

Stellungnahme des VCL zum Untersuchungsrahmen zur Strategischen Umweltprüfung in Zusammenhang mit dem Richtplan Steg

Der VCL-Vorstand bedankt sich für die Zustellung der Unterlagen via E-Mail vom 12.7.2017 durch Herrn Roberto Trombini, Leiter Hochbau, Gemeindeverwaltung Triesenberg.

Gerne nimmt der VCL die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Untersuchungsrahmen der SUP zum Richtplan Steg wahr.

Einleitung

Der VCL versteht den SUP-Untersuchungsrahmen als strukturiertes Hinterfragen der Planung und zur kritischen Prüfung von Alternativen.

Es werden nur die für den VCL relevanten Teile des Untersuchungsrahmens angesprochen.

Im Richtplan ungenügend beachtet wurde das vom GR am 24.3.2015 genehmigte Leitbild Steg.

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme Datei Brie1705StegRP.pdf vom 31.5.2017 zum Richtplan Steg (Seiten 4 & 5 dieser Datei). Der VCL-Vorstand ist der Ansicht, dass ein Richtplan ohne Mobilitätskonzept (dazu gehört auch die Parkplatzbewirtschaftung im Alpengebiet, wie im Leitbild Punkt 1.5.4 als Ziel formuliert) sehr fragwürdig ist.

Im Untersuchungsrahmen fehlen klare Aussagen und Konzepte zum wichtigen Themenkreis Verkehr; es fehlt also ein Mobilitätskonzept.

Ernsthaft zu hinterfragen ist, ob die Parkplatz-Bewirtschaftung nicht doch im Richtplan Steg gelöst werden muss. Denn der RP Steg ist ohne Parkplatz-Bewirtschaftung unvollständig. Natürlich ist eine Parkplatz-Bewirtschaftung über das gesamte Alpengebiet ein sinnvolles Ziel und erstrebenswert.

Verkehr: Grundlagen

Auch für das Alpengebiet gilt der im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein definierte Grundsatz:

"Im Sinne einer effizienten Verkehrsabwicklung soll der regionale Verkehr nach der Kaskade der 3 V (Vermeiden-Verlagern-Verträglich gestalten) optimiert werden: Mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie mit nachfrageseitigen Massnahmen wird unnötiger Verkehr vermieden. In zweiter Priorität wird ein Teil des Verkehrsaufkommens auf Fuss- und Radverkehr sowie Öffentlichen Verkehr verlagert. Schlussendlich werden die Verkehrsachsen verträglich gestaltet, um negative Auswirkungen auf die angrenzenden Nutzungen zu vermeiden."

Im Leitbild Steg, vom GR am 24.3.2015 genehmigt, wird ausgeführt:

- Der Strassenverkehr vom Tunnelausgang bis zur Kapelle soll beruhigt werden
- Der MIV soll in der Hüttenzone auf ein Minimum beschränkt werden
- Die beiden Bushaltestellen sollen attraktiver gestaltet werden
- Der ÖV soll für Bewohner und Besucher interessanter sein und mehr verwendet werden
- Für Tagesgäste soll eine angemessene Zahl bewirtschafteter PP zur Verfügung stehen

In der Verkehrstechnik ist allgemein bekannt und mehrfach nachgewiesen, dass das Angebot die Nachfrage weitgehend bestimmt:

- Viele Parkplätze (PP) begünstigen die Wahl des Autos als Verkehrsmittel, besonders wenn diese PP kostenlos sind für die Benutzer
- Eine knappe Zahl von PP zu einem für das Alpengebiet marktüblichen Tagespreis begünstigt die Wahl des ÖV als Verkehrsmittel (Beispiele: Grabs Voralp und Buchs Malbun CHF 6; Wartau: Strasse nach Palfries CHF 10; Bus-Tageskarte Schaan/Vaduz-Steg CHF 10; Balzers/Triesen/Triesenberg-Steg CHF 7)
- Allerdings muss der öffentliche Verkehr attraktiv sein: Haltestellen nahe bei den Zielgebieten, 15-Minuten-Takt in den Hauptlastzeiten, attraktive Fahrzeuge (gegeben)



Verkehr - weiter gedacht

An schönen Sommer- und Winter-Tagen ist die Belastung des talseitigen Gemeindegebietes von Triesenberg und des Alpengebiets durch den touristischen Autoverkehr der Tagesgäste sehr hoch. Zum Schaden für Mensch und Umwelt.

