Verkehrs-Club Liechtenstein

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

4. April 2006

An die FL-Regierung, Ressort Umwelt
Herr Regierungsrat Hugo Quaderer
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Nordspange Schaan
RA2006/383-8604 vom 21. März (Februar?) 2006
Stellungnahme des VCL zum Umweltverträglichkeitsbericht

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Vielen Dank für die Zustellung des Umweltverträglichkeitsberichts. Der VCL-Vorstand fokussiert seine Stellungnahme auf die folgenden, ihm besonders wichtig scheinenden Punkte.

In der Zusammenfassung werden als Hauptziele der Nordspange Schaan genannt:

1) Verkehrsumlagerung aus dem Siedlungsgebiet an die Peripherie ..., und

2) Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs: Beschleunigte Busverbindung durch Verkürzung der Fahrzeit des Busses auf der Strecke Schaan – Feldkirch sowie Verbesserung der Erschliessung der Arbeitsplatzzentren mit dem öffentlichen Verkehr.

Es fehlt im Bericht die klare Aussage, dass die Nordspange Schaan als Teil der Autobahnverbindung im Wesentlichen eine Transitstrasse darstellt. Durch die Reduktion des Verkehrswiderstands und die Vergrösserung der Strassenkapazität wird der motorisierte Verkehr und speziell der Transitverkehr überproportional zunehmen (siehe z.B. Ambertunnel) und in der ganzen Region Mehrverkehr verursachen.

Leider werden im Bericht auch keine alternativen Möglichkeiten aufgezeigt zur Verkehrsberuhigung der heute durch den Berufspendlerverkehr besonders belasteten Quartiere.

Zu Punkt 1)
Verkehrsumlagerung aus dem Siedlungsgebiet an die Peripherie

Die Verkehrsumlagerung soll die Lindenkreuzung und die umliegenden Wohngebiete entlasten. Da aber keinerlei generelle Massnahmen zur Änderung des Modalsplits vorgesehen sind, wird durch das prognostizierte Verkehrswachstum nach kurzer Zeit von der Entlastung nichts mehr übrig bleiben. Im Gegenteil wird der motorisierte Verkehr wegen der Erhöhung der Strassenkapazität und Verringerung des Verkehrswiderstands deutlich zunehmen.

Spätestens nach der Fertigstellung der 2. Etappe der Umfahrungsstrasse im Jahr 2015 wird es zu einer massiven Verkehrsumlagerung von der Essanestrasse in Eschen auf die Strecke Nendeln – Schaan – Buchs kommen. Dieser Abschnitt wird als Transitverbindung der A14 (A) mit der A13 (CH) erheblich Verkehr anziehen.

Nach einer kurzfristigen Entlastung wird sich auch die Essanestrasse wieder füllen. Auf beiden Achsen zusammen wird deutlich mehr Verkehr – und zwar auch Transitverkehr – durch Liechtenstein fahren als heute. Die Belastung der Bevölkerung durch Lärm und übermässige Luft-Immissionen (NO2, Feinstaub, Ozon) wird noch weiter zunehmen.

Die im Bericht als notwendig erachteten Massnahmen, um die Verlagerung zu reduzieren sind nicht näher definiert, sondern nur als “weitergehende Massnahmen”, welche nicht Bestandteil des Vorhabens sind, deklariert. Somit ist deren Realisierung höchst fraglich.

Zusammenfassend wird die Nordspange Schaan eine neue, attraktive Transitachse durch Liechtenstein bilden; dies ist nicht umweltverträglich und zum Schaden der Bevölkerung.

Zu Punkt 2)
Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs

Die Attraktivitätssteigerung des ÖV ist als eines der beiden Hauptziele definiert. Weder der ÖV noch Massnahmen zu seiner Förderung werden im Bericht erwähnt. Auch wird nicht dargelegt, wie die bessere Erschliessung der Arbeitsplatzzentren durch den ÖV realisiert werden soll.

