Verkehrs-Club Liechtenstein

BuA 94/2018 Verkehrsinfrastrukturbericht 2019

Stellungnahme und Kommentare des VCL.

1) Vorbemerkungen

Die Zunahme von Arbeitsplätzen und EinwohnerInnen führt zu einer Zunahme der zurückgelegten Wege, unabhängig vom Verkehrsmittel.

Die Wahl des Verkehrsmittels wird weitgehend durch die von der Politik gemachten Rahmenbedingungen beeinflusst. Die Infrastruktur spielt dabei eine wesentliche Rolle. Die Optimierung der Infrastruktur für den Autoverkehr und kostenlose Parkplätze machen das Autofahren attraktiv. So wählen viele Leute das Auto auch für Wege, die mit anderen Verkehrsmitteln (zu Fuss, per Fahrrad, per öffentlichen Verkehr) zurückgelegt werden können. Etwa 50% der Autowege liegen im Bereich bis 5 km, einer Fahrraddistanz.

In diesem BuA wird der Begriff “Verkehr” häufig und fälschlicherweise für den Autoverkehr verwendet. Der Begriff “Verkehr” beinhaltet richtigerweise alle Verkehrsmittel, angefangen von den eigenen Füssen.

Eine Reduktion der volkswirtschaftlich teuren Spitzenbelastungen der Strasseninfrastruktur kann nur durch ein Umdenken und Umsteigen auf den Fussverkehr, den Radverkehr und den kollektiven Verkehr (Fahrgemeinschaften, öffentlicher Verkehr) erreicht werden. Ein weiterer Ausbau der Strassen bewirkt eine Verschärfung der Spitzenbelastung der Strasseninfrastruktur und ist somit kontraproduktiv.

2) Ausgangslage

“Aus ökonomischen und ökologischen Überlegungen ist das Strassenangebot jedoch nicht beliebig erweiterbar. Zudem begrenzen die knappen räumlichen Verhältnisse den Spielraum für den Bau von Verkehrsanlagen. Deshalb muss die bestehende Verkehrsinfrastruktur besser und effizienter genutzt werden. Die Lösungsansätze dazu werden in den regional abgestimmten Verkehrs- und Mobilitätskonzepten aufgezeigt. Diese sehen neben der Optimierung der Verkehrsanlagen auch die sinnvolle Kombination von verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln sowie Anreize für ein anderes Benutzerverhalten vor.”

Der VCL stimmt den obigen Ausführungen auf Seite 7 weitgehend zu. Dies mit folgenden zwei Ausnahmen:

– Anreize für den Fussverkehr, Radverkehr und kollektiven Verkehr reichen nicht. Es braucht auch Abreize, um das Auto als Standard-Verkehrsmittel unattraktiver zu machen. Konsequente Parkplatzbewirtschaftung ist ein solcher Abreiz.
– Die bestehende Strassen-Infrastruktur wird dann besser und effizienter genutzt, wenn mehr Leute zu Fuss, per Fahrrad oder per Fahrgemeinschaft sowie Linienbus unterwegs sind. Denn der durchschnittliche Flächenbedarf per Auto beträgt über 100 m^2, mit alternativen Verkehrsmitteln weniger als 10 m^2.

3) Verkehrsmengen Langsamverkehr (2.1.2 Seite 13)

Der Schweizer Begriff Langsamverkehr beinhaltet den Fussverkehr, Radverkehr und fahrzeugähnliche Geräte. Der VCL verwendet sehr bewusst den Begriff Aktivverkehr, wie übrigens auch das Land Vorarlberg.

Mit den “LV-Dauerzählstellen” auf dem Hauptradroutennetz wird nur der Radverkehr gezählt. Es handelt sich also um Fahrradzählstellen. Nach Wissen des VCL gibt es bei uns keine Zählungen des Fussverkehrs.