Eine Verlagerung von Tagesgästen vom Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr ist ein Gewinn für Mensch und Umwelt.

Die Anwendung der 3V-Kaskade und des Leitbilds Steg führt logischerweise zu folgenden Verkehrs-Massnahmen:

- Alle öffentlichen Parkplätze (PP) im Alpengebiet (auch talseitig) werden bewirtschaftet, so dass keine öffentlichen Gratis-PP mehr zur Verfügung stehen
- Der ÖV nach Malbun wird ausgebaut zum 15-Minuten-Takt ab Vaduz an schönen Sommer-, Herbst und Winter-Tagen (Hauptlastzeiten, vor allem Wochenenden)
- Umsteigen vom Auto auf Bus in Vaduz (die Marktplatzgarage hat genügend Gratis-PP am Wochenende) oder per Bus schon vom Wohnort
- Der Shuttlebus Steg-Malbun ist nicht mehr nötig und wird eingestellt

Öffentlicher Verkehr

Gemäss S03 sollen die öffentlichen Funktionen in der Kernzone gestärkt werden und die Anbindung des öffentlichen Verkehrs soll verbessert werden.

Laut V02 soll die Anbindung der Erholungsnutzung an den ÖV verbessert werden.

Auch in F07 wird die Verbesserung der Anbindung des öffentlichen Verkehrs an die Erholungsnutzungen im Winter und Sommer vorgeschlagen.

Laut E03 sollen die Langlaufloipe im Bereich der Bauzonen (Chleisteg) an den öffentlichen Verkehr angebunden werden.

Laut E09 soll die Anbindung von Winterwanderwegen an den öffentlichen Verkehr verbessert werden.

Der VCL betrachtet Attraktivitätssteigerungen des öffentlichen Verkehrs als zentrale Massnahme für eine nachhaltige und somit zukunftsfähige Entwicklung von Steg.

Einer Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs widerspricht vollkommen die Aussage in F07: "Für das Steger Ortsbild angepasste rudimentäre Bushaltestellen."

Ganz im Gegensatz zu dieser Aussage müssen die Bushaltestellen im Steg für eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs folgende Bedingungen erfüllen:

- Guter Wetterschutz
- WC-Anlage in der Nähe

Begründung: Nach sportlichen Aktivitäten (Langlaufen, Wanderung, usw.) sind Buskunden auf eine gute Infrastruktur angewiesen.

Verkehrsberuhigende Massnahmen, wie in S04 erwähnt, sind wesentlich für die Sicherheit der bei Haltestellen die Strasse querenden ÖV-Fahrgäste. Wie in V06 erwähnt, sollen nur sicherheitsrelevante Stellen (z.B. Bushaltestellen, Fussgängerübergänge) schonend beleuchtet werden.

Eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und eine bessere Anbindung der Erholungs-/Sportzonen im Grund führt zu mehr ÖV-Fahrgästen und weniger Autofahrten. Diese Grössen sind messbar.

Auto-Verkehr: Anzahl, Qualität, Bewirtschaftung von Parkplätzen

Das Land Liechtenstein hat die Parkplätze von den Genossenschaften Grosssteg und Kleinsteg gepachtet (CHF°80 pro PP und Jahr?) und das Land unterhält (Schneeräumung, andere Wartungsarbeiten) die Parkplätze auch.

Diese Parkplätze sind heute für die Benutzer kostenlos und werden von allen Steuerzahlern finanziert.



Die Aussagen in S13, V03, V04 und V05 lassen folgende Schlüsse zu:

- Bestehende Parkierungsflächen sollen optimiert werden
- Gut in das Landschaftsbild integrierte Sammelparkplätze sollen erstellt werden
- Es sollen zusätzliche Parkierungsflächen geschaffen werden
- Es sind Reserve-Parkplätze beim Zusammenfluss Malbun-/Stegerbach geplant

Diese Aussagen im Richtplan-Entwurf widersprechen einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung vom Steg und vom ganzen Alpengebiet.