Es ist bekannt, dass der ÖV per Bus durch wesentlich preiswertere Massnahmen (im Vergleich zum Strassenbau/-unterhalt) und vor allem ohne Attraktivitätssteigerung für den motorisierten Verkehr bevorzugt und so gefördert werden kann. Die Massnahmen sind:
– Echte Busbevorzugung an allen Lichtsignalanlagen
– Fahrbahnhaltestellen in allen staugefährdeten Bereichen
– Busspuren wo immer möglich
– Pförtnersystem zwischen Nendeln und Schaan Richtung Süd
– Pförtnersystem zwischen Bendern und Schaan Richtung Süd
– Pförtnersystem zwischen Nendeln und Schaanwald Richtung Nord
– Pförtnersystem zwischen Mauren und Schaanwald Richtung Ost

Der Ausbau der Eisenbahn zum attraktiven ÖV erfordert die Mitfinanzierung durch das Land Liechtenstein und folgende Massnahmen:
– Ausbau der Strecke Feldkirch-Buchs auf Doppelspur wo immer möglich
– Neue Haltestelle/Kreuzungsstelle Industrie Schaanwald (ÖBB Aktenvermerk 31.5.2001)
– Neue Haltestelle Industrie Schaan
– Zusätzliche Haltestellen um den Ardetzenberg
– Südeinfahrt Tisis zum Bahnhof Feldkirch

Ein weiteres Defizit ist die Landesplanung: Für die Bahnlinie ist innerhalb des Perimeters (s. Abschnitt 3.1.2) kein Raumbedarf für den Doppelspur-Ausbau dokumentiert.

Fuss- und Radverkehr

Ebenfalls nur in der Zusammenfassung wird erwähnt, dass die Fahrbahn abschnittsweise von Gehwegen oder gemeinsamen Rad/Gehwegen begleitet wird. Es gibt aber noch keine konkreten Aussagen wo genau oder in welchem Abschnitt diese Geh-/Radwege angelegt werden.

Der Fuss- und Radverkehr (Bedarfs- und Freizeitverkehr) auf der Eschner Strasse wird durch die Umfahrungsstrasse stark beeinträchtigt.

Bei der Variante 1 (niveaugleicher-Übergang ÖBB), Zitat: “ergibt sich für Radfahrer und Fussgänger ein Umweg und ein zusätzlich erforderlicher Übergang über eine belebte Strasse”. Ein Rad-/Fussweg ist nicht vorgesehen. Eine Rad-/Fusswegverbindung ins Industriegebiet von Norden her ist auch nicht geplant.

Bei der Variante 2 (Überführung ÖBB) sollte auf jeden Fall die heutige Verkehrsbeziehung (Niveauübergang) erhalten bleiben. Eine Rad-/Fusswegverbindung ins Industriegebiet von Norden her ist zu planen.

Forderungen des VCL

a) Transitverbindung A14 – A13

Um zu verhindern, dass die Nordspange Schaan als neue Transitachse A14 – A13 zusätzlichen Verkehr anzieht, sind die als notwendig erachteten Massnahmen zu definieren und verbindlich vorzuschreiben. (Nordumfahrung Schaan Verkehrsumlegung, Verkehrsingenieure Engstler, Gächter, Besch Seite 13.). Aus den oben angeführten Gründen lehnt der VCL eine Realisierung des Projekts Nordspange Schaan kategorisch ab.

b) Öffentlicher Verkehr

Konkretisiert werden muss die als eines der Hauptziele der Nordspange Schaan genannte Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Es sind die dazu nötigen Massnahmen aufzuzeigen und verbindlich vorzuschreiben.

Öffentlicher Verkehr bedeutet nicht nur Busverkehr, sondern auch Bahnverkehr. Die Attraktivitätssteigerung für den Bahnverkehr ist gar nicht aufgezeigt. Eine wesentliche Attraktivitätssteigerung ist eine neue Haltestelle Industrie Schaan und Doppelspurausbau wo immer dies möglich ist.

