Verkehrs-Club Liechtenstein

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

4. Mai 2020

An Herrn Regierungschef-Stellvertreter
Dr. Daniel Risch
CC Stephan Banzer

Stellungnahme zum Raumkonzept Liechtenstein 2020

Sehr geehrter Herr Regierungschef-Stellvertreter, werter Daniel

Der VCL-Vorstand begrüsst die Erarbeitung des "Raumkonzept Liechtenstein 2020". In seinen Kommentaren beschränkt sich der VCL vor allem auf Mobilitäts-Themen.

Vorwort (S4)

"Die generell steigenden Verkehrsbelastungen und entsprechend hohen Immissionen beeinträchtigen die Gesundheit der Bevölkerung sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum."

Wesentlich stärker als durch Verkehrsbelastungen und Immissionen wird die Volksgesundheit durch die körperlich inaktive Lebensweise beeinträchtigt. Der Hauptgrund dafür ist die Verwendung des Autos als Verkehrsmittel auch für kurze Wege und für fast alle Alltagswege.

Siehe dazu Seite 3: Brochure_trendy_cycling_DE2020_8.pdf
(http://trendy-travel.eu/docs/Brochure_trendy_cycling_DE.pdf)

Historischer Abriss (S7 & S10)

"In der Folge erlahmten die staatlichen Bestrebungen für ein langfristig leistungsfähiges Strassensystem. So besteht insbesondere im Verkehrsbereich ein grosses entwicklungspolitisches Defizit."

Das Defizit besteht vor allem darin, dass bis heute der politische Mut fehlt, das Auto als Verkehrsmittel für kurze Wege und fast alle Alltagswege – und speziell Arbeitswege – weniger attraktiv zu machen. Dazu braucht es verpflichtendes BMM (≥50 Mitarbeitende) und Bewirtschaftung aller öffentlichen Auto-Parkplätze.

"Das Land braucht für seine qualitative und wirtschaftliche Entwicklung ein akzeptables Gesamtverkehrssystem, das im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung eine vertretbare Mischung zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr gewährleistet."

Nach Jahren der Auto-Förderung muss die Politik endlich die Individualverkehre Fussverkehr und Radverkehr sowie den ÖV attraktiver machen und das Auto weniger attraktiv. Sonst ist keine nachhaltige Entwicklung möglich.

Liechtenstein 2019 (S15)

"Herausforderung 6: Der zunehmende motorisierte Individualverkehr überlastet die Verkehrsinfrastruktur zu den Hauptverkehrszeiten, reduziert die Erreichbarkeit und hat Auswirkungen auf die Lebensqualität."

Leider hat bis heute der politische Mut weitgehend gefehlt, dem zunehmenden Anteil des Autoverkehrs für Alltags- und besonders für Arbeitswege konsequent entgegen zu treten.

Liechtenstein 2050 (S22)

Es überrascht, dass kein explizites Ziel betr. Umwelt-/Naturqualität und Biodiversität formuliert wurde.

“Im Jahr 2050 hat der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Gesamtmobilität abgenommen. Öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Radverkehr sind in Nutzung und Angebot dem motorisierten Individualverkehr ebenbürtig.”

Das heisst als Ziel formuliert: ein Modalsplitt an Wegen von 50% MIV und 50% ÖV & Aktivverkehr: Um dies zu erreichen, muss der MIV bewusst eingebremst werden!

“Ziel 5: Das Land Liechtenstein richtet sein Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung aus. Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Radverkehr nehmen eine grössere Bedeutung in der Gesamtmobilität ein und sind mit dem motorisierten Individualverkehr abgestimmt.”

Damit der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Gesamtmobilität abnimmt, muss der Fuss- und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt werden, nicht darauf abgestimmt.

Raumtypen und Strategie (S25 & S27 & S31)

“Im Sinne einer möglichst effizienten, siedlungs- und umweltgerechten Mobilität werden die Anteile des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs an der Gesamtmobilität erhöht und mit dem motorisierten Individualverkehr abgestimmt.”

Damit der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Gesamtmobilität abnimmt, muss der Fuss- und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt werden, nicht darauf abgestimmt.

“Der motorisierte Individualverkehr wird siedlungsverträglich gestaltet.”

Dies bedingt ein Tempo-50-30 Regime in allen Gemeinden, d.h. Tempo-30 auf möglichst allen Quartierstrassen. Zudem Tempo-30 auf gewissen Hauptstrassen-Abschnitten, z.B im ganzen “Grosskreisel” Schaan und in Planken.

Unter “Berggebiete, Strategie” fehlt eine Aussage zur Erreichbarkeit mittels ÖV und zur Reduktion des Anteils MIV durch PP-Bewirtschaftung im ganzen Alpengebiet.

Handlungsräume und Beziehungsnetze (S34 & S35 & S36 & S37)

“In den Tourismusorten Steg und Malbun erfolgt die Weitentwicklung des Tourismus in Einklang mit der Natur.

Dies ist nur möglich durch bessere Erreichbarkeit mittels ÖV und Reduktion des Anteils MIV durch PP-Bewirtschaftung im ganzen Alpengebiet.

“Die Kapazitätsengpässe auf allen Verkehrsträgern müssen beseitigt werden.”

