Verkehrs-Club Liechtenstein

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

19. Januar 2007

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

Nordspange Schaan
RA2006/2945-8604 vom 22. November 2006
Stellungnahme des VCL zum Umweltverträglichkeitsbericht

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Vielen Dank für die Zustellung des Ergänzungsberichts zum Umweltverträglichkeitsbericht über die 1. Etappe der Nordumfahrung von Schaan von der Feldkircher Strasse bis zur Benderer Strasse.

Belastung und Entlastung von Quartieren

Die Entlastung der Quartiere Besch, Zagalzel, Specki vom Durchgangsverkehr ist kein wirklicher Grund für den Bau der Umfahrungsstrasse 1. Etappe. Diese Entlastung kann durch wirtschaftlichere Massnahmen erreicht werden.
Zusätzliche Massnahmen zur Reduktion des Umwegverkehrs bis hin zur Umwandlung in Sackgassen sollen im Sinn einer Null-Plus-Variante aufgezeigt werden.

Zwar wird im Punkt 3.2.5 indirekt gesagt, dass die Quartiere Tröxle, Malarsch, Bahnstrasse durch den Bau nur der 1. Etappe der Nordumfahrung von Schaan stark durch Umweg- und Schleichverkehr belastet werden.
Es wird aber nicht aufgezeigt, wie diesem Mehrverkehr in den genannten Quartieren entgegengewirkt wird. Dies ist nachzuholen.

Querung der Eisenbahn

Die Querung der Eschnerstrasse mit der Bahnlinie der ÖBB durch niveaugleichen Bahnübergang soll aufgehoben werden. Die zukünftige Querung wird nicht aufgezeigt.
Dies ist nachzuholen.

Die Kreuzung des Verkehrs (Zubringer Tierarzt und Tierheim, Landwirtschaftsverkehr, Fuss- und Radverkehr) auf der Eschnerstrasse mit der Umfahrungstrasse wird nicht aufgezeigt.
Dies ist nachzuholen.

Attraktivitätssteigerung der Strasseninfrastruktur

Eine Attraktivitätssteigerung der Strasseninfrastruktur für Arbeitspendler wird zu einem noch grösseren MIV-Anteil für den Arbeitsweg führen. Und zu noch weniger ÖV-Anteil, trotz anders lautender Beteuerungen. Dies widerspricht einer nachhaltigen Verkehrspolitik und den Anstrengungen der Regierung, Arbeitsgeber zu betrieblichem Mobilitätsmanagement zu bewegen.

Entgegen der Aussage im Bericht zeigen alle Erfahrungen, dass sich bei einer Attraktivitätssteigerung der Strasseninfrastruktur mit grosser Wahrscheinlichkeit drei Effekte ergeben werden:
– Der motorisierte Individualverkehr wird in seiner Gesamtheit zunehmen.
– Die Entlastung gewisser Strassen wird nur von kurzer Dauer sein.
– Es werden neue Engpässe entstehen.

Verkehrs-Club Liechtenstein

Nordumfahrung 2. Etappe

Die Berücksichtigung nur der 1. Etappe der Nordumfahrung von Schaan entspricht einer unehrlichen Politik. Denn der Umweg- und Schleichverkehr durch die Quartiere Tröxle, Malarsch, Bahnstrasse wird einen sehr grossen politischen Druck erzeugen, auch die 2. Etappe umgehend zu realisieren.

Vorsteher Daniel Hilti im Vaterland vom 7. April 2006:
"Persönlich bin ich der Auffassung, dass die Realisierung des Industriezubringers eine erste und spürbare Entlastung und Verkehrsentflechtung bringen wird. Ausserdem bin ich der Ansicht, dass wir – wenn wir es wirklich ernst meinen mit der Entlastung der Wohnquartiere von Verkehr, Lärm und anderen Emissionen – langfristig die Nordspange bis zur Zollstrasse brauchen."

Bisher wurden die 1. und 2. Etappe als eine Einheit gesehen. Wenn nur die 1. Etappe (Industriezubringer) realisiert werden soll, ist dies im Sinn der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung eine neue Planung. Entsprechend muss in einem Konsens-Verfahren auch eine Null-Plus-Lösung geprüft werden.

Verkehrsprognosen

Die Darstellungen der verschiedenen Modellrechnungen über die zukünftigen Verkehrsbelastungen der einzelnen Strassen sind unübersichtlich und durch Streuungen von über 100% (Umfahrung 2015: 1'600 – 3'700 KFZ/Tag) wenig glaubhaft.

Alle Verkehrsprognosen scheinen auf Schätzungen oder linearen Fortschreibungen der heutigen Situation zu basieren. Es scheinen keine Massnahmen zur Reduzierung des MIV (Parkplatzbewirtschaftung, Betriebliches Mobilitätsmanagement) berücksichtigt oder vorgeschlagen zu werden.

Bei heute eher über 75% MIV im Jahresdurchschnitt, scheint ein MIV-Anteil von 60% bei entsprechendem politischem Willen in 3 – 5 Jahren realisierbar; 50% in 5 – 8 Jahren.
Im Sinn einer Null-Plus-Variante sind die Verkehrsprognosen zu erstellen mit einer Reduktion des MIV im Modalsplit für den Arbeitsweg.

Der Einfluss des temporären Grosskreisels auf den Verkehrsfluss am Lindenplatz scheint nicht berücksichtigt. Neu fliesst der Verkehr recht flüssig. Dies beweist, dass eine Nordumfahrung von Schaan gar nicht nötig ist; somit auch keine 1. Etappe der Nordumfahrung.

Luftschadstoffe

Es ist nicht nachvollziehbar, wie sich die Luftschadstoffsituation in Schaan beim prognostizierten Verkehrswachstum und dem erheblichen Mehrverkehr – induziert durch die Umfahrungsstrasse – verbessern soll.

Öffentlicher Verkehr

Die vorgeschlagene Führung des öffentlichen Verkehrs via 1. Etappe der Nordspange von der Feldkircher Strasse zur Benderer Strasse hätte eine starke Verschlechterung der ÖV-Bedienung für einen grossen Teil von Schaan zur Folge. Wurde diese Linienverlegung mit der LBA und die Auswirkungen für die Bevölkerung mit der Gemeinde Schaan besprochen?

Eine echte Verbesserung für den öffentlichen Busverkehr stellt ein Pförtnersystem mit Busbevorzugung mindestens zwischen Hilti AG und Dorfeingang Richtung Süd dar. Dies statt eines weiteren Rückbaus der Feldkircherstrasse für den Fuss- und Radverkehr.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL