Agglomerationsprogramm Werdenberg – Liechtenstein

Kantons- und gemeindeinterne Vernehmlassung vom 01.09.2008 bis 10.10.2008

region werdenberg

Koordinierte Stellungnahme von: VCL Verkehrs-Club Liechtenstein

Ein Agglomerationsprogramm ist ein Massnahmenplan für Siedlung und Verkehr, der alle Verkehrsträger und –mittel untereinander und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Es umfasst sowohl lokale, regionale als auch übergeordnete Vorhaben innerhalb des Perimeters. Einen wesentlichen Bestandteil des Agglomerationsprogrammes bildet die Entwicklungsstrategie. Sie zeigt auf wie die angestrebte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für die Region aussieht und mit welchen Teilstrategien sie erreicht werden soll. Für die Agglomeration Werdenberg spielen die Beziehungen zum Fürstentum Liechtenstein dabei eine wichtige Rolle. Aufbauend auf der Entwicklungsstrategie werden konkrete Massnahmen formuliert. Dabei werden insbesondere auch die in der Region schon vorhandenen Projekte berücksichtigt. Schliesslich erfolgt eine Priorisierung gemäss den vom Bundesamt für Raumentwicklung vorgegebenen Wirksamkeitskriterien einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Zum Koreferat können Ihnen die folgenden Testfragen dienen:

1. Wurden die wichtigsten bestehenden und zukünftigen Probleme der Region erkannt?
2. Wurden die wichtigsten Chancen für die Zukunft der Region erkannt?
3. Entspricht die Entwicklungsstrategie mit ihren Teilstrategien den Bedürfnissen der Region?
4. Stimmen Sie der Grundidee zu, schwerpunktmässig ausgewählte Entwicklungsgebiete sowie die grenzüberschreitenden Verflechtungen der Region zu fördern?

Bitte tragen Sie ihre Anmerkungen möglichst in untenstehendes Raster ein (Zeilen bei Bedarf kopieren) und schicken Sie das ausgefüllte Formular als Word-Dokument per Mail bis 10. Oktober 2008 an juliane.schulz@ewp.ch.

	Betreff	*Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Begründung, Bemerkungen*
Allgemeines / Grundsätzliches		Es scheint, dass generell das Potential des Radverkehrs unterschätzt wird.	Etwa 50% der Autofahrten sind im Bereich bis 5 km.
Stärken und Schwächen (Kap. 2 & Standbericht 1)	S 8 unten	Das Busangebot zwischen Buchs und Sargans auf der Schweizer Seite ist schlecht. Für die Verbindung Buchs-Balzers trifft dies leider auch auf den neuen Fahrplan 2009 zu.	Ein Bus pro Stunde ist unattraktiv. Es braucht während des ganzen Tages 30-Minuten-Takt, mit schlankem Anschluss nach/von Balzers von/nach Weite-Sevelen in Trübbach Dornau. Dies ist auch im Fahrplan 2009 NUR für eine einzige Verbindung (Buchs ab 07:11) gegeben. ALLE anderen Verbindungen haben in der Dornau Wartezeiten zwischen 12 und 17 Minuten, sind also sehr unattraktiv! Siehe: Arbeit-Wohnort2006Balzers.pdf Etwa 200 Pendler aus dem Raum Buchs-Süd, Sevelen, Weite nach Balzers werden auch mit dem Fahrplan 2009 nicht attraktiv bedient. Die Einpendler von Buchs-Mitte und Buchs-Nord sowie Grabs nach Balzers benützen die LBA-Busse via Schaan oder die Oerli-