Dies ist eine volkswirtschaftlich unsinnige Aussage.
Siehe “Stau – eine nötige Erscheinung” http://vcl.li/bilder/1320.pdf

Aussage für Grenzen zu CH und AT:
“Das grenzüberschreitende Fuss- und Radwegnetz muss ausgebaut werden. Der Anteil des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs und Radverkehrs wird erhöht.”

Dies ist nur möglich, wenn der Anteil des MIV reduziert wird, vorzugsweise durch verpflichtendes BMM mit An- und Abreizen. Dies bei gleichzeitigem Ausbau der Infrastrukturen für den Radverkehr und den öffentlichen Verkehr; speziell die S-Bahn Liechtenstein.

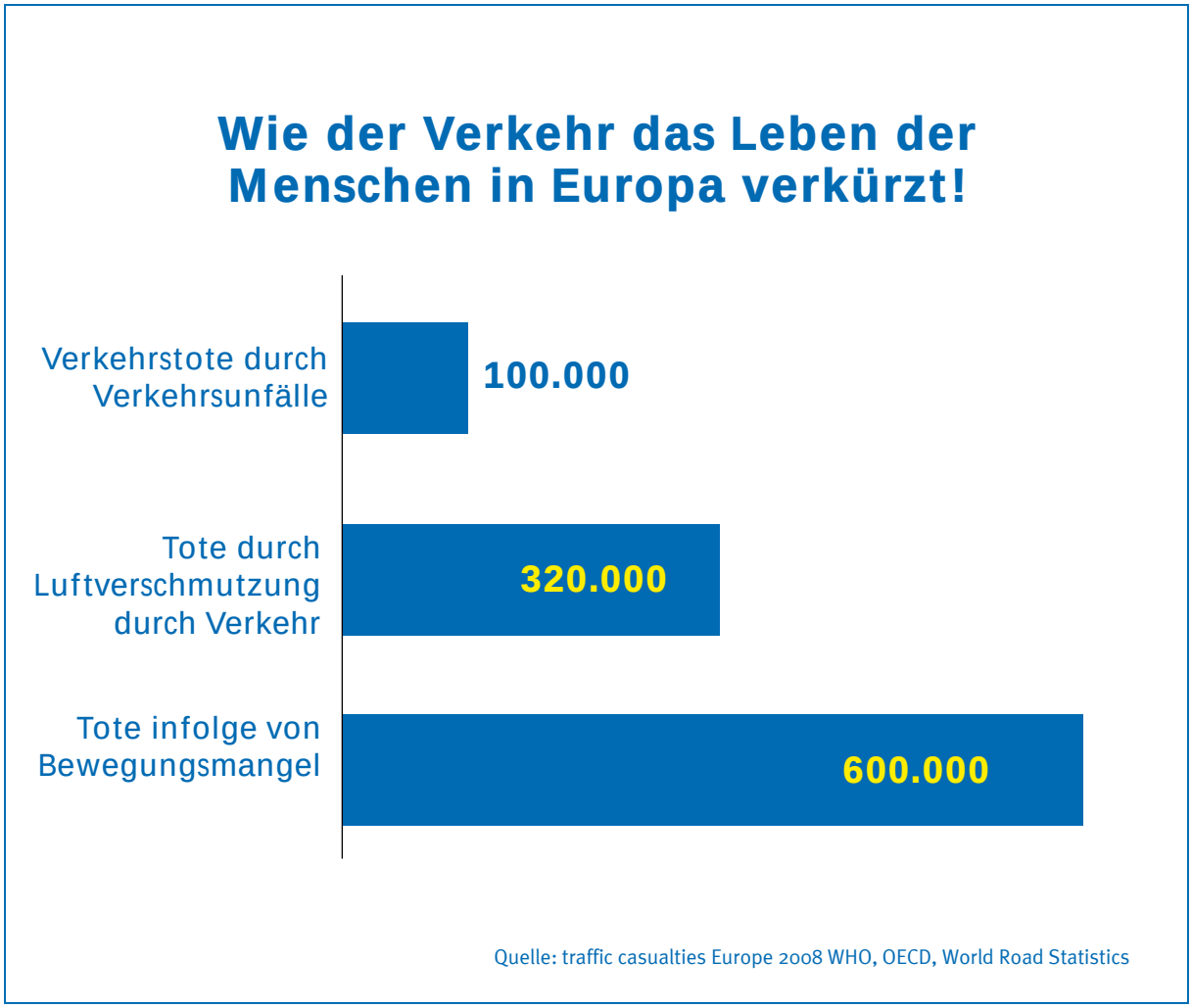
Vielen Dank für die Berücksichtigung der Argumente des VCL.
Viele dieser Argumente fehlen leider im Mobilitätskonzept 2030.

Mit freundlichen Grüssen

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

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



Fakt ist: Radfahren verlängert das Leben

Unfälle machen nur 10% der Verkehrstoten aus. Drei mal so viele Menschen sterben jährlich an den Folgen von Verkehrsemissionen. Der höchste Anteil, nämlich 600.000 Menschen, sterben in Europa jedes Jahr an den Folgen von Bewegungsmangel. Mehr Radverkehr ist ein effektives Mittel, um sowohl den Bewegungsmangel als auch die Emissionen zu bekämpfen. Eine umfassende dänische Studie hat gezeigt, dass RadfahrerInnen ein um 30% geringeres Mortalitätsrisiko haben (Quelle: Lars Bo Andersen).