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

23. März 2007

An die FL-Regierung, Ressort Verkehr
Herr Regierungsrat
Dr. Martin Meyer
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

PUTGAP
Systementwicklung ÖV in Liechtenstein
ETH Gesamtbericht Dezember 2006

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Der Gesamtbericht PUTGAP wurde an der Sitzung der Kommission für die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 29. Januar 2007 unter Ihrem Vorsitz besprochen. Wie erwünscht hat der VCL in Zusammenarbeit mit der LGU – beide Organisationen werden in der Kommission durch Georg Sele vertreten – folgende Stellungnahme erarbeitet.

1) Zusammenfassung

Ziel einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik muss es sein, den zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen auf nachhaltige Art (unter Berücksichtigung von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt) und energieeffizient (im Wissen um die Endlichkeit fossiler Treibstoffe) gerecht zu werden.

Da die heutige Verkehrsabwicklung weder nachhaltig noch energieeffizient ist, muss eine zukunftsfähige Verkehrspolitik durch geeignete Massnahmen eine Veränderung des Modalsplits bewirken. Die Verkehrsmittelwahl muss sich vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu mehr Fuss- und Radverkehr (F&RV) sowie mehr kollektivem Verkehr (öffentlicher Verkehr ÖV, Fahrgemeinschaft, Werkbus) verschieben.

Es ist allgemein bekannt und auch in der Studie dargelegt (z.B.: 3.1.5 S14 Parkplatz und Verkehrsmittelwahl), dass eine wesentliche Änderung des Modalsplits nur erreicht werden kann durch einschränkende Massnahmen für den MIV (generelle Parkplatzbewirtschaftung, Zurückhaltung der Autos in ÖV-Pförtnersystemen) verbunden mit Anreizsystemen für den Fuss- & Radverkehr sowie den kollektiven Verkehr. Ein gut ausgebauter regionaler ÖV ist eine unabdingbare Voraussetzung.

Der Bau von Umfahrungsstrassen bewirkt eine Attraktivitätssteigerung für den MIV und macht den ÖV – auch bei Investitionen in diesen – deutlich weniger attraktiv. Umfahrungsstrassen in der geplanten Art bewirken eine Zunahme des MIV. Eine faktische Sperrung der heutigen Hauptachsen für den MIV ist weder realistisch noch politisch durchsetzbar.

Die Empfehlung der ETH-Studie mit dem Bau von Umfahrungsstrassen als Vorbedingung, mittelfristig einem optimierten Busangebot und langfristig einem Neuen Verkehrsmittel (NVM) ist weder eine nachhaltige noch energieeffiziente Verkehrslösung und somit nicht zukunftsfähig.

Als zukunftsfähige Verkehrslösung befürworten wir – an Stelle des Baus von Umfahrungsstrassen – die Optimierung des Bussystems durch konsequente Busbevorzugung, den Ausbau der Eisenbahn Feldkirch-Buchs zum 30-Minuten Takt in den Hauptverkehrszeiten sowie langfristig die Weiterführung der Eisenbahn als Regionalbahn Schaan-Vaduz-Triesen-Weite.

2) Pflichtenheft

In Punkt 1.1 “Ausgangslage und Auftrag” werden Aussagen gemacht, die so nicht oder nur bedingt richtig sind:

– das Strassennetz ist nur stellen- und zeitweise voll ausgelastet;
– die Behinderung der öffentlichen Busse durch den MIV kann durch konsequente Busbevorzugung (z.B. Pförtnersysteme) weitgehend eliminiert werden;
– der heutige Modalsplit von über 75% MIV im Arbeitsverkehr ist durch eine falsche Verkehrspolitik gemacht; er kann geändert werden.

Auf die Bitte nach dem Pflichtenheft hat M. Biedermann am 6. Februar geantwortet: “Leider kann ich dir das Pflichtenheft nicht zur Verfügung stellen.” Ohne Kenntnis des Pflichtenhefts ist es nicht möglich, die Aussagen des Gesamtberichts PUTGAP richtig zu bewerten.

