

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

16. Dezember 2019

Herr Regierungschef-Stellvertreter
Dr. Daniel Risch
Cc. SD Erbprinz Alois

Sehr geehrter Herr Regierungschef-Stellvertreter
Werter Daniel

Auf dein Interview in der lie:zeit #81 vom Dez. 2019 erlaubt sich der VCL einige Gedanken zur Interpretation der Ergebnisse, zu Angebot & Nachfrage sowie zu Auto-Stau. Der Vollständigkeit halber ist das VCL-Schreiben vom 28.11.2019 als Seite 3 angehängt.

Interpretation der Umfrageergebnisse

Nach dem Gedankenaustausch mit Wilfried Marxer schlägt der VCL eine etwas andere Darstellung der Ergebnisse der Geschlossenen Umfrage (GU) vor. Denn abhängig vom Verkehrsmittel für den Arbeitsweg sind gewisse Ergebnisse nicht überraschend, ja selbstverständlich, andere Ergebnisse eher überraschend oder sogar sehr überraschend. Bitte siehe Seite 2.

Warum ein “Land der Autofahrer”?

Liechtenstein hat während vieler Jahrzehnte die gesamte Verkehrs-Infrastruktur für das Auto optimiert. Da das Angebot der Verkehrs-Infrastruktur weitgehend das Verkehrsmittel bestimmt, ist die heutige Dominanz des Autos – auch für kurze Wege – eine logische Folge.

Dass auch heute noch die Verkehrs-Infrastruktur für das Auto optimiert wird, zeigt die Dezember-Landtagsdebatte über die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes und die Zustimmung zu Tempo-40-Zonen. Bitte siehe dazu <http://vcl.li/?page=2102&id=491>

Um ein Umdenken und Umsteigen vom Auto auf die eigenen Füsse, das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr zu erreichen, müssen die Angebote für diese Verkehrsmittel deutlich verbessert werden, ohne die Attraktivität für das Auto zu erhöhen. Wenn nötig auch zu Lasten des Autos, z.B. Busbevorzugung mittels Fahrbahnhofstellen!

Stau, eine volkswirtschaftlich nötige Erscheinung

Jede gebaute Verkehrs-Infrastruktur (z.B. Strasse, Radweg) hat eine fixe Kapazität, muss aber stark schwankenden Mobilitäts-Bedürfnissen gerecht werden. Würde man die Verkehrs-Infrastruktur für die Spitzenbelastungen auslegen, wäre sie in den Nebenverkehrszeiten viel zu schwach ausgelastet und somit eine volkswirtschaftliche Verschwendung. Eine Auslegung nur für die Nebenverkehrszeiten würde jedoch den Spitzen-Nachfragen in keiner Weise gerecht. Aus volkswirtschaftlichen Überlegungen und wegen des grossen Flächenbedarfs von Verkehrs-Infrastrukturen ist es also sinnvoll, eine mittlere Kapazität zu bauen. Zu viel für die Nebenverkehrszeiten und zu wenig für die Hauptverkehrszeiten. Stauerscheinungen im Verkehrswesen sind also volkswirtschaftlich sinnvoll. Nicht nur Autos stauen sich auf der Strasse, sondern auch FussgängerInnen und Radfahrende auf “ihren” Infrastrukturen. Bekannt sind z.B. die Bilder vom Fahrrad-Stau in Kopenhagen. Beim Ausbau von Verkehrs-Infrastrukturen sollen diejenigen Verkehrsmittel bevorzugt werden, welche die geringsten externen Kosten für die Gesellschaft verursachen und am meisten Personen von A nach B befördern können mit dem kleinsten Flächenverbrauch. Priorität soll also der Fussverkehr haben vor dem Radverkehr, vor dem öffentlichen Verkehr und vor dem Autoverkehr.

Forumsbeitrag “Stau – eine nötige Erscheinung”: <http://www.vcl.li/?page=2102&id=472>

Freundliche Grüsse
Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Ergebnisse der GU und Verkehrsmittel

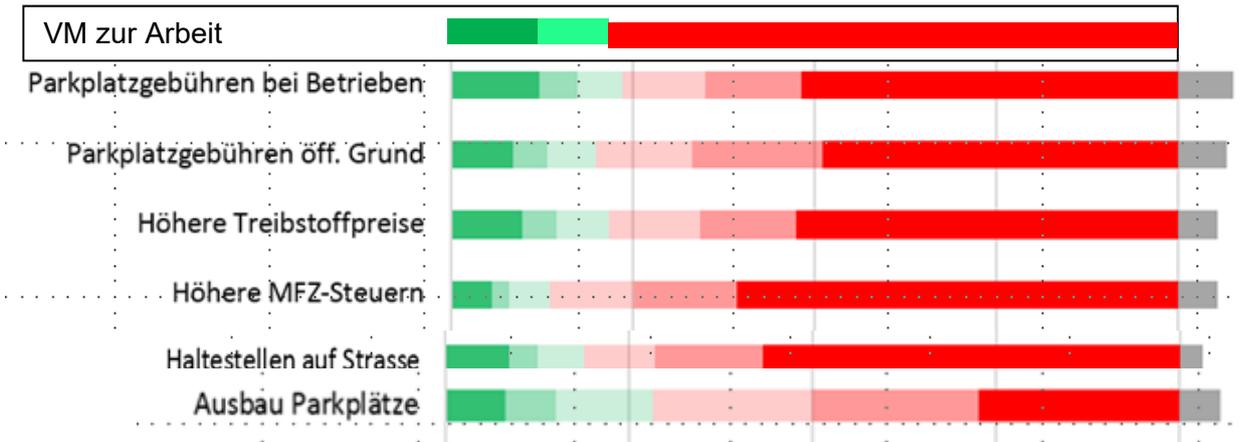
Verkehrsmittel (VM): AV grün, KV hellgrün, MIV rot

