Verkehrs-Club Liechtenstein

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

5. Juni 2020

Amt für Umwelt Herr Hanspeter Eberle
Cc ABI Marco Caminada

UVP Verbindungsstrasse Vaduz – Triesen AU

Umweltverträglichkeitsbericht vom 5.2.2020 www.llv.li/files/au/150013-r02-uvb-200205.pdf

Sehr geehrter Herr Eberle

Die prinzipiellen Bedenken hatte der VCL anlässlich der SUP eingebracht und nochmals in seiner Stellungnahme betr. UVP-Inhalt, Link http://vcl.li/bilder/1199.pdf

Leider wurde in der SUP keine Null-plus-Variante untersucht. Aus strategischer Sicht ist dies ein Fehler. So wurde die Chance für eine echte, zukunftsfähige Verkehrslösung nicht wahrgenommen.

Die nicht berücksichtigten Änderungsvorschläge des VCL waren:
- Arbeitswege: Reduktion des MIV-Anteils als Ziel/Bewertungskriterium aufnehmen;
- Verkehrsbedingte Luftverschmutzung: Reduktion als Ziel/Bewertungskriterium aufnehmen;
- Untersuchung einer langfristigen Verkehrslösung ohne Umfahrungsstrassen durch bewusste Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modalsplit), besonders für Arbeitswege, im Rahmen einer Null-plus-Variante im Konsensverfahren.

Der VCL hat folgende Gründe geltend gemacht:
- Gemäss SUPG muss eine echte Verkehrs-Alternative untersucht werden;
- Nur alternative Verkehrslösungen reduzieren Immissionen und sichern Lebensqualität;
- Die zusätzliche Strassenverbindung gewährleistet keine enkeltaugliche Entwicklung;
- Umfahrungsstrassen widersprechen den Zielsetzungen einer nachhaltigen Entwicklung;
- Sie widersprechen dem Energie- und CO_2-Absenkpfad von Energiestädten;
- Umfahrungsstrassen widersprechen den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms betr. Modalsplitänderung hin zu mehr Aktivverkehr und ÖV;
- Sie erhöhen die Strassenkapazität, machen den MIV attraktiver, erzeugen Mehrverkehr.

Die VCL-Stellungnahme zur Strassenverbindung Vaduz-Triesen, Strategische Umweltprüfung (SUP), Entwurf des Umweltberichts (Januar 2013) ist auf der Homepage unter http://www.vcl.li/bilder/851.pdf veröffentlicht.

Aus rechtlicher Sicht hat der VCL keine Mittel, die Realisierung der Verbindungsstrasse Vaduz – Triesen abzulehnen.

Doch die Umfahrungsstrasse ist aus Sicht des VCL kontraproduktiv; wie oben dargestellt.

Der VCL schlägt im Folgenden vor allem Verbesserungen des Bauprojekts betreffend Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität für den Radverkehr vor.

1) Rahmenbedingung für den Radverkehr

3.1.6 Verkehrliche flankierende Massnahmen
“Die bestehende Strasse auf dem Rheindamm ist künftig gänzlich für den Langsamverkehr reserviert. Um die Rheinbrücke in Vaduz auf dem Wuhrweg zu unterqueren ist eine flache Rampe vorgesehen. Der Langsamverkehr ist ebenfalls durch Rampen und über sichere Verkehrsinseln bei den beiden Knoten Neugutweg und bei der Industrie Triesen ins lokale Radwegnetz eingebunden.”

Die Norm-Minimalbreite eines gemeinsamen Fuss- und Radwegs in Gegenrichtung beträgt 2.50 Meter. Der Rheindamm ist aber ein internationaler Radweg und eine nationale Hauptachse für den Radverkehr und in Realität der Oberländer Radschnellweg.

Bei der Zählstelle Vaduz, leicht südlich der Holzbrücke wurden in der Rad-Hochsaison an Werktagen etwa 400 Velos registriert.

Zudem hat in den letzten Jahren die Zahl der Radfahrenden mit Kinder- oder Hundeanhänger und der Lastenvelos deutlich zugenommen.

