Verkehrs-Club Liechtenstein

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

19. Dezember 2007

An die Gemeinde Eschen
Herr Vorsteher
Gregor Ott
Gemeindeverwaltung
9492 Eschen

Richtplan 2007 der räumlichen Entwicklung
Diskussionsbeitrag des VCL

Sehr geehrter Herr Vorsteher

Im Rahmen der Diskussion um das Parkhaus der ITW in der IGZ Duergarte ist auch der im Entstehen begriffene Richtplan der Gemeinde Eschen zur Sprache gekommen. Da der VCL-Vorstand diverse Verbesserungspotentiale sieht, möchte er mit diesem Schreiben einen Diskussionsbeitrag leisten.

Modalsplit für Arbeitswege

In der Erarbeitung des Richtplans für die IGZ Duergarte ist den Verantwortlichen der Gemeinde klar geworden, dass die quantitative Weiterentwicklung der Wirtschaft von Eschen auch einen qualitativen Schritt braucht. Deshalb soll meines Wissens im ersten Schritt den Arbeitgebern in der IGZ Duergarte ein MIV-Anteil am Modalsplit der Arbeitswege von höchstens 60% vorgeschrieben werden. Mit Eröffnung der für die Weiterentwicklung des Industriestandorts Eschen-Nendeln sehr wichtigen S-Bahn soll der MIV-Prozentsatz für Arbeitswege auf 45% gesenkt werden.

Damit durch Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) die nötigen Veränderungen im Modalsplit erreicht werden, müssen im Überbauungs-Richtplan zudem enthalten sein:
- Vorschrift für überdachte, eingangsnahe, bequem zugängliche Fahrradabstellanlagen für mindestens 15% der jeweiligen Belegschaft. Da etwa 20% der in Eschen-Nendeln arbeitenden Leute auch hier wohnen und etliche in benachbarten Gemeinden, kann durch gutes BMM im Sommer ein Fahrradanteil von 25% – 30% erreicht werden.
- Vorschriften der guten Erschliessung und bequemen Erreichbarkeit für den Radverkehr.
- Vorschrift der guten Erschliessung für den Fussverkehr und speziell der direkten Erschliessung der Bushaltestellen.

In der Einführung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement sollte die Gemeinde als Arbeitgeber mit dem guten Beispiel vorangehen!

Modalsplit für alle Wege

Damit die Entwicklung der ganzen Gemeinde den heute wichtigen und in Zukunft unabdingbaren Anforderungen von Klimaschutz und Energieeffizienz (die Zeit von billigem Treibstoff geht zu Ende) gerecht wird, muss die Gemeinde durch Mobilitätsmanagement eine deutliche Veränderung des Modalsplits hin zu deutlich mehr Fuss- und Radverkehr sowie öffentlichem Verkehr erreichen.

Nach Ansicht des VCL könnten die Zielgrössen für den Modalsplit wie folgt aussehen:
- Fuss- und Radverkehr: Anteil von heute etwa 15% auf 25% – 30% erhöhen
- Öffentlicher Verkehr: Anteil von heute etwa 15% auf 30% – 35% erhöhen
- Motorisierter Individualverkehr: Anteil von heute etwa 70% auf 40% senken

Anforderungen an Richtplan

Der heute als Entwurf vorliegende Richtplan scheint auf einer linearen Extrapolation zu beruhen. Es wird also einfach der heutige Modalsplit beibehalten und die Strukturen werden in der heute üblichen und den MIV fördernden Art weiter geplant.

Damit der Richtplan brauchbar ist und den zukünftigen Anforderungen gerecht wird, muss er Zielgrössen für den gewünschten Modalsplit definieren. Nur so ist eine sinnvolle räumliche Entwicklung möglich und nur so kann die Bereitstellung der Verkehrsinfrastrukturen zukunftsfähig geplant werden.

Kapazitätserweiterung für Transitverkehr

Umfahrungsstrassen – auch wenn sie echte Entlastungsstrassen sind – verkleinern den Verkehrswiderstand für den Transitverkehr. Damit machen sie den Transitverkehr für Auto und LKW noch attraktiver. Ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ist somit noch weniger attraktiv. Die erwiesene Folge von Umfahrungsstrassen ist noch mehr motorisierter Verkehr.

Dabei ist der Begriff “Transitverkehr” aus der Sicht der Eschner und Nendler zu betrachten. Für sie ist ein Maurer auf dem Arbeitsweg nach Bendern Transitverkehr, ebenso eine Schaanwälderin auf dem Arbeitsweg nach Schaan.

Umfahrungsstrassen sind deshalb durch Fachleute darauf zu prüfen, wie gross der zu erwartende induzierte Verkehr sein wird.

Entlastung durch Umfahrungsstrassen?

In Eschen sollen der Bereich zwischen dem Kreisel Kohlplatz / Schwarze Strasse und dem neuen Kreisel Brühlgasse / Silligatter inklusive der St. Luzi-Strasse als “Dienstleistungszone” deklariert und vom Durchgangsverkehr frei gehalten werden. Dazu soll zwischen den beiden Kreiseln eine kreuzungsfreie und somit attraktive Umfahrungsstrasse gebaut werden.

In Nendeln sollen die Feldkircher Strasse und die Churer Strasse als Dorfkern entwickelt und vom Durchgangsverkehr frei gehalten werden. Dazu soll eine attraktive Umfahrungsstrasse um ganz Nendeln gebaut werden mit einem Kreisel an der Rheinstrasse.

Wann kann man von Entlastungsstrasse sprechen?

Von einer Entlastungsstrasse kann man nur sprechen, wenn die bisherigen und neu zu umfahrenden Strassenstücke so stark zurückgebaut werden, dass:

- Der motorisierte Verkehr auf etwa 1/10 des heutigen Wertes reduziert ist.
- Dem Fuss- und Radverkehr gegenüber dem noch verbleibenden motorisierten Verkehr deutlich mehr Raum als heute gewährt wird. Dazu muss das ganze Strassenstück mindestens eine Tempo-30-Zone sein. Noch besser wäre eine Begegnungszone (Tempo 20, Fussgängervortritt) auf der ganzen Länge. Zutritt haben nur noch Anwohner, Zubringer und der öffentliche Verkehr.
- Der öffentliche Verkehr beim Einmünden der Umfahrungsstrasse den Umfahrungsverkehr beim Kreisel durch eine Lichtsignalanlage anhalten kann und somit freie Fahrt hat. Die Umfahrungsstrasse muss auch wie ein Pförtnersystem mit Busbevorzugung wirken.
- Die Strasse so gestaltet ist, dass keine Autos im Strassenraum parkiert werden – ganz entgegen der Darstellung im Richtplan; siehe Bahnhofstrasse Buchs. Es muss ein attraktiver öffentlicher Raum entstehen mit verteilt angeordneten, überdachten Radabstellanlagen bei allen publikumsintensiven Einrichtungen.
- Durchgangsverkehr muss verunmöglicht werden, ausser für ÖV, Polizei, etc.; z.B. durch funkgesteuerte versenkbare Poller.

Dieser Umbau der umfahrenen Strassen in einen attraktiven öffentlichen Raum muss im Richtplan rechtsverbindlich festgehalten werden.

Nur so wird verhindert, dass einfach die Strassenkapazität für den motorisierten Verkehr verdoppelt oder mindestens vergrössert wird.

Umfahrungsstrasse gegen Bendern

Eine Umfahrungsstrasse vom neuen Kreisel Brühlgasse / Silligatter gegen Bendern ist strikt abzulehnen.

Radverkehr

Das vorgeschlagene Radnetz weist zwei wesentliche Mängel auf:

Von Westen kommend muss der Radweg entlang der Esche bis zum Knoten beim Sportplatz geführt werden. Der Radweg entlang der Esche östlich von der Schwarzen Strasse ist auch die logische und attraktive Verbindung auf dem Weg von Schaan nach Mauren.

Die attraktivste Radverbindung zwischen Schaan und Nendeln verläuft entlang der Eisenbahn.

Die Alpenkonvention

Im Zusammenhang mit der geplanten Südumfahrung Variante 5.3. oder 8.2. von Feldkirch stellen die Umfahrungsstrassen von Eschen und Nendeln Teile der Autobahnverbindung A13-A14 dar.

Gemäss Verkehrsprotokoll Art.11 gilt:
2) Ein hochrangiges Strassenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn
b) die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Strassen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schifffahrtsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Massnahmen erfüllt werden können,
Definition: “hochrangige Strasse”: alle Autobahnen und mehrbahnige, kreuzungsfreie oder in der Verkehrswirkung ähnliche Strassen

Es sind also immer so genannte Null-Plus-Lösungen zu prüfen. Vorzugsweise sollen also derartige Massnahmen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse realisiert werden, dass ein Strassenbauprojekt nicht mehr nötig ist.

Empfehlung

Der VCL empfiehlt, auf Umfahrungsstrassen von Eschen und Nendeln zu verzichten. Denn sie bewirken am Ende mehr motorisierten Verkehr und somit eine noch höhere Luftbelastung in einem heute schon überlasteten Raum.

Zukunftsfähiger ist es, durch konsequentes Mobilitätsmanagement auf allen Ebenen eine deutliche Veränderung des Modalsplits zu erreichen. Statt Umfahrungsstrassen zu bauen soll auf den relevanten Strassenabschnitten Tempo 30 eingeführt werden. Dadurch wird der Verkehr verstetigt, er wird sicherer, es werden weniger Luftschadstoffe und Feinstaub emittiert, die Lärmbelastung sinkt und die Attraktivität für den Fuss- und Radverkehr steigt deutlich. All dies bei erhöhter Verkehrskapazität dank tieferem Geschwindigkeitsniveau.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie: Gemeinderat Daniel Oehry, Stabstelle für Landesplanung, LGU, AGVLU