

91. Beilage im Jahr 2020 zu den Sitzungsunterlagen des XXXI. Vorarlberger Landtages

Selbstständiger Antrag der NEOS Vorarlberg

Beilage 91/2020

An das
Präsidium des Vorarlberger Landtages
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 02.07.2020

Betreff: New Green Deal und die Logistik der Zukunft - von der Straße auf die Schiene!

Sehr geehrter Herr Präsident,

Vorarlberg – eingebettet zwischen vier Ländern – angrenzend an drei Staaten, wurde im Zuge der Covid-19 Krise wieder schlagartig in Zeiten zurückgeworfen, in denen Grenzbalken und Grenzkontrollen an der Tagesordnung standen. Ein vereintes Europa, in dem die Grenzen nur bildlich vorhanden sind, wurde von heute auf Morgen ausgehebelt. Erst nach und nach manifestierte sich im Kopf der Menschen wieder ein Bild von einem Europa, das eingezwängt zwischen Exekutiv- und Kontrollorganen, nicht der gängigen, angenehmen Praxis der letzten Jahrzehnte ähnelte. Offene Grenzen für Menschen, aber auch ganz besonders für den Warenverkehr, sind unersetzlich für ein starkes und wirtschaftlich pulsierendes Vorarlberg!

Im Zuge der Lockerungen der Grenzsicherungen nahm auch der internationale Warenverkehr wieder Fahrt auf. Doch die Grenzöffnungen fielen nicht einvernehmlich mit den Kontrollen, und so wurde natürlich weiterhin an den Grenzen kontrolliert - nicht nur auf Covid-19 Verdachtsfälle und Einreisebestimmungen, sondern auch nach den Kriterien der Grenzkontrollen, welche im Jahr 2015 im Zuge der Flüchtlingskrise eingeführt wurden¹. In Vorarlberg war dieser Umstand vor allem dadurch zu merken, dass im unteren Rheintal - im Großraum Dornbirn - die Autobahnausfahrten blockiert waren und kilometerlange Lastwagenkolonnen den normalen Verkehr schlicht zum Erliegen gebracht hatten. Hinzu kamen verstopfte Stadtzentren in Dornbirn, Lustenau und Bregenz und ein mit Blockabfertigung regelnder Pfändertunnel, der zusätzlich enorme Verkehrsbelastungen verursachte. Insbesondere die Bewohner_innen der Gemeinden Schwarzach, Wolfurt und Kennelbach mussten umständliche Umfahrungen in Kauf nehmen, um die LKW-Kolonnen rund um den Terminal Wolfurt zu vermeiden.

Die Verkehrssituation im Juni 2020 brachte vor allem eines ganz klar zu Tage: es fehlt in Vorarlberg ein umfassendes Logistik-Konzept für den nationalen und internationalen Güterverkehr! In den letzten Jahren wurde mit einem Fleckerlteppich an Maßnahmen versucht, Modernisierungen anzutreiben, aber ohne großes und

¹ <https://www.br.de/nachrichten/bayern/aerger-um-grenzkontrollen-auf-der-a96-bei-lindau,S2AIYLr>.

umfassendes dahinter liegendes Konzept. Ein 'Big Picture' für den Warenverkehr von und nach Vorarlberg fehlt bis heute schmerzlich. Das Güterterminal Wolfurt hat die Kapazitäten mit der Modernisierung und Vergrößerung zwar ausgebaut, bleibt aber am Ende auch an den Ländergrenzen stecken, weil die schienengebundenen, grenzüberschreitenden Kapazitäten im Ausbau nicht mitgezogen sind bzw. bisher auch nicht mitgedacht werden. Die bisherige kurzsichtige Denkweise im Land Vorarlberg führt dazu, dass die Vorarlberger Wirtschaft mit ihrer starken exportorientierten Industrie Lösungen auf der Straße suchen muss, weil das nachhaltigere Lösungsangebot über die Schiene zu wenig Kapazitäten bereitstellt. Es ist einfach wirtschaftlich nicht attraktiv, wenn Güterzüge von Wolfurt über Tirol nach Deutschland fahren müssen, weil in Vorarlberg nicht genügend Kapazitäten im grenzüberschreitenden Verkehr vorhanden sind.