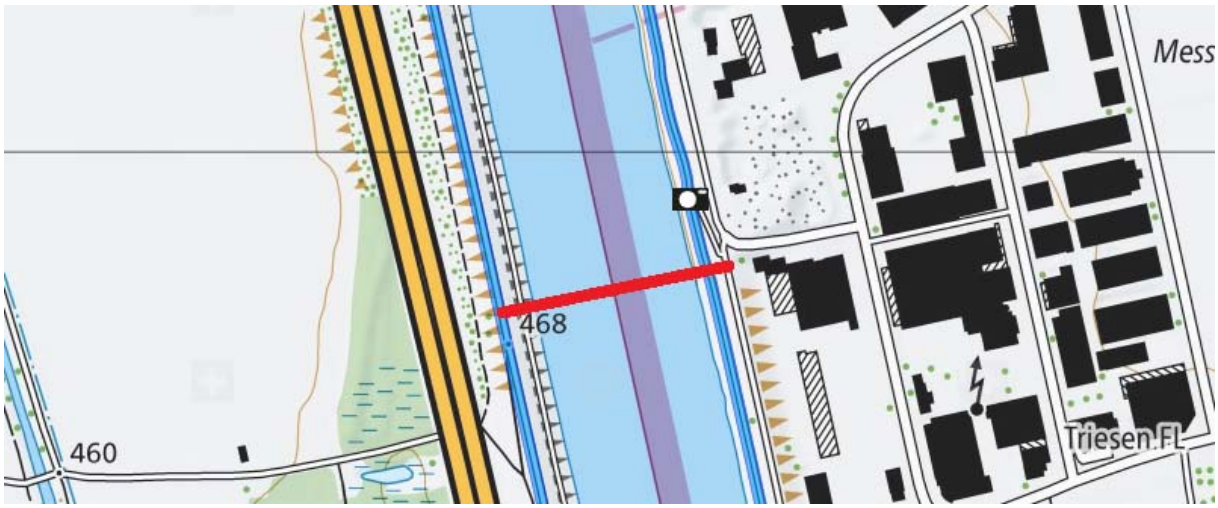
Auch muss berücksichtigt werden, dass Radfahrende beim Aufwärtsfahren mehr Raum beanspruchen als in der Ebene oder abwärts.

Aus all diesen Gründen muss die Fahrbahnbreite der Rampen mindestens 3.00 m betragen, bei einer lichten Weite auf Lenkerhöhe von 3.50 m; noch besser ist eine Fahrbahnbreite von 3.50 m wo möglich.

Der Schliassaweg und der Neugutweg in Verbindung mit dem Auweg sowie die Industriestrasse sind wichtige Verbindungen für den Aktivverkehr. Ganz besonders für den Radverkehr zu den Arbeitsplätzen im Raum Vaduz Süd und Triesen Nord. Schliassaweg und Neugutweg sind mit einem Verbot für Motorwagen und Motorräder (Signalisation 2.13) mit Ausnahmen (Zubringer bzw. Forst- & Landwirtschaft) belegt.

Die Querungen der neuen Verbindungsstrasse Vaduz – Triesen vom zukünftigen Radweg auf der Dammkrone zum Schliassaweg und Neugutweg müssen deshalb für den Radverkehr sicher gestaltet werden. Ebenso die Zufahrt zur Industriestrasse.

Im Bereich Industriestrasse ist auch die neue Aktivverkehrsbrücke Sevelen Chessiweg – Triesen Industrie geplant. Auf der Zufahrt zur Industriestrasse wird also in Zukunft deutlich mehr Radverkehr erwartet. Ebenso auf der Zufahrt zum Neugutweg. Deshalb muss der Neugutweg sowohl vom Norden wie vom Süden her attraktiv erreichbar sein.



Das Bild zeigt die optimale Lage der neuen Aktivverkehrsbrücke Sevelen – Triesen.

2) Änderungsvorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit & Steigerung der Attraktivität für den Radverkehr im Sinn des Mobilitätskonzepts 2030

Am Mittwoch 20.5.2020 durfte Georg Sele vom VCL die Details des Bauprojekts im ABI mit Marco Caminada besprechen. Das Ergebnis:

Rampen vom Wuhrweg hinauf zum Rheindamm beim Schliassaweg
Die geplante Fahrbahnbreite der Rampen beträgt 2.50 m. Es ist technisch möglich, die Fahrbahn auf 3.50 zu verbreitern.

Querung zum Schliassaweg
Bei Tempo 60 ist die Querung ohne Mittelinsel geplant. Dies ist ein hohes Sicherheitsrisiko. Eine Mittelinsel erhöht die Sicherheit für den querenden Radverkehr. Zudem bremst es den motorisierten Verkehr aus Richtung Süd vor der Einspurstrecke ab und Tempo 60 wird eher eingehalten.
Der Einbau einer Mittelinsel ist technisch möglich.

Rampen vom Rheindamm hinab zur Strasse beim Neugutweg
Die geplante Fahrbahnbreite der Rampen beträgt 2.50 m. Es ist technisch möglich, die Fahrbahn auf 3.00 zu verbreitern.

Querung zum Neugutweg
Es ist darauf zu achten, dass die Querung für den Radverkehr ohne Niveauunterschiede möglich ist; d.h. keine 3-cm-Schikanen.

