Verkehrs-Club Liechtenstein

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

16. November 2008

An die Landtagsfraktionen
Fortschrittliche Bürgerpartei
Vaterländische Union
Freie Liste

Verkehrsinfrastrukturbericht 2009 (BuA 141/2008)
Kommentar des VCL

Sehr geehrte Damen und Herren Landtagsabgeordnete

Nach Ansicht des VCL-Vorstands zeigt der zur Beratung vorliegende Verkehrsinfrastrukturbericht 2009 (BuA 141/2008) immer wieder das stark auf den motorisierten Individualverkehr als Hauptverkehrsmittel der Zukunft ausgerichtete Denken. Wir stellen dies im Wissen fest, dass den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs durchaus auch vermehrt Rechnung getragen wird.

A) Der Begriff "Mobilität"

Folgende Stellen lassen uns aufhorchen:
1.1 B S10: "Infolge höherer Mobilität der Bevölkerung wird der Personen- wie auch der Güterverkehr weiter zunehmen."
2. Zweiter Absatz S12: "Ausgehend vom verstärkten Wunsch nach mehr Mobilität sind die Anforderungen an den Bau und Unterhalt der Strassen massiv gestiegen."

Mobilität ist NICHT gleichzusetzen mit motorisiertem Individualverkehr!

Mobilität im Verkehrswesen wird oft als Erreichbarkeit definiert oder in Form der Mobilitätsrate (z.B. von Prof. Knoflacher) als die Zahl der pro Person und Tag zurückgelegten Wege; sie ist mit etwa 3.7 Wegen ziemlich konstant.

Die im Verkehr verbrachte Zeit ist auch in etwa konstant bei 70 Minuten bis leicht ansteigend (Mikrozensus CH).

Was sich ändert ist die Verkehrsmittelwahl und damit die zurückgelegte Distanz.

Die Verkehrsmittelwahl (zu Fuss gehen, Rad fahren, ÖV, MIV) wird weitgehend durch das Angebot von der Politik vorgegeben. Denn die meisten Menschen können Ihre Eigenverantwortung nur innerhalb der vorgegebenen Strukturen wahrnehmen. Doch seit den 50-er Jahren hat man vor allem das Angebot für den motorisierten Individualverkehr immer wieder verbessert – und man tut es heute noch. Fuss- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr haben Nachholbedarf. Darum sollten heute – speziell auch im Hinblick auf die Energiesituation – mit erster Priorität der Fuss- und Radverkehr sowie der ÖV gefördert werden.

Das Beispiel der Einpendler aus Vorarlberg möge erläutern, dass bei steigender Zahl an Arbeitsplätzen und gleich bleibender Mobilität die Zahl der Autofahrten bei zukunftsfähigem Angebot und gutem Marketing sowie Betrieblichem Mobilitätsmanagement sinken wird.
Heute (ungefähre Zahlen):
7'600, 75% = 5'700 per MIV, 15% per ÖV, 10% mit Fahrgemeinschaften & Radverkehr.
2020 (geschätzte Zahlen):
10'000, 45% = 4'500 per MIV, 40% per ÖV, 15% mit Fahrgemeinschaften & Radverkehr.

B) Der Modalsplit und Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Einer der grossen Mängel des “Mobilitätskonzepts 2015” ist, dass der Mut zur Zieldefinition des Modalsplits fehlt und auch der Wille, den Modalsplit in Richtung Nachhaltigkeit zu verändern. Im für Spitzenbelastungen kritischen Arbeitsverkehr beträgt der MIV-Anteil etwa 75% im Jahresdurchschnitt. Es ist heute allgemein bekannt, dass auch bei uns dieser MIV-Anteil durch konsequentes BMM etwa auf 50% gesenkt werden kann. Aber nur, wenn die Politik nicht parallel zum ÖV-Ausbau und zu den Strukturverbesserungen für den Radverkehr auch den MIV attraktiver macht!

Folgender Satz lässt an dieser Erkenntnis Zweifel aufkommen:
Austrasse Vaduz S48: “Um proaktiv agieren zu können, ist es deshalb notwendig, dass auf der Basis des Mobilitätskonzepts rasch mögliche Alternativen oder allfällige Netzergänzungen untersucht werden.”

C) Personen oder Blech bewegen

Bei der Frage nach der Intelligenz der Strassenbenutzung im Kapitel 3 fällt auf, wie der motorisierte Individualverkehr als von Gott gegebene Blechlawine betrachtet wird und durch Verkehrsmanagement optimiert werden soll.

Intelligent ist es, durch eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raums den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr derart vor dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen, dass sich der Modalsplit hin zu weniger MIV verändert. Die Kapazität einer typischen Landstrasse beträgt etwa 1'000 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung. In der Hauptverkehrszeit sind das wenig mehr als 1'000 Personen; bei etwa 1.05 Personen pro Auto in der Hauptverkehrszeit. Durch einen verstärkten Einsatz von Bussen und deren konsequente Bevorzugung vor dem MIV (durch Fahrbahnhaltestellen, Busspuren, Pförtnersysteme) kann die Kapazität der gleichen Strasse für Personentransport etwa verdoppelt werden.

D) Autobahnanschluss/Rheinbrücke Vaduz-Sevelen

Nach Ansicht des VCL werden der Ausbau des Anschlusswerks an die Rheinbrücke und eine “Rheinstrasse Süd” von Vaduz nach Triesen die Attraktivität dieses Rheinübergangs massiv steigern und somit zu noch mehr MIV führen, zu noch mehr Stau und noch mehr verkehrsbedingten Umweltverschmutzungen.

E) Pförtneranlagen zur Busbevorzugung

Die Strecken z.B. zwischen Nendeln und Schaan sowie zwischen Bendern und Schaan eignen sich bestens für den Einbau von Pförtneranlagen mit Busbevorzugung. Immer wenn im Bereich Schaan eine Stausituation droht, werden die Autos draussen zurückgehalten. Der Bus kann den kontrolliert aufgestauten Autos vorfahren. Der VCL geht von der Annahme aus, dass Politik und Behörden erfolgreiche Beispiele wie Obersiggenthal, Köniz und Jona kennen.

Der VCL-Vorstand bittet um wohlwollende Berücksichtigung seines Kommentars.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie: Mitglieder der Regierung, Tiefbauamt