Verkehrs-Club Liechtenstein

Verkehrsinfrastrukturbericht 2017 BuA 2016_132
Interview mit RR Marlies Amann-Marxer im Vaterland 2016-10-25

Literaturhinweis: Udo J. Becker, Grundwissen Verkehrsökologie, oekom 2016

Der VCL-Vorstand erlaubt sich, folgende Stellungnahme abzugeben.

1) Einige Sachbegriffe: Mobilität, Verkehr, Erreichbarkeit, Individualverkehr

Die Begriffe Mobilität und Verkehr werden oft und fälschlicherweise synonym verwendet. Dies ist auch im BuA 2016_132 und im Vaterland-Interview der Regierungsrätin der Fall.

Mobilität ist die Befriedigung der Bedürfnisse nach Ortsveränderung. Z.B. um zur Arbeit zu gelangen, zum Einkaufen, für Freizeitaktivitäten usw. Die Mobilitätsrate ist mit durchschnittlich etwa 3.7 Wegen pro Tag und Person und mit gut einer Stunde pro Tag unterwegs ziemlich konstant.

Verkehr bezeichnet die Gesamtheit aller "Instrumente" zur Verwirklichung von Bedürfnissen, die nicht vor Ort befriedigt werden können. Instrumente sind die Verkehrsmittel (zu Fuss gehen, Rad fahren, ÖV benutzen, im Auto fahren etc.) und alle benötigten Aufwände (Strukturen, Energie etc.).

Erreichbarkeit bezeichnet die Menge der Möglichkeiten zur Befriedigung von an Ortsveränderungen geknüpften Bedürfnissen. Die Leichtigkeit das Ziel zu erreichen ist ein wesentliches Element.

Individualverkehr ist Fussverkehr, Radverkehr, allein per Auto oder Motorrad. Kollektive Verkehre sind öffentlicher Verkehr, Fahrgemeinschaften, Werk-/Schichtbusse.

2) BuA 2016_132: Zusammenfassung

S5: "Derzeit befindet sich die Mobilität weltweit in einer Umbruchphase."
Vermutlich ist hier nicht die Mobilität gemeint, sondern die Verkehrsmittelwahl!

S5: "Die Strategie im Investitionsbereich legt daher grosses Gewicht auf eine optimale Ausnützung der bestehenden Infrastruktur mit abgestimmten regionalen Verkehrskonzepten."
Im Wissen um den Strassen-Flächenbedarf der Verkehrsmittel – per Auto braucht eine Person durchschnittlich etwa 115 Quadratmeter Verkehrsfläche, per öffentlichem Verkehr oder Fahrrad nur etwa 10 und zu Fuss nur etwa 3 Quadratmeter – müssten die Strategie und die abgeleiteten Massnahmen also den Fussverkehr, den Radverkehr und den öffentlichem Verkehr bevorzugen und den Autoverkehr weniger attraktiv machen.

Gerne verweisen wir auch auf den VCL-Beitrag "Verkehrswesen: Attraktivität und Kapazität von Verkehrsmitteln" unter http://vcl.li/bilder/973.pdf.

Zur optimalen Ausnützung der bestehenden Infrastruktur gehört auch der Ausbau der ÖBB-Strecke Buchs-Feldkirch zur S-Bahn FL.A.CH; im Halbstundentakt mindestens zu den Hauptverkehrszeiten.

3) BuA 2016_132: 3.2 Strassenverbesserungen und –neubauten
3.2.3 Rheindamm Gamprin, Ausbau Radweg Wuhrweg

S5 "Ausschliesslich dem Radverkehr dient der Ausbau des Rheinwuhrweges in Gamprin. Damit soll der rege genutzte Rheindammradweg von der Deponie Eschen bis zur Benderer Rheinbrücke vom Schwerverkehr entflechtet werden."

Details siehe VCL-Stellungnahme: http://www.vcl.li/bilder/1122.pdf

Die Mindestbreite eines Fuss-/Radwegs muss 2.50 m betragen, damit er als solcher signalisiert werden darf. Diese Breite ist jedoch in keiner Weise hinreichend für eine Hauptradroute, besonders nicht für eine an Sommerabenden und Wochenenden/Feiertagen so stark genutzten.

Brie1605.docx Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Eine Hauptradroute mit recht starkem Radverkehr und zudem mit Fussverkehr, Skatern, Familien zu Fuss und per Velo und HundehalterInnen sowie ev. ReiterInnen sollte optimal eine Breite des Teerbelags von 3.50 m haben. Die mindestens erforderliche Breite des Teerbelags beträgt 3.00 m bei beidseitig freiem Lichtraum. Dies entspricht der Breite der neuen Hauptradroute Vaduz–Triesen.

Die sehr teure Verlegung des Radwegs auf den Wuhrweg dient in erster Linie den Geschwindigkeits-Wünschen der Transporteure und ist eine Verschlechterung für den Radverkehr. Optimal aus Sicht des Radverkehrs sind eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Rheindamm und eine Reifenwaschanlage für die LKW. Also eine wesentlich kostengünstigere Lösung!

4) BuA 2016_132: 3.2 Strassenverbesserungen und –neubauten
3.2.6 Landstrasse Schaan, Zollstrasse, Einmündung Alte Landstrasse 2. Etappe

Die vorgesehene Busspur ohne LSA zur Pförtnerung und die neue Einmündung der Alten Landstrasse ohne LSA sind kaum Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und für den Radverkehr.

Details siehe VCL-Stellungnahme: http://www.vcl.li/bilder/1123.pdf

5) Interview mit RR Marlies Amann-Marxer im Vaterland 2016-10-25

"Gewährleistung einer funktionierenden Mobilität"
Unsere Strassen-Infrastruktur stösst nur an die Grenzen, weil zu viele Arbeitswege allein im Auto zurückgelegt werden. Eine Veränderung des Modalsplits für Arbeitswege hin zu mehr Fussverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr verlangt den Ausbau dieser Verkehrsträger ohne Attraktivitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr (=Auto). Also auch kein Bau einer Umfahrungsstrasse Vaduz-Triesen.

"Die Mobilität befindet sich derzeit in einer grundlegenden Umbruchphase."
Hier scheint nicht die Mobilität gemeint, sondern die Verkehrsmittelwahl!

Umfahrung Zuschg
Die von der Gemeinde Mauren angedachte Umfahrung Zuschg mit einer Zentrumsgestaltung ist NUR gerechtfertigt, wenn der Bus via neues Zentrum geführt wird und so mit dem Projekt eine Busbevorzugung realisiert wird: http://vcl.li/bilder/817.pdf.

Umfahrung des Zentrums Nendeln auch ohne S-Bahn-Projekt
Im BuA 2011_101 werden die Kosten der Verlegung der Rheinstrasse Nendeln mit CHF 17 Mio. angegeben. Bei einem Alleingang von Liechtenstein allein zu finanzieren, mit FL.AC.H war eine hälftige Beteiligung von Österreich vorgesehen!
Nach Ansicht des VCL macht die Verlegung der Rheinstrasse Nendeln nur im Zusammenhang mit dem Ausbau der ÖBB-Strecke Buchs-Feldkirch zur S-Bahn FL.A.CH Sinn. Nur mit FL.A.CH entsteht auch ein neues Zentrum für Nendeln.

"Stärkung aller Verkehrsträger"
Dazu Udo J. Becker, 3.3 Verkehrsplanung mit Push und Pull-Massnahmenpaketen:
"Ein solches Vorgehen, das alle Verkehrsnutzer besserstellt, würde natürlich den Verkehr in allen Verkehrsträgern attraktivieren. Also wird dynamisch danach von allen Verkehrsteilnehmern mehr und/oder weiter gefahren, womit die dynamischen Nutzerreaktionen oft zu teureren und umweltbelastenderen Ergebnissen führen."

Georg Sele 2016-10-29

Verteiler: Landtagsabgeordnete
Kopie an: RR Marlies Amann-Marxer, ABI-Amtsleiter Markus Verling
Veröffentlichung auf der VCL-Homepage

 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li