

**11. Beilage im Jahr 2026 zu den Sitzungsunterlagen  
des XXXII. Vorarlberger Landtages**

---

**Selbstständiger Antrag der NEOS Vorarlberg**

Beilage 11/2026

An das  
Präsidium des Vorarlberger Landtages  
Landhaus  
6900 Bregenz

Bregenz, am 26.01.2026

**Betreff: Raus aus dem Stau, rein in die Zukunft: Warum die Ringstraßenbahn zurück auf die Agenda muss**

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Staus im Vorarlberger Rheintal werden nicht nur länger, sondern spürbar nerviger. Während der Verkehr auf den Landstraßen stagniert, verdichtet er sich auf den hochrangigen Hauptachsen<sup>1</sup> – genau dort, wo Pendlerinnen und Pendler täglich Zeit, Nerven und Lebensqualität verlieren. Wer hier nur analysiert ohne echte Alternativen zu schaffen, nimmt Stillstand billigend in Kauf. Vorarlberg braucht auf seinen Hauptverkehrsadern endlich nachhaltige und leistungsfähige Alternativen zum Auto.

Genau das bietet eine Straßenbahn – hohe Kapazitäten, Verlässlichkeit und Geschwindigkeit ohne Stau. Gegenüber Bussen hat sie klare strukturelle Vorteile. Sie kann mehr Menschen transportieren, ist langlebiger und pünktlicher. Der Bundesrechnungshof hat anhand von Projekten in Graz, Innsbruck oder Linz belegt, dass Straßenbahnen auch zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen führen.<sup>2</sup> Ebenerrdige Haltestellen, kurze Ein- und Ausstiegszeiten sowie die flexible Anpassung von Takt und Wagenlänge machen die Straßenbahn – ebenso wie vergleichbare leistungsfähige Systeme – zu einem Rückgrat moderner, barrierefreier Mobilität.

Dass diese Erkenntnis nicht neu ist, macht das politische Zögern umso schwerer nachvollziehbar. Bereits 1902 bestand mit der elektrischen Schmalspurbahn Dornbirn-Lustenau<sup>3</sup> eine leistungsfähige Verbindung, die aber eingestellt wurde. Nun wird seit fast zwei Jahrzehnten wiederkehrend über die Ringstraßenbahn diskutiert, aber bisher erhielt der Metrobus den Vorzug<sup>4</sup>. Statt klarer Umsetzung verlangt Landeshauptmann Wallner ein Gesamtkonzept<sup>5</sup> - statt richtungsweisender Entscheidungen immer noch Verwaltung auf Prüfstandsniveau.

Dabei sind die Rahmenbedingungen heute besser denn je. Seit 2024 fördert der Bund Regionalstadtbahnen mit bis zu 50 Prozent der Kosten.<sup>6</sup> Die geschätzten Investitionen liegen in

---

<sup>1</sup> [https://vorarlberg.at/documents/302033/472144/Mobilit%C3%A4tsbericht\\_2023.pdf/9aee9793-35d0-79fa-69e0-8ebdbdfe391d?t=1731661674352](https://vorarlberg.at/documents/302033/472144/Mobilit%C3%A4tsbericht_2023.pdf/9aee9793-35d0-79fa-69e0-8ebdbdfe391d?t=1731661674352)

<sup>2</sup> [https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/news/news/news\\_3/Strassenbahnprojekte\\_Graz\\_Innsbruck\\_Linz.html?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/news/news/news_3/Strassenbahnprojekte_Graz_Innsbruck_Linz.html?utm_source=chatgpt.com)

<sup>3</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn\\_Dornbirn%E2%80%93Lustenau](https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn_Dornbirn%E2%80%93Lustenau)

<sup>4</sup> <https://vorarlberg.at/-/evaluierung-der-alternativen-ringstrassenbahn-und-metrobus-aus-mobil-im-rheintal>

<sup>5</sup> <https://vorarlberg.orf.at/stories/3271629/>

<sup>6</sup> <https://www.vol.at/eine-ringstrassenbahn-in-vorarlberg/8908366>

einer Größenordnung des Feldkircher Stadttunnels. Innerhalb weniger Jahre könnte das untere Rheintal über einen verkehrlichen „Central Park“<sup>7</sup> verfügen. Drei Linien, die das Untere Rheintal effizient verbinden. Das ist keine Vision, sondern ein realistischer und notwendiger Bestandteil eines Gesamtkonzepts gegen überlastete Hauptverkehrsrouten. Mit neuen Finanzierungswegen über Bund und EU ist jetzt der richtige Moment, die Ringstraßenbahn im Unteren Rheintal neu zu denken – und dabei nicht nur die klassische Straßenbahn, sondern auch Alternativen wie Hochbahntrassen oder Seilbahnlösungen ernsthaft zu prüfen.

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. eine neuerliche, umfassende Prüfung einer Ringstraßenbahn im Unteren Rheintal vorzunehmen und diese Prüfung explizit auf innovative Alternativen zur bodengebundenen Schieneninfrastruktur, wie Hochbahntrassen oder Seilbahnlösungen, auszuweiten, insbesondere vor dem Hintergrund**
  - a. der seit 2024 bestehenden Bundesförderungen für Regionalstadtbahnen,**
  - b. zusätzlicher EU-Fördermöglichkeiten sowie**
  - c. der gestiegenen Verkehrsbelastung auf den hochrangigen Hauptverkehrsachsen im Rheintal;**
- 2. die Ringstraßenbahn nicht isoliert, sondern als zentrales Rückgrat eines integrierten Mobilitätskonzepts für das Untere Rheintal zu bewerten, insbesondere im Zusammenspiel mit Busverkehr, Radinfrastruktur und regionalen Straßenlösungen;**
- 3. dem Landtag binnen angemessener Frist einen transparenten Bericht vorzulegen, der**
  - a. die verkehrlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Effekte,**
  - b. die Finanzierungs- und Förderoptionen sowie**
  - c. einen realistischen Umsetzungsfahrplan für eine Ringstraßenbahn darstellt.“**

---

<sup>7</sup> <https://vorarlberg.orf.at/stories/3270729/>

LAbg. KO Claudia Gamon MSc (WU)

LAbg. Fabienne Lackner

LAbg. Mag. Katharina Fuchs