h), an der L46 bei der Grenze Hohenems (bis zu + 900 Kfz <3,5 to/24 h).

Somit stellt die im Dezember 2019 eingeführte Maßnahme der Vignettenbefreiung in Vorarlberg eine **bedeutsame und rasch wirksame Maßnahme zur Reduktion des Ausweichverkehrs** („Mautflüchtlinge“) auf das niederrangigere Straßennetz dar, die **Vorteile** der Verkehrsentlastung

in den dicht besiedelten Siedlungsgebieten und stark belasteten Landesstraßenabschnitten **überwiegen** gegenüber geringfügigen, und nicht eindeutig auf die Vignettenbefreiung zurückzuführenden Mehrbelastungen an einzelnen Stellen.

Die Vorarlberger Landesregierung spricht sich weiterhin mit Nachdruck für eine großräumige **verursachergerechte Finanzierung der Straßeninfrastruktur** nach dem Prinzip der Kostenwahrheit aus. Dazu soll das derzeitige System der Autobahnvignette generell abgeschafft werden, um Ausweichverkehr auf das niederrangige Straßennetz zu vermeiden, und eine Gegenfinanzierung über eine distanzbasierte Bepreisung erfolgen. Diese Forderung folgt der Entschließung des Vorarlberger Landtages vom 15.12.2005, wonach das **Vignetten-Modell im Europäischen Gleichklang abgeschafft** und als Ersatz dafür unter Berücksichtigung begleitender Unterstützungsmaßnahmen für Pendlerinnen und Pendler die Mineralölsteuer angehoben werden soll. Die Österreichische Bundesregierung und der Nationalrat werden deshalb ersucht, sich in diesem Sinne auf europäischer und nationaler Ebene für eine flächenhafte, fahrleistungsabhängige Bepreisung des PKW-Verkehrs nach oben genannten Prinzipien einzusetzen.

Solange aber das bestehende PKW-Vignettenmodell weiterhin die Grundlage des Bundesstraßen-Mautgesetzes darstellt, und die Vorteile einer Rückverlagerung von Teilen des Verkehrs stark belasteter niederrangiger (nicht mautpflichtiger) Straßen im Siedlungsgebiet auf das hochrangige Autobahnnetz gegeben ist, tritt das Land Vorarlberg für die **Beibehaltung einer Mautbefreiung** zumindest auf dem A14-Teilabschnitt zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz bis zur Anschlussstelle Hohenems ein. Allenfalls wäre mit Blick auf die Auswirkungen der Pandemie auch der Betrachtungszeitraum für die Evaluierung zu verlängern, um zu einem späteren Zeitpunkt belastbare Untersuchungsergebnisse zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung
im Auftrag

Dipl.-Bw. (FH) Harald Moosbrugger