Brie1805.docx Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

4) S-Bahn FL.A.CH als Rückgrat des ÖV und der Raumentwicklung

Im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der dritten Generation bildet der Ausbau der ÖBB-Strecke Feldkirch-Buchs zur S-Bahn FL.A.CH im Halbstundentakt als Mittelverteiler das ÖV-Rückgrat mit dem Bus als Feinverteiler. Das Agglomerationsprogramm wird von allen Gemeinden getragen.

Auf Seite 19 von BuA ist zu lesen im Kapitel Siedlungsentwicklung und Landschaft:
"Auch für die Teilstrategie Siedlungsentwicklung und Landschaft spielt der halbstündlich ausgebaute REX Zug der ÖBB, die S-Bahn St. Gallen mit ihren Haltestellen in Werdenberg sowie die Realisierung einer S-Bahn FL.A.CH eine zentrale Rolle. Die Agglomeration sieht vor, ihre Siedlungsentwicklung entlang dem attraktiven regionalen ÖV-Rückgrat zu konzentrieren."

Das Entwicklungskonzept Unterland und Schaan steht in klarem Widerspruch zu der obigen Aussage des BuA und in eklatantem Widerspruch zum politisch und fachlich breit abgestützten Agglomerationsprogramm.

Statt der Bahn als Rückgrat der Raumentwicklung setzt das Entwicklungskonzept der Unterländer Gemeinden und Schaan mit dem Ministerium auf eine grosszügige Umfahrungsstrasse zwischen Schaanwald und Bendern. Damit unterstützen die am Prozess Beteiligten eine Transitachse durch unser Land. Sie wollen also die Verbindung der Schweizer und Österreicher Autobahnen durch das Unterland bauen!

Diese in keiner Weise enkeltaugliche "Vision" steht im krassen Widerspruch zum Agglomerationsprogramm und zur Aussage in diesem BuA. Deshalb darf sie zum jetzigen Zeitpunkt nicht von scheidenden Vorstehern und Gemeinderäten verbindlich verabschiedet werden.

Die ausformulierte VCL-Meinung dazu findet sich mit dem Titel "Vision 2050 – nicht wirklich visionär" auf der VCL-Homepage unter http://www.vcl.li/bilder/1231.pdf. Zudem sei darauf hingewiesen, dass die erwähnte Verkehrsanalyse dem VCL nicht bekannt ist und auch der CIPRA-Liechtenstein auf Anfrage nicht zur Verfügung gestellt wurde. In einer SUP müssen diese Grundlagen öffentlich bekannt gemacht werden.

Seite 22 unten ist zu lesen: "Die Regierung wird darüber befinden, ob die Sistierung aufgehoben und das Projekt weiterverfolgt oder das Projekt definitiv ad acta gelegt wird."
Diese Aussage kann nur als Taktik in den Finanzverhandlungen verstanden werden. Denn die verkehrspolitische Wirklichkeit spricht klar für die Realisierung der S-Bahn FL.A.CH als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und als Rückgrat der Raumentwicklung.

Siehe dazu auch 2.3.4 Abhängigkeiten zu weiteren Projekten.

5) Das Auto im Kopf

Im Kapitel 3. Begleitende Massnahmen ist als Einführung zu lesen:
"Da die Kapazitäten der heutigen Verkehrsanlagen aus ökonomischen und ökologischen Überlegungen nicht beliebig erweiterbar sind, muss eine optimale Ausnützung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur angestrebt werden. Mit flankierenden Massnahmen soll die Verkehrsmenge reduziert und damit die bestehende Verkehrsinfrastruktur entlastet werden. Die Massnahmen reichen von der Beeinflussung des Benutzerverhaltens bis zu raumplanerischen Abstimmungen."

In diesem Text wird der Begriff "Verkehr" fälschlicherweise für den Autoverkehr verwendet. Der Begriff "Verkehr" beinhaltet richtigerweise alle Verkehrsmittel. Eine optimale Ausnützung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur kann vor allem dann erreicht werden, wenn die Leute speziell für ihre Arbeitswege vom Auto auf den öffentlichen Verkehr und das Fahrrad umsteigen sowie Fahrgemeinschaften bilden. Und zudem kurze Wege zu Fuss gehen.

Dies hätte auch einen sehr positiven Einfluss auf die Volksgesundheit.

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

6) BMM (Seite 28 und folgende)

Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Anreizen (z.B. Mobilitätsbeitrag) und Abreizen (z.B. PP-Gebühren) ist ein wichtiges Werkzeug, den Umstieg vom Auto auf alternative Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu fördern. Aus strategischer Sicht sollte BMM verbindlich sein.

Für den St. Galler Regierungsrat Damann sind laut Volksblatt vom 22.10. die Unternehmen gefordert. "Sie müssen Anreize setzen, um Mitarbeiter zum Umstieg auf das Rad oder öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Eine Lösung dafür könnte darin liegen, Parkplätze in Firmenarealen nicht mehr kostenlos zur Verfügung zu stellen."

7) Hauptradroutennetz (Seite 32 und folgende)

Eine gute Fahrrad-Infrastruktur – dazu gehört ein gut ausgebautes Hauptradroutennetz – macht das Rad attraktiv für Alltagswege und speziell für Arbeitswege. Allerdings erfüllt das heute bestehende Hauptradroutennetz die Bedingungen nur teilweise.

Denn eine gute Hauptradroute hat folgende Eigenschaften:

- Breite ≥3 m mit lichter Weite auf Lenkerhöhe von ≥3.50 m (z.B. nicht Bahnweg Schaan)
- Vortritt vor Nebenstrassen (z.B. nicht Radweg Vaduz Oberau)

8) Busbevorzugungsmassnahmen (Seite 35 und folgende)

Langfristig sind statische Busspuren mit Lichtsignalanlage eine wichtige und teure Massnahme der Busbevorzugung.

In Bereichen, wo Busspuren in den Richtplänen zwar vorgesehen sind, doch die Umsetzung noch viele Jahre entfernt ist, sollte das Land mehr Mut zu Fahrbahnhaltestellen zeigen. Diese können preiswert erstellt werden, durch temporäre Mittelinseln bei bestehenden Busbuchten. Ein Beispiel ist die Haltestelle Hofkellerei in Richtung Vaduz.

9) Strassenverbindung Vaduz-Triesen & Rheinbrücke Vaduz – Sevelen

Bei den mittelfristigen Projekten Seite 48 und folgende werden genannt:
5.1. Strassenverbindung Vaduz-Triesen
5.3. Optimierung Rheinbrücke Vaduz – Sevelen

Im Kapitel 5.3 ist zu lesen: "Falls die geplante Strassenverbindung Vaduz – Triesen realisiert wird, muss aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme auf dem Rheindamm die Einmündung auf die Zollstrasse verbessert werden. Dies muss in die Überlegungen für eine Leistungsverbesserung des Autobahnzubringers Vaduz - Rheinbrücke einfliessen."

Daraus ergibt sich eindeutig und zweifelsfrei, dass zwischen den beiden Projekten ein enger räumlicher und sachlicher, also kausaler, Zusammenhang besteht, so dass

- die beiden Projekte in einer gemeinsamen UVP zu betrachten sind;
- die UVP grenzüberschreitend durchgeführt werden muss.

Um das erwähnte Sicherheitsrisiko auf dem Rheindamm zu senken, könnte der Rheindamm für den Schwerverkehr gesperrt werden.

10) Verlegung der Landstrasse in Schaanwald, Zuschg (5.7 Seite 57)

Nach Ansicht des VCL ist eine Verlegung der Landstrasse in Schaanwald nur gerechtfertigt, wenn der Bus durch den neu entstehenden Platz (Begegnungszone) fährt und so ein wirksames System zur Busbevorzugung in beide Richtungen entsteht.

Siehe dazu die Stellungnahme des VCL: http://www.vcl.li/bilder/817.pdf

Georg Sele, VCL-Präsident 2018-10-27

Diese Stellungnahme geht an die Landtagsabgeordneten und das zuständige Ministerium. Sie wird auf der Homepage des VCL veröffentlicht.

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