Neugutweg: Rampe auch von Süden her (am 20.5. nicht besprochen**)**
Um vom Rheindamm in den Neugutweg zu gelangen, muss der Radverkehr von Süden her eine Spitzkehre machen. Diese 180°-Kehre ist ein grosses Sicherheitsrisiko. Deshalb schlägt der VCL vor, auch von Süden her eine Rampe mit einer Fahrbahnbreite von 3.00 m zu erstellen. Dies insbesondere auch unter Berücksichtigung von zukünftigem Mehrverkehr durch die geplante Aktivverkehrsbrücke Sevelen Chessiweg – Triesen Industrie.
Der Bau der Süd-Rampe ist im Rahmen des Bauprojekts wesentlich kostengünstiger als bei einer späteren Realisierung auf Druck der Radfahrenden.

Rampen vom Rheindamm hinab zur Industriestrasse:
Die geplante Fahrbahnbreite der Rampen beträgt 3.00 m.

Ein-/Ausfahrt Industriestrasse
Die Ausfahrt von der Industriestrasse in den Radweg und die Einfahrt vom Radweg in die Industriestrasse sind ohne Niveauunterschiede geplant.

Leitplanken gegen den Rhein sind ein störender Fremdkörper in der Landschaft
Die Leitplanken gegen den Rhein werden auf der ganzen Länge entfernt.

3) Vorschläge betreffend Auto-Kapazitätsreduktionen

Gemäss 3.4.6. Umweltverträglichkeitsbericht betragen die Entlastungen laut Verkehrsprognose 2030 für die Zollstrasse -36%, die Landstrasse -31%, die Austrasse -26%

Aus Erfahrung weiss man, dass diese Entlastungen in wenigen Jahre wieder “aufgefüllt” werden. Es sei denn, es werden bewusst Massnahmen zur Attraktivitätsminderung für den Autoverkehr umgesetzt.

Im UVB 3.1.6 heisst es: “Dank der neuen Verbindungsstrasse kann die Zoll-, Au- und Landstrasse vom Verkehr entlastet und der öffentliche Verkehr gezielt priorisiert werden.”

Dem VCL ist derzeit nicht bekannt, welche ÖV-Bevorzugungen geplant sind.

4) Lärm-Sanierung 4.4.4

Betreffend Lärm-Sanierung der Gebäude an der Industriestrasse (Wohnzone A) muss das Amt für Umwelt sicherstellen, dass die Sanierung vor der Inbetriebnahme der neuen Strasse und noch besser vor Beginn der Bauarbeiten erfolgt.

5) Beleuchtung 3.5

“Lediglich der Knoten Neugutweg sowie der Knoten Kieswerk müssen aus Sicherheitsgründen (Fussgänger- und Fahrradquerung) beleuchtet werden.”

Bitte beachten: auch der Knoten Schliassaweg ist eine Fahrradquerung. Vermutlich weniger eine Querung des Fussverkehrs.

6) Weiterführung der Strasse nach Süden 3.1.1

“Eine Erweiterung Richtung Süden ist bei Bedarf möglich.”

Der VCL wird sich mit aller Kraft gegen eine Verlängerung der Umfahrungsstrasse Richtung Süden zur Wehr setzen.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

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

Beilage 1

AMT FÜR BAU UND INFRASTRUKTUR
AMT FÜR BEVÖLKERUNGSSCHUTZ
FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

GEMEINDE VADUZ
GEMEINDE TRIESEN

Ingenieurgemeinschaft

HOCH & GASSNER AG
BAUINGENIEURBÜRO
www.hoch-gassner.li
Ingbuero@hoch-gassner.li

Ingenieurbüro
Sprenger & Steiner
www.spst.li
info@spst.li

Verbindungsstrasse Vaduz - Triesen

Rheinbrücke - Industriestrasse

ÜBERSICHT

Planungsstufe	Punktdatenbank	Achsdatenbank	Symbol-DB	Spez.-Tabelle	Farbtabelle
Bauprojekt	2424.dpn	2424-B01.0-B05.0_si	itwocivil_H+G_00.ds	itwocivil_H+G_01.spzx	itwocivil_H+G_00.col
	Strichlierung: itwocivil_H+G_00.dot	Ausschnitt: B01	Ausschnittdatei	Programm-Version: RIB iTWO civil 2019	
Projekt - Nr. 2424	Version	Datum	Gezeichnet	Kontrolliert	Visum
Plan - Nr. -B01.0	0	2019.10.28	HS		
Massstab 1 : 1000	1				
Format 297 mm x 1470 mm	2				