	Betreff	*Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Begründung, Bemerkungen*
			kon-Inficon Spezialkurse. Zusätzlich verkehren vorläufig noch ein Spezialkurse zu Oerlikon Balzers AG und INFICON AG, von diesen Firmen mitfinanziert.
	S 9 oben	Zudem leidet der Busverkehr aufgrund fehlender Eigentrassierung und/oder fehlender Busbevorzugung in Spitzenstunden unter grossen Verlustzeiten.	Konsequente Busbevorzugung zu Lasten des MIV, an kritischen Stellen durch Pförtnerung mit Überholspur, ist oft leichter zu realisieren als eine Eigentrassierung. Für die Autobahnausfahrten Sevelen hat der VCL leider erfolgreich vorgeschlagen, dass der LBA Bus bei Stau alle Ausfahrten rechtzeitig mit LSA auf Rot stellt und so bevorzugt wird.
Szenarien (Kap. 3 bis 5)	3.3 Ende S 14	Die Nicht-Berücksichtigung der Verknappung und somit Verteuerung von fossilen Energieträgern (Erdöl, Erdgas, Kohle) und von Uran ist eher unverständlich. Beruht doch unser Verkehrswesen heute zu 95% auf fossilen Treibstoffen. Eine starke Veränderung der Verkehrsmittelwahl scheint angezeigt. Siehe EU-Studie STEPs.	Leider gilt das SATW-Zitat aus der zusammenfassende Broschüre „Erdölknappheit und Mobilität in der Schweiz“ auch für unsere Region: „Der künftige globale Rückgang der Förderung (von Erdöl und Erdgas) stellt jedoch eine ganz neue Herausforderung dar. Die Politik scheint dies noch nicht ausreichend zur Kenntnis genommen zu haben.“
	3.4 S 25 Mitte	Balzers hat grosse Baureserven und schlecht genutzt Industriegebiete (Oerlikon Balzers am Schlossweg und die Industriezone Neugrüt).	Die Industriegebiete Oerlikon Balzers am Schlossweg und die Industriezone Neugrüt sind schlecht genutzt und erlauben eine massive Verdichtung und Erhöhung der Zahl der Arbeitsplätze.
	Abb. 14 S 30	Der Pfeil Arbeitspendlerströme von Balzers in den Raum Azmoos, Weite, Oberschan entspricht nicht der Realität.	Siehe: Arbeit-Wohnort2006Balzers.pdf Etwa 200 Pendler aus dem Raum Buchs-Süd, Sevelen, Weite nach Balzers werden auch mit dem Fahrplan 2009 nicht attraktiv bedient.
Chancen und Risiken (Kap. 6)			
Entwicklungs-strategie allgem.			
Teilstrategie I		Triesen mit berücksichtigen.	Schaan-Vaduz-Triesen bilden heute eine durchgehend besiedelte Zone.
Teilstrategie II		In Liechtenstein sind vor allem die bahnhofsnahen Gebiete von	S-Bahn FLACH Feldkirch-Buchs 2015.

	Betreff	*Änderungen und Ergänzungen* *(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)* Schaanwald, Nenden-Eschen und Schaan (vom Zentrum bis zur Hilti AG) potentielle Entwicklungsgebiete.	*Begründung, Bemerkungen*
Teilstrategie III		Um in Zukunft einen Grossteil der Pendler von Vorarlberg nach Liechtenstein auf der Bahn befördern zu können, ist ein 15-Minuten-Takt zwischen Feldkirch und Schaan erforderlich.	Aus langfristigen Kapazitätsgründen (3'000 – 4'000 Personen pro Stunde und Richtung) müssen die Haltestellen für eine Doppelgarnitur Talent ausgelegt werden. Dann können pro Stunde maximal etwa 4 × 2 × 400 = 3'200 Personen mit der Bahn transportiert werden.
		Als Vision: S-Bahn LI-Oberland von Schaan via Vaduz – Triesen – Balzers nach Trübbach.	Nur mit einer S-Bahn können Arbeitnehmer im Raum Schaan-Vaduz-Triesen und die Industrie in Balzers attraktiv und zukunftsfähig erschlossen werden.
Teilstrategie IV			
Teilstrategie V			
Teilstrategie VI	Abb. 17 S 39	Heute besteht eine Fuss-/Radbrücken über den Rhein bei Trübbach – Balzers-Mäls, die Fuss-/Radbrücken Buchs-Nord – Schaan-Nord ist in Bau.	Die 4 zusätzlich eingezeichneten Fuss-/Radbrücken über den Rhein sind zur Förderung des regionalen Radverkehrs speziell für Arbeitswege dringend nötig.
Teilstrategie VII		Bei der menschengerechten Umgestaltung von Ortsdurchfahrten soll das “Berner Modell” berücksichtigt werden.	Z.B. Köniz mit Verantwortungsträgern besuchen.
Teilstrategie VIII		Die Bevorzugung der Linienbusse ist ein erster wichtiger Schritt.	Pförtnersysteme mit Busbevorzugung haben vielerorts in der Schweiz die Leistungsfähigkeit bewiesen. Siehe z.B. Baden-Nord, Obersiggenthal; Köniz
Teilstrategie IX		Um das für die MIV-Belastung in Spitzenzeiten entscheidende Betriebliche Mobilitätsmanagement glaubhaft und mit Realwissen vertreten zu können, müssen alle Kommunen als Arbeitgeber auch für ihre Angestellten Betriebliches Mobilitätsmanagement einführen.	Der MIV-Anteil an den Arbeitswegen in und nach Liechtenstein beträgt heute im Jahresdurchschnitt eher über 75%. Innovative Arbeitgeber beweisen, dass schon mit dem heutigen ÖV-Angebot und der heutigen Rad-Infrastruktur ein MIV-Anteil von nur 50% erreicht werden kann. Bei Ausbau der Eisenbahn zum regionalen Rückgrat mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler sowie dem Bau von etwa 3 – 4