Ziel muss sein, dass der mehrgleisige Bahnverkehr nach Deutschland und in die Schweiz endlich in einen konstruktiven Entscheidungsprozess gebracht wird. Das Nadelöhr zwischen Vorarlberg und den angrenzenden Schweizer und Deutschen Nachbarn kann uns langfristig schaden. In Deutschland und auch in der Schweiz werden zunehmend Bahnstrecken ausgebaut, modernisiert und elektrifiziert. Wir NEOS Vorarlberg fordern, dass eine volkswirtschaftliche Kosten-/Nutzenrechnung die Basis für die Bewertung sein soll, wie die Vorarlberger Wirtschaft an das internationale Güterverkehrsnetz verbessert angeschlossen werden kann. Wir sind davon überzeugt, dass dies einerseits ein zunehmend standortrelevanter Faktor werden wird und andererseits auch ein wesentlicher Beitrag zur Lebensqualität im Land ist, um u.a. auch die Klimaziele zu erreichen. Vorarlberg, welches gerne als attraktiver nachhaltiger Wirtschaftsstandort gesehen werden möchte, kann hier Gefahr laufen, den so wichtigen Anschluss gänzlich zu verlieren.

Der Vorarlberger Landtag hat bereits 2016 mit einem Allparteiantrag (22.01.112) die Landesregierung ersucht, "die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung und zum Ausbau des die Landesgrenzen überschreitenden Schienenverkehrs in Angriff ..." zu nehmen, "mittel- bis langfristig eine umweltgerechte und leistungsfähige Schieneninfrastruktur für einen hochwertigen grenzüberschreitenden Bahnverkehr und gute Anschlüsse an die Achsen des transeuropäischen Eisenbahnnetzes ..." bereitzustellen, sowie "... raumplanerische Vorsorge zu treffen, dass die in Vorarlberg notwendigen Lösungen für eine leistungsfähige grenzüberschreitende Bahninfrastruktur zum gegebenen Zeitpunkt auch realisiert werden können". Bis zum heutigen Tag ist von diesen 2016 beschlossenen Zielen wenig bis gar nichts realisiert, ein allumfassendes Konzept fehlt nach wie vor. In einer Anfragebeantwortung von Landesrat Johannes Rauch von Anfang April 2020 (29.01.033) antwortet dieser auf die Frage, ob die 2013 fertiggestellte Bahnbrücke über den Rhein zu schmal gebaut wurde, um ein zweites Gleis zu montieren, diese tatsächlich um insgesamt etwa 400 cm zu klein ist. Hier wurde offenbar ohne Plan eine Chance vertan, kostengünstig den zweigleisigen Ausbau in die Schweiz voranzubringen und die Güter zunehmend auf die Schiene zu verlagern.

Die Europäische Kommission mit Präsidentin Ursula von der Leyen hat mit dem Green-Deal den Kompass aus der Krise klar vorgegeben: "... jetzt, wo wir planen, Milliarden von Euro zu investieren, um unsere Wirtschaft und Arbeit wieder anzukurbeln, sollten wir nicht in alte umweltschädliche Gewohnheiten verfallen. (...) Der europäische Green Deal ist unsere neue Wachstumsstrategie, um unsere Wirtschaft wettbewerbsfähiger zu machen und unsere Lebensqualität zu verbessern," so die Kommissionspräsidentin Ende April 2020. Diesem Ziel sollte die Vorarlberger Landesregierung auch folgen. Ein ganz wesentlicher Beitrag ist der

schienengebundene Güterverkehr, der den Spagat zwischen den schon seit langem notwendigen Kapazitäten für den internationalen Güterverkehr schaffen und gleichzeitig Co₂ Emissionen reduzieren kann.

Vor diesem Hintergrund stellen wir hiermit gemäß § 12 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgenden

ANTRAG

Der Vorarlberger Landtag möge beschließen:

Die Vorarlberger Landesregierung wird aufgefordert,

„1) den beschlossenen Punkten aus dem Allparteienantrag aus dem Jahr 2016 (22.01.112) Rechnung zu tragen und diese umgehend umzusetzen.

2) eine volkswirtschaftliche Kosten-/Nutzenanalyse für das Land Vorarlberg durchzuführen, welche den mehrgleisigen, grenzüberschreitenden Ausbau nach Deutschland und in die Schweiz in ihren mittel- und langfristigen Wirkungen bewertet.

3) die für die Bevölkerung unzumutbaren Zustände der LKW-Staubbildung rund um das Zollamt Wolfurt zu analysieren und dafür kurz- und langfristig wirksame Maßnahmen zu erarbeiten und dem Landtag zur Beschlussfassung vorzulegen.

4) gemeinsam mit den Systempartnern der Vorarlberger Wirtschaft ein "Logistikkonzept 2030/2050" zu erarbeiten, welches klimaneutrale Lösungen für den Güterexport und -import, den Binnenverkehr im Land und auch für den regionalen Transitverkehr in der Bodenseeregion beinhaltet."

LAbg. KO Dr. Sabine Scheffknecht, PhD

LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA

LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG