



NEUE VIGNETTE GILT AB DONNERSTAG

Ab 1. Dezember bricht ein neues „Vignettenjahr“ auf Österreichs Autobahnen an. Die neue Autobahnvignette 2012 ist petrolfarben und ist bereits seit wenigen Tagen erhältlich. Die Vignette kostet in diesem Jahr mit 77,80 Euro um 1,30 Euro mehr als im Vorjahr. Die Gültigkeit einer Jahresvignette beträgt

wie jedes Jahr 14 Monate: Von 1. Dezember 2011 bis 31. Jänner 2013. Die Vignette 2011 behält noch bis 31. Jänner 2012 ihre Gültigkeit. Wer ohne Vignette erwischt wird, muss eine sogenannte „Ersatzmaut“ von 120 Euro bezahlen. Angela hat die neue Vignette bereits gekauft.

FOTO: VN/B. HOFMEISTER

Regio zeigt sanfte Seite

Achtal-Radweg zwischen Doren und Egg: Regio will nun breiter diskutieren und Bürger informieren.

BREGENZERWALD. (VN-ger) Hohe Wellen schlug in den vergangenen Wochen der geplante Ausbau der ehemaligen Wälderbahntrasse zwischen Doren und Egg zum Radweg. Der Baubescheid der BH liegt vor. Die Bagger sollen möglichst noch diesen Winter auffahren - so der Plan. Doch nun ist die Regio Bregenzerwald wieder etwas zurückgerudert.



In der Vorwoche wurde entlang des Radweges bei Egg massiv gerodet – mit dem Ausbau soll das aber nichts zu tun haben. FOTO: VN/STEURER

Volk wird gehört

Angesichts der teils harschen Kritik aus der Bevölkerung sahen die Regio-Vertreter Handlungsbedarf. Dass der Radweg umgesetzt wird, das stehe außer Frage. Über die Qualität des Ausbaus und die Kosten soll indes noch einmal breiter diskutiert, die Bürger demnächst bei Veranstaltungen informiert werden. Das bestätigte Regio-Obmann Anton Wirth auf VN-Anfrage. Gemeinsam mit einem ökologischen Baubegeleiter werde alsbald geprüft, welche Möglichkeiten einer „sanfteren“ Umsetzung bestehen. Geplant ist zudem

Wir wollen auf die Bedenken der Bürger eingehen.

ANTON WIRTH
REGIO-OBMANN



eine gemeinsame Begehung der Strecke. „Wir wollen auf die Bedenken eingehen und der Bevölkerung aufzeigen, wo die Schäden sind. Viele kritische Meinungen beruhen auf Unwissenheit“, ist Wirth überzeugt. Er räumt jedoch ein: „Wir brauchen keinen Mercedes. Aber die Mauern

und Stützbauten müssen saniert werden, sonst ist der Weg über kurz oder lang nicht mehr begehbar.“

Froh über die Entscheidung der Regio zeigt sich Naturschutzlandesrat Erich Schwärzler. Er habe sich schon von Beginn an für eine naturverträgliche und auch billigere Variante ausgesprochen. Sanierungs- wie auch Sicherungsmaßnahmen seien notwendig, letztere jedoch getreu dem Motto: „So wenig Zaun wie möglich.“

Kosten versus Attraktivität

Die Für und Wider des Ausbaus wurden zuletzt beim

VN-Stammtisch rege debattiert. In zahlreichen Leserbriefen machten Bürger ihrem Unmut Luft. Nebst den Eingriffen in die Natur wurden die Attraktivität und die Familienfreundlichkeit des Radweges infrage gestellt. Auch die veranschlagten Kosten in Höhe von über vier Millionen Euro sowie die über vier Kilometer lange Absturzsicherung aus Edelstahlnetzen stießen mehrheitlich auf Unverständnis.

Thema im Ausschuss

„Um in der Diskussion für mehr Klarheit zu sorgen“, hat FPÖ-Chef Dieter Egger unlängst in einem offenen Brief einen Überblick über die tatsächliche Situation gefordert. Dementsprechend wird Verkehrslandesrat Karlheinz Rüdiger am Mittwoch, im Rahmen der Budgetberatungen in der Sitzung des Volkswirtschaftlichen Ausschusses, Bericht über den Stand der Dinge sowie die projektierten Kosten abliefern.

mehrwissen.vol.at

Radweg zwischen Doren und Egg. Gutachten und Baubescheid zum Download.

VOL.at Code: Video vom Radweg.

Scannen Sie den Code mit der VOL.at-App, um das Video zu sehen.



GASTKOMMENTAR

Jürgen Weiss



Dürfen's denn des?

„Ja, dürfen's denn des?“ Mit diesem Ausruf soll der glücklose Kaiser Ferdinand 1848 den Ausbruch der bürgerlichen Revolution in Wien kommentiert haben. So ähnlich hat offenbar mancher gedacht, als in Schruns das neue Fassadenkonzept für das Heimatmuseum verworfen wurde. 78% Nein-Stimmen waren ebenfalls eine kleine Revolution. Das lässt sich nicht auf angeblichen Unverstand von Nicht-Experten

reduzieren, den Wert moderner Architektur erkennen zu können. Nach diesem Maßstab müsste in der Schweiz eigentlich überhaupt keine wegweisende moderne Architektur zu finden sein. Eine starke Rolle dürfte das Unbehagen darüber gespielt haben, dass sich die Bevölkerung offenbar nicht gerne vor vollendete Tatsachen gestellt sehen wollte. Dazu kommt, dass die Volksabstimmung gar nicht von Projektgegnern initiiert, sondern von der Gemeindevertretung selbst beschlossen worden war.

78 Prozent Nein-Stimmen waren eine kleine Revolution.

Die Stimmbeteiligung von 59 Prozent mag auf den ersten Blick niedrig erscheinen und es muss in der Tat nachdenklich stimmen, dass selbst bei einem so heftig diskutierten Thema über 40 Prozent desinteressiert blieben. Andererseits gibt es auch in der Schweiz wenig Abstimmungen mit einer höheren Beteiligung und selbst bei Wahlen liegt in letzter Zeit auch bei uns die Teilnahme nicht wesentlich höher. Die Schrunser Stimmbeteiligung ist also durchaus repräsentativ. Es wird wohl auch so sein, dass der Stil der politischen Auseinandersetzungen viele Bürgerinnen und Bürger demotiviert, sich daran zu beteiligen.

Der Landtag hat kürzlich beschlossen, die Hürden für Volksabstimmungen, Volksbefragungen und Volksbegehren in den Gemeinden zu senken. Lagen sie bisher bei 20 Prozent der Stimmbürger, werden sie für die größeren Gemeinden stufenweise auf bis zu rund 11 Prozent abgesenkt. Im Verhältnis zu den für die Landesebene geltenden Hürden ist das noch verhältnismäßig hoch, dort genügen für eine Volksabstimmung rund 4 Prozent und für eine Volksbefragung 2 Prozent. Das ist ein im Laufe der Zeit leicht behebbare Schönheitsfehler der aktuellen Reform und offenbar eine vorrangige Rücksichtnahme auf die Bürgermeister, aber nicht das eigentliche Problem.

Wenn ein Thema wirklich unter den Nägeln brennt, sind Instrumente direkter Demokratie nur in seltenen Fällen an zu wenig Unterschriften gescheitert. Entscheidend ist ein politisches Klima, das in Bürgerbeteiligung einen Wert an sich und keine lästige Einschränkung sieht. Und zwar nicht nur dann, wenn sich das gerade als günstige Öffentlichkeitsarbeit verkaufen lässt. Die Schweiz hat da den Vorteil, dass Volksabstimmungen auf allen Ebenen häufig gesetzlich vorgeschrieben sind. So gibt es beispielsweise keine Verfassungsänderungen und auch keine Steuererhöhung ohne Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger. Das sind klare Spielregeln, die auch bei uns - vor allem auf Bundesebene - wünschenswert wären.

juergen.weiss@vn.vol.at

Jürgen Weiss vertrat das Land als Mitglied des Bundesrates zwanzig Jahre lang in Wien und gehörte von 1991 bis 1994 der Bundesregierung an. Die VN geben Gastkommentatoren Raum, ihre persönliche Meinung zu äußern. Sie muss nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

Bei den „Öffis“ reden zu viele mit

Wie wird der öffentliche Verkehr in Vorarlberg noch effizienter? Der Rechnungshof gibt Tipps.

BREGENZ. (VN-hk) Der Zuspruch zu den öffentlichen Verkehrsmitteln steigt, das Angebot auch. Eine grundsätzlich positive Entwicklung.

Bei der Organisation des ÖPNRV reden zu viele mit. Eine Vereinfachung wäre gut.

HERBERT SCHMALHARDT,
LANDESRECHNUNGSHOF



lung. Doch: Der öffentliche Verkehr könnte in Vorarlberg besser organisiert sein - das würde den Kunden ebenso nutzen wie den öffentlichen Haushalten. Zu dieser Erkenntnis kommt der Landesrechnungshof in seinem Prüfbericht über den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr. Zentrale Maßnahme dabei: die Verringerung der Systempartner.

Vorbild Schweiz

Geringer ist das Optimierungspotenzial auf der Schiene. Grund: die Kooperation vom Bund mit dem Land ist sehr mangelhaft, Änderungen im Personenfernverkehr werden in der Regel so spät mitgeteilt, dass nur reagiert und nicht agiert werden kann. Dabei ist eine enge Abstimmung

von Bund und Land unabdingbar, um Verbesserungen zu erreichen. Das zeigt das Beispiel Schweiz, wo die Kommunikation viel besser klappt. Das Schienennetz in Vorarlberg erstreckt sich auf 11,2 Kilometer, 2010 betrug die Fahrleistung im Nah- und Regionalverkehr 2,78 Millionen Kilometer, mehr als 90 Prozent der Fahrleistungen wurden vom Bund erbracht.

Vereinfachung

Auf der Straße ist das Optimierungspotenzial im öffentlichen Personen- und Regionalverkehr größer. Auch hier ist das Angebot laut Rechnungshof grundsätzlich gut, für den weiteren Ausbau empfiehlt sich allerdings ein landesweites Nahverkehrskonzept. Kernpunkt von die-

sem wäre die Stärkung der Vorarlberger Verkehrsverbund GmbH. Denn derzeit reden nach Einschätzung des Landesrechnungshofes zu viele Partner mit. Auch das Finanzierungssystem sollte vereinfacht werden, rät das Kontrollorgan. „So ist etwa der Mittelfluss über den Vorarlberger Gemeindeverband entbehrlich“, meint der Leiter des Landes-Rechnungshofes Vorarlberg, Herbert Schmalhardt. Insgesamt bewege sich das Einsparpotenzial im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr bei ungefähr fünf Prozent.

mehrwissen.vol.at

ÖPNR-Prüfungsbericht. Der Prüfungsbericht zum öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr des Landesrechnungshofes im vollen Wortlaut.



Bus und Bahn erfreuen sich steigender Beliebtheit. Doch die Organisation bei den „Öffis“ könnte effizienter sein. FOTO: VN/HARTINGER