3) Modalsplit

Der heutige ÖV-Anteil in Liechtenstein beträgt nach Schätzung des VCL 15%, nicht 10% wie im Bericht angegeben.

Entgegen der Aussage im Bericht, ist der heutige ÖV mit dem Liechtenstein Bus auf den Hauptlinien weitgehend attraktiv und zuverlässig.

Erfahrungen zeigen, dass nur wenige Leute “freiwillig” vom MIV auf den ÖV umsteigen werden. Die meisten werden dies nur tun, wenn sie täglich im Stau stehen (z.B. in einem Pförtnersystem zwischen Nendeln und Schaan und zwischen Bendern und Schaan) und/oder keinen Parkplatz finden oder genügend dafür zahlen müssen.

Und sie werden erst recht nicht umsteigen, wenn der Autoweg mittels Umfahrungsstrassen noch attraktiver gemacht wird!

Der ETH-Bericht scheint folgende Annahmen betreffend Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu treffen:

– Attraktivitätssteigerung des ÖV durch neues Verkehrsmittel;
– Einschränkende Massnahmen für den MIV sind nicht vorgesehen;
– Attraktivitätssteigerung für MIV durch Umfahrungsstrassen.

Für Verkehrsfachleute ist es erstaunlich, dass unter diesen Voraussetzungen überhaupt solche Zuwachsraten beim ÖV errechnet werden können. Dies auch, weil laut 7.1 p86 oben flankierende Massnahmen zur Erhöhung des ÖV-Anteils nicht berücksichtigt sind.

Die Firma INFICON AG in Balzers macht vor, was mit gutem betrieblichem Mobilitätsmanagement erreicht werden kann, ohne die Mitarbeiterzufriedenheit zu gefährden: Regelmässige Zählungen seit Herbst 2005 haben im Jahresdurchschnitt folgenden Modalsplit bestätigt: MIV 50%, Kollektiver Verkehr 37% (ÖV 32%, Fahrgemeinschaften 5%), Fuss- und Radverkehr 13%. Und dies bei den heutigen grossen Verbesserungspotentialen für ÖV und F&RV.

Es wäre politisch weitsichtig und wirtschaftlich klug:

– Die Planung von Umfahrungsstrassen zu stoppen und stattdessen mit allen grossen Arbeitgebern Programme des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu realisieren;
– Massnahmen zur Erhöhung des ÖV-Anteils zu erarbeiten und verbindlich zu formulieren.

4) Umfahrungsstrassen

Um für den ÖV möglichst behinderungsfreie Fahrt auf den Hauptstrassen sicher zu stellen, sind nicht nur – wie in der Studie vorgeschlagen – Umfahrungsstrassen mit Verkehrseinschränkungen auf den Hauptachsen möglich. Fachleute kennen konsequente Busbevorzugung (Fahrbahnhaltestellen, Steuerung Lichtsignalanlagen (LSA), Busspuren, Pförtnersysteme) als effiziente Möglichkeit.

In der Studie wird nicht hergeleitet, warum die teure und nicht nachhaltige Variante von Umfahrungsstrassen besser sein soll als die kostengünstige und umweltfreundliche Variante von konsequenter Busbevorzugung. Noch überraschender ist, dass Busbevorzugung durch Pförtnersysteme nicht einmal untersucht wird!

Es ist in der Fachwelt unumstritten, dass jede Attraktivitätssteigerung für den MIV – und die vorgeschlagenen Umfahrungsstrassen sind dies – eine Zunahme des Autoverkehrs bewirkt. Die beigefügte Grafik “Mobil1_2” zeigt die Wirkzusammenhänge auf.

Die Umfahrungsstrassen werden beschönigend Ersatzstrassen genannt. Dieser Ausdruck wäre nur gerechtfertigt, bei einer weitgehenden Sperrung der heutigen Hauptstrassen für den MIV. Es wird in der Studie aber nicht dargelegt, wie die Belastung der Hauptstrasse durch den lokalen Verkehr unterbunden werden soll.