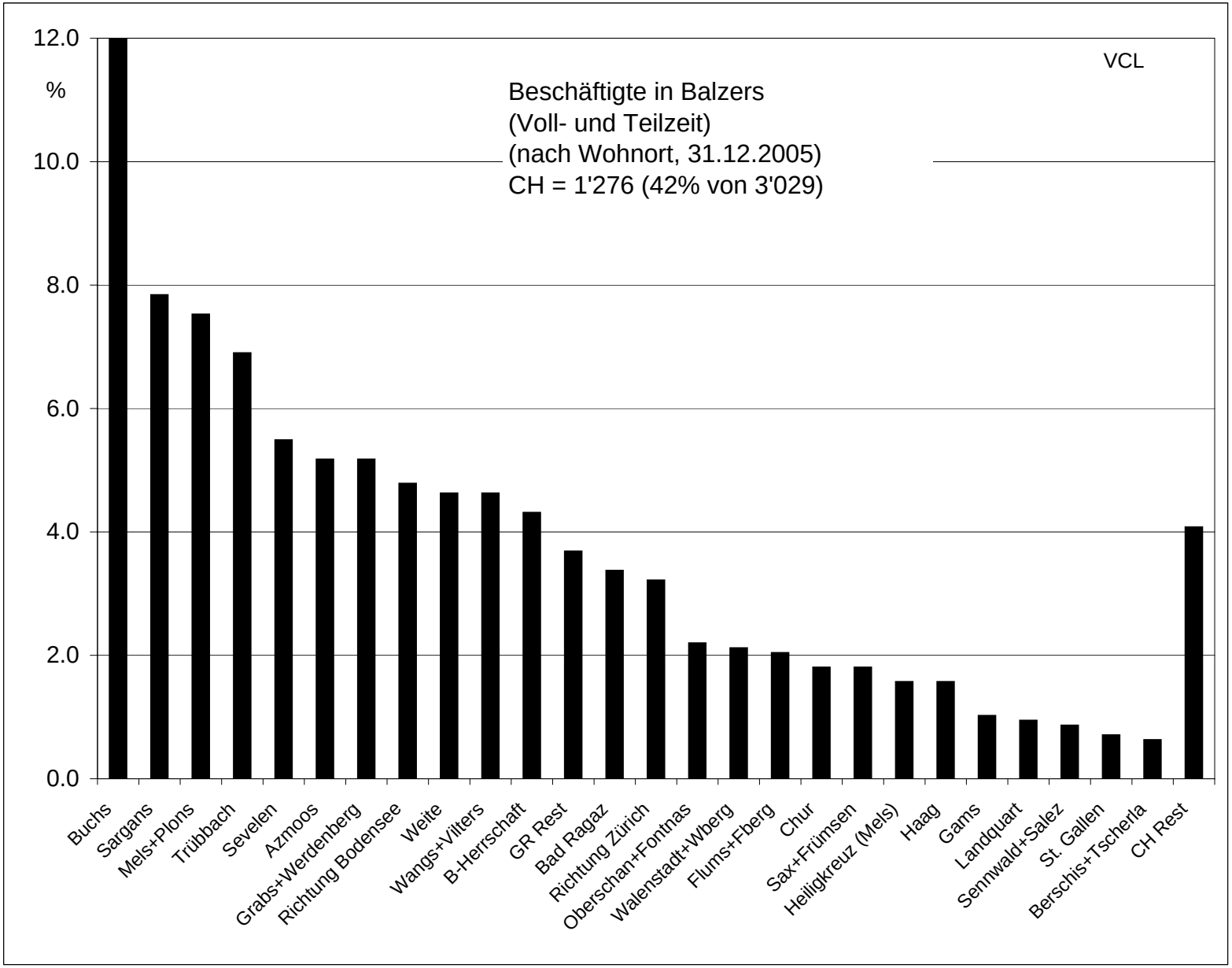
	Betreff	*Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Begründung, Bemerkungen*
			zusätzlichen Fuss-/Radbrücken über den Rhein ist ein MIV-Anteil von 40% in 5 – 10 Jahren realisierbar.
Teilstrategie X		Auf Ergänzungen des regionalen Strassennetzes bewusst verzichten und statt dessen Betriebliches Mobilitätsmanagement für alle Arbeitgeber der Region mit mehr als 10 MitarbeiterInnen zwingend vorschrieben. Dabei muss der maximale MIV-Anteil vorgegeben und der Zielwert zeitlich gestaffelt reduziert werden.	Entscheidend für Kapazitätsüberlegungen ist die Verkehrsmittelwahl für Arbeitswege. Jede Strassen-Kapazitätserweiterung und somit Attraktivitätssteigerung für den MIV erhöht den MIV-Anteil. Beispiel INFICON AG, Modalsplit im Jahresdurchschnitt: 13% Fuss-/Radverkehr (10% Radverkehr, 3% Fussverkehr) 37% kollektiver Verkehr (30% ÖV, 7% Fahrgemeinschaft) 50% motorisierter Individualverkehr (44% Auto, 6% Motorrad)
Teilstrategie XI			

Redaktionelles zum Bericht

Kap.	Seite		

Zum Vorgehen

Weiteres

Beschäftigte Voll- & Teilzeit

	3029	
	1276	
Wohnsitz	%	Balzers
Buchs	12.0	153
Sargans	7.8	100
Mels+Plons	7.5	96
Trübbach	6.9	88
Sevelen	5.5	70
Azmoos	5.2	66
Grabs+Werdenberg	5.2	66
Richtung Bodensee	4.8	61
Weite	4.6	59
Wangs+Vilters	4.6	59
B-Herrschaft	4.3	55
GR Rest	3.7	47
Bad Ragaz	3.4	43
Richtung Zürich	3.2	41
Oberschan+Fontnas	2.2	28
Walenstadt+Wberg	2.1	27
Flums+Fberg	2.0	26
Chur	1.8	23
Sax+Frümsen	1.8	23
Heiligkreuz (Mels)	1.6	20
Haag	1.6	20
Gams	1.0	13
Landquart	0.9	12
Sennwald+Salez	0.9	11
St. Gallen	0.7	9
Berschis+Tscherla	0.6	8
CH Rest	4.1	52