Aktivverkehr = AV = 8 + 9 = 17% (zu Fuss, per Fahrrad)

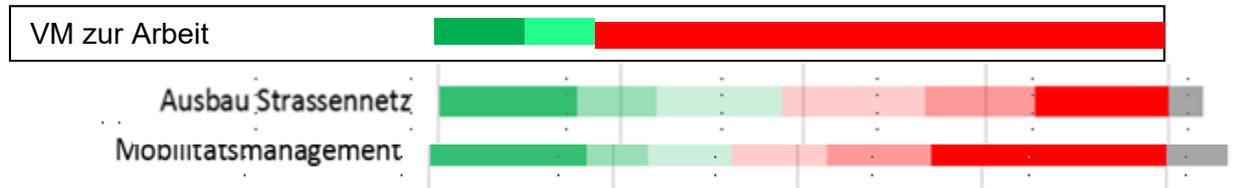
Kollektiv-Verkehr = KV = 11 + 3 = 14% (ÖV, Fahrgemeinschaften, Werkbus)

Motorisierter Individualverkehr = MIV = 66 + 2 = 68% (allein per Auto oder Motorrad)

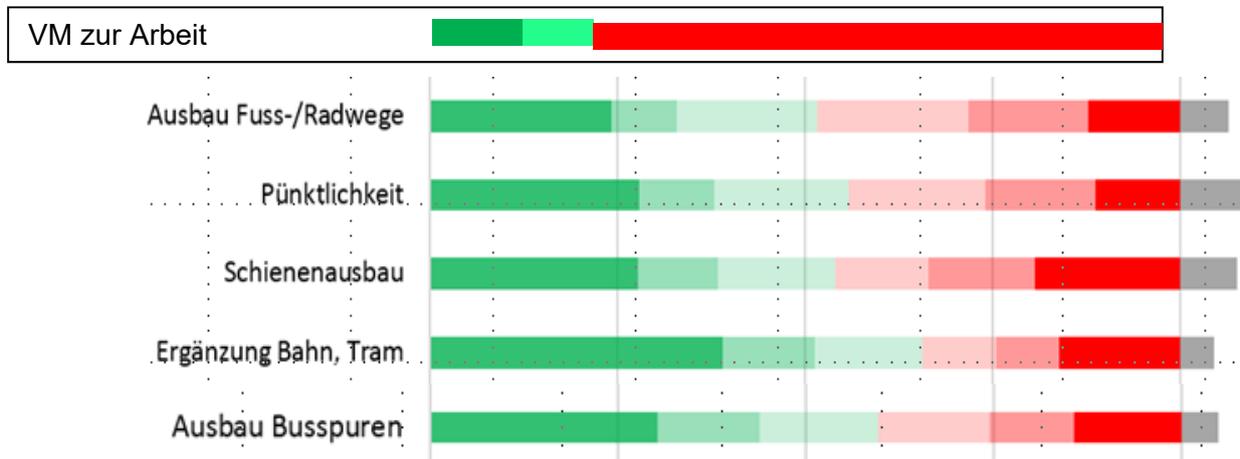
Massnahmen MIV: Ergebnisse nicht überraschend



Massnahmen MIV: Ergebnisse eher überraschend



Massnahmen AV & ÖV: Ergebnisse sehr überraschend



■ Voll und ganz
 ■ 5
 ■ 4
 ■ 3
 ■ 2
 ■ Überhaupt nicht
 ■ k.A.

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

28. November 2019

Herr Regierungschef-Stellvertreter
Dr. Daniel Risch

Sehr geehrter Herr Regierungschef-Stellvertreter
Werter Daniel

Anbei einige Gedanken zu Busspur, Fahrbahnhaltestelle & Busbucht

Mobilitätsumfrage und Podiumsdiskussion

Dass Autofahrende Busbuchten wünschen und Fahrbahnhaltestellen ablehnen und dass sie den Zusammenhang von Pünktlichkeit der Linienbusse und Benachteiligung der Busse durch Busbuchten nicht sehen, ist ein nicht überraschendes Ergebnis der Mobilitätsbefragung.

Überrascht hat mich hingegen deine Aussage, dass eine Fahrbahnhaltestelle in der Poststrasse in Schaan deiner Ansicht nach nicht viel gebracht hätte. Habe ich dich richtig verstanden?

Wirkungsweise von Busbevorzugung: <http://www.vcl.li/bilder/1189.pdf>

Es braucht:

- Busbevorzugung mittels preiswerter Fahrbahnhaltestellen, wo aus betrieblichen Gründen keine teuren Busbuchten erforderlich sind.
- Busspuren mit Lichtsignalanlagen wo möglich. Die sehr teuren Busspuren sind nur mit vom Stau gesteuerten Lichtsignalanlagen zu rechtfertigen.

Grosskreisel und Busspur

Im Forumsbeitrag "Trottoir statt Busspur in Schaan" (als Seite 2 angehängt) hat der VCL am 4.7.2018 in den Tageszeitungen die nötigen Busbevorzugungen erläutert und sich für einen Strassenraum mit Schwerpunkt Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Radverkehr im Zentrum von Schaan ausgesprochen.

Regierungsratsbeschluss A 016/2011 (BJD) des Kantons Solothurn

"Die Vorteile der Fahrbahnhaltestellen gegenüber Haltebuchten können vielfältig sein. Wesentliche Punkte sind der geringere Landbedarf, die Kosteneinsparungen und die Attraktivitätserhöhung des öffentlichen Verkehrs. Fahrbahnhaltestellen benötigen im Allgemeinen keine zusätzlichen Verkehrsflächen (keine Bodenversiegelung), gliedern sich gut in das Strassenbild ein und sind ohne allfällige Enteignungsverfahren einfach realisierbar. Anpassungen an veränderte Betriebsverhältnisse (z.B. Haltestellenaufhebung oder -verschiebung aufgrund der Ortsentwicklung) sind ebenfalls mit geringem Aufwand realisierbar. Die Mehrkosten für die Erstellung einer Haltebucht anstelle eines Fahrbahnhaltes betragen durchschnittlich 60'000 Franken. Auch der betriebliche Unterhalt ist effizienter und günstiger, da keine separaten Arbeitsvorgänge (Schneeräumung, Reinigung) notwendig sind.

Beim „Einfädeln“ des Busses nach dem Haltevorgang entstehen keine Verlustzeiten für den Bus. Mit einer verkehrstechnisch geschickt angeordneten Fahrbahnhaltestelle kann zudem erreicht werden, dass während des Haltevorgangs der vorliegende Strassenraum geräumt wird. In den Verkehrsspitzenstunden mit erhöhtem Staudruck erhält dadurch der Bus - wie auch die nachfolgenden Fahrzeuge - nach dem Anfahren auf einer bestimmten Strecke „staufreie Fahrt“. Die Gesamtstaulänge wird dabei nicht verlängert, sondern nur gesplittet. Die Gesamtfahrzeit für den Individualverkehr wird nicht erhöht. "

Freundliche Grüsse
Dr. Georg Sele, Präsident VCL

1/2

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

3. Juli 2018

An die Redaktionen
Liechtensteiner Vaterland
Liechtensteiner Volksblatt
Radio Liechtenstein

Sehr geehrte Damen und Herren
Im Namen des VCL Verkehrs-Club Liechtenstein ersuchen wir Sie, folgenden Forumsbeitrag zu veröffentlichen.
Der VCL-Vorstand

Trottoir statt Busspur in Schaan

Leider müssen wir der Aussage des Geschäftsführers von LIEmobil im Volksblatt vom 30. Juni zustimmen, dass die Autostaus zu den Hauptverkehrszeiten länger werden und die Linienbusse auf manchen Staustrecken dadurch stark behindert werden. Dies macht die Linienbusse unattraktiver für die Kunden und teurer im Betrieb. Busspuren mit Ampelanlagen sind zwar die wirkungsvollste Busbevorzugung, aber nicht die einzig mögliche. Zudem sind sie teuer und aus Platzgründen nicht überall möglich.

Bei der Umbaustrecke St. Peter – Steckergasse in Schaan stimmt der VCL mit der Gemeinde und den Landtagsabgeordneten Albert Frick, Eugen Nägele und Christoph Wenaweser (November 2017) überein: In diesem Bereich muss der Strassenraum mit Schwerpunkt Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Radverkehr gestaltet werden; also keine Busspur. Wichtig ist, dass die Fahrbahnhaltestellen Quader, Laurentiusbad und Zentrum zur dynamischen Busbevorzugung beibehalten werden. Leider wurde die Haltestelle Ebenholz/Universität entgegen jedem verkehrstechnischen Wissen nicht wie vom ABI geplant als Fahrbahnhaltestelle gebaut.

Zur Bevorzugung der Linienbusse im Raum Schaan ist zudem eine Pfortnerung aus den Richtungen Nendeln, Bendern und Buchs in den Hauptverkehrszeiten nötig. Die Autos werden in einem Stauraum zurückgehalten und der Bus kann überholen. Dies hat der VCL schon in der Vorstudie zu Busbevorzugungsmassnahmen gefordert. Für Details siehe die Stellungnahme des VCL zum "Bericht Busbevorzugungsmassnahmen" von Juni 2017 auf <http://www.vcl.li/bilder/1193.pdf>

Facebook:

Der VCL setzt sich ein für konsequente Busbevorzugung unter Berücksichtigung des Fuss- und Radverkehrs.