Eine faktische Sperrung der heutigen Hauptachsen für den MIV ist aber weder verkehrstechnisch realistisch noch politisch durchsetzbar. Ist es doch heute politisch nicht einmal opportun, durch geeignete Massnahmen den Schleichverkehr durch Quartierstrassen wirkungsvoll zu unterbinden. Eine Sperrung der heutigen Hauptachsen würde eine massive Verkehrsverlagerung in die Quartiere bewirken!

Nicht dargelegt wird in der Studie, wie Umfahrungsstrassen einer kritischen Umweltprüfung gerecht werden können. Doch in 4.2.2 S37 “Ersatzstrassen” wird die Katze etwas aus dem Sack gelassen: “Bei Kopplung der Ersatzstrasse mit einem neuen Eisenbahntrasse kann teilweise eine Bündelung beider Verkehrsachsen erfolgen. Bei einer Führung des überwiegend einspurigen Eisenbahntrasses auf einem Damm, kann das Siedlungsgebiet vor Lärmimmissionen der Strasse geschützt werden.” Die ETH-Studie beurteilt Umfahrungsstrassen also als grosse Lärmquellen, eine Eisenbahnstrecke nur für den Regionalverkehr als lärmtechnisch problemlos.

5) Kommentare zur Diskussion der Varianten

Ohne Kenntnis des Pflichtenhefts ist die Herleitung der verschiedenen Varianten in der Studie nicht nachvollziehbar. Dies zeigt sich insbesondere im Miteinbezug der teuren Umfahrungsstrassen mit ihren negativen Umweltauswirkungen an Stelle von kostengünstigerer und umweltfreundlicherer Busbevorzugung, die zudem ein wichtiges Element im Rahmen von Pull- und Pushmassnahmen darstellt.

Eine Reduktion der Zahl der Bus-Haltestellen im Raum Schaan – Triesen zur Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit ist kontraproduktiv. Es ist bekannt, dass die Akzeptanz einer Bushaltestelle bei 400 m Anmarschweg nur noch zwischen 10% und 40% liegt; je nach Attraktivität der Erschliessung. Was es hingegen braucht sind Express-Busse, die nur wichtige Haltestellen bedienen.

Die heutige Führung der Eisenbahn um den Ardetzenberg erschliesst viele Wohnbereiche der Stadt Feldkirch. Voraussetzung ist allerdings, dass zusätzlich zur neuen Haltestelle Tosters mindestens eine weitere Haltestelle im Raum Gisingen gebaut wird. In Feldkirch wohnen etwa 1/3 der Zupendler aus Vorarlberg. Etwa 2/3 der Zupendler aus Vorarlberg arbeiten bis in den Raum Schaan, sind also erschlossen durch die Eisenbahn.

Langfristig würde eine Südeinfahrt von Tisis zum Bahnhof Feldkirch für die Pendler aus dem Walgau und dem Rheintal eine deutliche Attraktivitätssteigerung bedeuten. Es ist wenig verständlich, warum eine Südeinfahrt von Tisis zum Bahnhof Feldkirch für die Variante E (NVM) untersucht wird, für die Variante C (Eisenbahn Feldkirch-Schaan-Vaduz-Triesen) aber nicht. Dies ist ein weiterer Mangel der Studie.

6) Jahreskosten

Die beigefügte VCL-Tabelle “PUTGAP-Synopsis” zeigt eine Zusammenstellung der im Bericht verstreuten Daten. Zu beachten sind in erster Linie die Jahreskosten in Millionen CHF. Bei D und E wurden irrtümlicherweise die Betriebskosten der Umfahrungsstrassen nicht aufgeführt, obwohl die Umfahrungsstrassen als Voraussetzung explizit genannt werden. Entgegen der Meinung von M.Biedermann von 2007-02-12 müssen diese Kosten berücksichtigt werden.

Zwar fehlen die Umfahrungsstrassen in 1.2 S2 Abb.1 bei D und E. Doch geht aus den Ausführungen in 7.1. S67 klar hervor, dass Umfahrungsstrassen für die vorgeschlagenen Lösungen eines modernen Niederflurtrams – das sollte richtigerweise eine SBB-ÖBB-kompatible Tram-Bahn sein – oder eines “Tram sur pneu” vorausgesetzt werden.

7) Die Variante C2: Eisenbahn

Mit Jahreskosten von 44 Millionen CHF (in der vorgeschlagenen Variante C2 ohne Umfahrungsstrasse und bei reduzierten Buskosten) ist die Weiterführung der Eisenbahn als Regionalbahn Schaan-Vaduz-Triesen-Weite die kostengünstigste Lösung.

Allerdings ist nicht klar, ob die 16 MCHF Betriebskosten von Variante B bei Variante C dazugezählt werden müssen.

Aus Kosten- und Lärmschutzgründen soll die neue Eisenbahnstrecke Schaan-Vaduz-Triesen-Weite nur einspurig geführt und die Bahnhöfe nur für lärmtechnisch problemlose Regionalzüge ausgebaut werden. Fernzüge und Güterzüge fahren also weiterhin via Buchs.

Die Linienführung im Bereich Schaan-Vaduz-Triesen muss im Rahmen einer detaillierten Analyse gründlich hinterfragt werden. Speziell sollte die Bahn nicht auf einem Damm sondern ebenerdig oder etwas abgesenkt geführt werden; eventuell über weitere Strecken unterirdisch, als in der Studie vorgeschlagen. Zu prüfen ist auch, ob die Bahn via Balzers nach Trübbach geführt werden soll.

8) Schlussfolgerung

Wir befürworten folgende zukunftsfähige Verkehrslösung:

1) Kurzfristig: Optimierung des Bussystems mit konsequenter Busbevorzugung (Fahrbahnhaltestellen, LSA, Busspuren, Pförtnersysteme); KEIN Bau von Umfahrungsstrassen.

2) Mittelfristig: S-Bahn Feldkirch-Buchs mit 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten bei mindestens sechs Halten (inklusive neue Haltestellen Tosters und Schaan-Industrie) zwischen Schaan und Feldkirch sowie Anbindung in Feldkirch an die Regionalzüge von und nach Bludenz und Bregenz.

3) Langfristig: Weiterführung der Eisenbahn als Regionalbahn Schaan-Vaduz-Triesen-Weite (oder eventuell via Balzers-Trübbach) nach Trübbach und Sargans zur direkten regionalen Eisenbahnanbindung des Bereichs Vaduz-Triesen mit den vielen Arbeitsplätzen.

4) Im Sinn von Push- und Pull-Massnahmen soll geprüft werden, ob betriebliches Mobilitätsmanagement nicht gesetzlich vorgeschrieben werden kann in Verbindung mit einer Reduktion der minimal vorgeschriebenen Parkplätze und der maximal erlaubten.

5) Bei Realisierung der Massnahmen 1) bis 4) erübrigt sich jeder Bau von Umfahrungsstrassen (im Bericht Ersatzstrassen genannt). Damit wird auch die Forderung nach Reduktion der Luftschadstoffe und Treibhausgas-Emissionen erfüllt sowie der Forderung nach haushälterischem Umgang mit unserem begrenzten Raum Rechnung getragen. Ganz im Sinn einer nachhaltigen Entwicklung.

6) Wir empfehlen, als neutralen, international anerkannten Experten in die Formulierung einer wirklich zukunftsfähigen Mobilitätslösung einzubinden:
Prof. Dr. Hermann Knoflacher
TU Wien, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Gusshausstrasse 30/231, A-1040 Wien
Tel +43 1 588 01 23101, hermann.knoflacher@tuwien.ac.at

Wir bitten um wohlwollende Kenntnisnahme der Stellungnahme.

Freundliche Grüsse,

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Mosberger

Regula Mosberger, Geschäftsführerin LGU