Das Land Liechtenstein wird aufgefordert, zusammen mit der ÖBB endlich die seit 2001 bekannten nötigen Schritte einzuleiten und eine Mitfinanzierung zuzusichern.

c) Fuss- und Radverkehr

Die Querung der Nordspange Schaan mit der für den Fuss- und Radverkehr wichtigen Eschner Strasse ist nach Möglichkeit kreuzungsfrei und für Fussgänger und Fahrradfahrer sicher auszugestalten.

Es ist speziell aufzuzeigen wie eine sichere Radwegverbindung von Norden her ins Industriegebiet Schaaner Riet geführt werden könnte. Dies ist besonders für den Bedarfsverkehr (Arbeitsweg) wichtig.

d) Alpenkonvention

Zusammen mit dem von Vorarlberg geplanten Letzetunnel stellen die Strecken Schaanwald – Nendeln – Eschen – Bendern und (mit einer Nordspange Schaan) zusätzlich die Strecken Nendeln – Schaan Nordspange Teil einer internationalen Transitspange dar. Diese Autobahnspangen erhöhen den alpenquerenden und inneralpinen motorisierten Verkehr.

Gemäss Artikel 11 der Alpenkonvention ist die als Autobahnverbindung wirkende Nordspange Schaan – nach Ansicht des VCL-Vorstands – als hochrangiges Strassenprojekt zu bezeichnen.

Somit muss nicht nur die Zweckmässigkeit nachgewiesen werden, sondern es müssen auch mögliche nachhaltigere Alternativen in realistischer Weise untersucht werden. Dies betrifft speziell den Ausbau der Bahn-Infrastruktur und Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Parkplatzbewirtschaftung sowie konsequente Busbevorzugung (auch mittel Pförtnersystemen) als verkehrsorganisatorische Massnahmen. Es muss auch aufgezeigt werden, wie die heute durch den Berufspendlerverkehr besonders belasteten Quartiere ohne Umfahrungsstrasse entlastet werden können.

Der VCL fordert die Regierung auf, alle gemäss Alpenkonvention nötigen Schritte durchzuführen und offen zu legen, bevor die Planung der Nordspange Schaan weiter geführt wird.

Zusammenfassung

Mengenmässig stellt der Berufsverkehr per Auto das zu lösende Problem dar. Durch Attraktivitätssteigerungen des ÖV und des Fuss-/Radverkehrs – verbunden mit Betrieblichem Mobilitätsmanagement der Arbeitgeber und Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze – kann der Modalsplit von heute etwa 75% MIV auf 40 – 50 % MIV für den Arbeitsweg reduziert werden. Der Berufsverkehr verlangt eine regionale Lösung – besseren regionalen ÖV – aber keine Transitachse.

Die Nordspange Schaan von der Feldkircher Strasse via Benderer Strasse zur Zollstrasse widerspricht jeder nachhaltigen Verkehrspolitik. Sie wird die wesentliche Transitachse zwischen den Autobahnen A13 und A14 darstellen. Die krankmachenden Belastungen der Bevölkerung durch Verkehrsimmissionen werden gesamthaft deutlich zunehmen. Zudem stellt sie einen nicht zu verantwortenden Eingriff in Natur und Landschaft dar.

In grossen Teilen Liechtensteins werden die Schadstoff-Grenzwerte überschritten. Jede Mehrverkehr und somit eine noch höhere Schadstoffbelastung erzeugende Infrastruktur ist abzulehnen.

Der VCL-Vorstand hält abschliessend fest:
Die Umweltverträglichkeit des Projektes ist mit dem vorliegenden Bericht nicht nachgewiesen.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie:
SD Erbprinz Alois, Landtagsfraktionen, Regierungschef O.Hasler, Regierungschef-Stellvertreter Dr. K.Tschütscher, Regierungsrätin R.Kieber-Beck, Regierungsrat Dr. Martin Meyer, LGU, Gemeinde Schaan