Aussagen zu mehr Parkflächen widersprechen auch der 3V-Kaskade des Agglomerationsprogramms und den im Richtplan-Entwurf getätigten Aussagen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dies aus folgenden Gründen:

- Mehr Parkflächen bedeuten einen erheblichen Flächenverbrauch und eine Verschandelung der Landschaft
- Mehr Parkflächen erhöhen das Auto- Verkehrsaufkommen ins Alpengebiet und bedeuten eine noch höhere Belastung von Mensch und Umwelt
- Mehr Parkflächen machen den ÖV weniger attraktiv und schwächen ihn

Zu befürworten sind gut in das Landschaftsbild integrierte und bewirtschaftete Tiefgaragen statt der heute offenen Parkplätze. Also Tiefgaragen, ohne Erhöhung der Anzahl der Parkplätze.

Eine Attraktivitätssteigerung des Auto-Verkehrs durch mehr Parkplätze führt zu mehr Autofahrten und weniger ÖV-Fahrgästen. Diese Grössen sind messbar.

Vorschlag des VCL zur Verbesserung des Erholungswerts von Steg

Um den Anforderungen der Sommer- und Winter-Aktivitäten im Steg auf zukunftsfähige Weise gerecht zu werden, schlägt der VCL vor:

- LIEmobil bedient eine neue Haltestelle im Grund
- Im Grund wird ein grosszügiger Bus-Wendeplatz eingerichtet
- Eine grosszügige Wartemöglichkeit mit gutem Wetterschutz wird erstellt (im Sportstättenkonzept vorgesehen?)
- Für die Langläufer braucht es genügend Schliessfächer (im Sportstättenkonzept vorgesehen?)
- Eine WC-Anlage besteht im Grund schon
- Eine Lichtsignalanlage sichert dem Bus freie Fahrt zwischen Grund und Brücke
- Im Grund und beim Melkstand werden alle öffentlichen Auto-Parkplätze aufgehoben
- Alle öffentlichen Parkplätze im Steg werden bewirtschaftet

Der VCL-Vorstand hofft, dass seine Überlegungen in den Richtplan einfliessen werden. Er ist gerne zu einem klärenden Gespräch bereit.

Für den VCL-Vorstand: Georg Sele 2017-08-29

Die Stellungnahme wird auf der VCL-Homepage veröffentlicht. Verteilung an Roberto Trombini und den ursprünglichen Verteiler

Brie1705Steg2017-08-29.pdf



Richtplan Steg, Triesenberg

Datei 2017_05_10_VCL.pdf Aktennotiz Besprechung VCL 10.05.2017

Teilnehmer: Georg Sele, Herbert Lageder / VCL; Christoph Beck, Roberto Trombini / Gemeinde Triesenberg; Beat Burgmaier / Architekt

Im Folgenden wurden der aktuelle Stand des Richtplan Entwurfs bezüglich der Themen Verkehr erläutert und diskutiert.

Der VCL erlaubt sich, die Anmerkungen aus seinen Gesprächsnotizen bei dem jeweiligen Punkt einzufügen.

Die VCL-Vertreter sind der Ansicht, dass ein Richtplan ohne Mobilitätskonzept (dazu gehört auch die Parkplatzbewirtschaftung im Alpengebiet) eher fragwürdig ist.

001 - Durchgangsverkehr / Verkehrsorganisation und -Beruhigung

Die vorgeschlagenen Massnahmen, im spezifischen die Verkehrsberuhigung in den Bereichen Kernzone und öffentlichen Parkplatz nach dem Tunnel wurden positiv aufgenommen. Das Vorgehen mittels einer Vorstudie in Zusammenhang mit Verkehrsberuhigung, Ausgestaltung ÖV-Haltestellen, Sichern der Strassenquerungen erscheint auch für den VCL der richtige Weg. Bezüglich der ÖV-Haltestellen kann sich der VCL die vorgestellten Überlegungen von Busbuchten nach dem Tunnel und Haltestellen im Strassenraum in der Kernzone gut vorstellen. Diesbezüglich gibt es keine zusätzlichen Anmerkungen vom VCL

VCL-Gesprächsnotiz:

- Verkehrsinsel bei unterem PP nötig und mit Langlaufzentrum auch beim oberen PP
- Die PP gehören den Genossenschaften und sind vom Land gepachtet

002 - Ruhender Verkehr der Tagesgäste

Grundsätzlich werden in diesem Bereich keine neuen Parkplatzflächen geschaffen da das heutige Kontingent ausreicht, es werden aber in Bezug auf Sicherheit und landschaftlicher Einbindung Optimierungen angestrebt. Die Bündelung der Parkplatzflächen in der Kernzone auf der Kleinsteger Seite des Malbunbaches erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und reduziert im Bereich der Längsparkierung bei der Landstrasse das Strassenprofil. Im Weiteren wird beim Zusammenlauf des Malbunbachs und Stegerbachs ein zukünftiges Flächenpotenzial für die öffentliche Parkierung definiert und in den Bereichen Grund, unterhalb der Häuserzeile "ufem Bach" sowie in der Kernzone Bereich "Bergstübli / Zollhus" ein Flächenpotenzial für Tiefgaragen angegeben. Die Tiefgaragen bilden keine zusätzlichen Parkplätze, sondern ersetzen oberirdische Parkplatzflächen und müssen einen Mehrwert für die Öffentlichkeit aufweisen.

Diesbezüglich hat der VCL folgende Anmerkungen.

- Anzahl der Parkplätze für Tagesgäste soll reduziert werden damit der ÖV-Verkehr gestärkt werden kann.
- Parkplätze im Grund (beim Melkstand) werden im Winter von den Langläufern genutzt, diese sollen aufgelöst werden.
- Grundsätzlich wird auch auf die PP-Bewirtschaftung hingewiesen, dies ist aber nicht im Richtplan Steg lösbar. Die Diskussion der PP-Bewirtschaftung kann nur über das gesamte Alpengebiet ein sinnvolles Ziel erreichen und muss isoliert vom Richtplan Steg geklärt werden.

VCL-Gesprächsnotiz:

- Der ruhende Verkehr (Zahl Auto-PP) bestimmt die Zahl der Fahrten
- Die hohe Fahrten-Zahl an gewissen Tagen vermindert den Erholungswert vom Steg
- Auch eine reduzierte Anzahl PP Im Grund genügt für Nacht-Langlauf



003 - Ruhender Verkehr Hüttenzone

In der Hüttenzone ist vorgesehen, dass ausserhalb der Ringbebauung entlang der Erschliessungsstrasse ein Perimeter für Sammelparkplätze (Flächen für kleinere PP Gruppen) vorgesehen wird. Somit soll das Parkieren bei den Hütten, und ev. Zufahrtsstrassen von der Erschliessungsstrasse zur Hütte (siehe Grosssteg ufem Bach und obem Zu) vermieden werden. So kann die Parkierung der Hüttenzone und der Reservezone (ev. zukünftige Bauzone) landschaftlich sensibler eingebettet werden. Der VCL sieht die vorgeschlagene Lösung als positiven Ansatz.

004 - Weitere Anmerkungen des VCL

- Langlaufinfrastruktur nicht im Grund sondern in der Kernzone (Kernzone und ÖV-Anbindung stärken), Verkehr entlang Stausee zum Grund reduzieren.
- Grundsätzlich öffentliche Parkplätze reduzieren und ÖV stärken.
- Entwicklung von kleineren Übernachtungsmöglichkeiten in der Kernzone sieht der VCL positiv entgegen, notwendige Parkierungen müssten aber in einer Tiefgarage erstellt werden. Bei grösseren Hotelanlagen müsste dies spezifisch betrachtet werden.

VCL-Gesprächsnotiz:

- Der Shuttlebus Steg-Malbun ist Unsinn und Geldverschwendung der Gemeinde
- Sinnvoll ist Umsteigen vom Auto auf Bus in Vaduz oder per Bus vom Wohnort
- Dies führt zu weniger Auto-Fahrten durch Triesenberg und Bus im 15-Minuten-Takt

Für den VCL-Vorstand: Herbert Lageder Georg Sele 2017-05-31