

Regionale Mobilitätskonzepte blühen

Unser Landtag hat das Mobilitätskonzept 2015 in der Oktobersitzung zur Kenntnis genommen. Beim Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein waren am 10. Oktober die Stellungnahmen zum «Standbericht 2» fällig (www.vcl.li/?page=2104). Im Rahmen der Verkehrsplanung Feldkirch Süd des Landes Vorarlberg hat die Dialogrunde die Erkenntnisse der von den NGOs geforderten Untersuchung von Null-Plus-Varianten besprochen (www.vcl.li/?page=18&id=125). Bei allen drei Planungen durfte/darf der VCL mitarbeiten. Doch leider gilt das folgende Zitat aus der zusammenfassenden Broschüre «Erdölknappheit und Mobilität in der Schweiz» der Schweizerischen Akademie für Technische Wissenschaften (SATW) auch für unsere Re-

gion: «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.»

Unsere Meinung

Mit Ausnahme der Umfahrungsstrassen und dem leider nicht berücksichtigten Kontext zum Gesundheitsschutz begrüssen LGU und VCL das Mobilitätskonzept 2015. Aber:

Das Ziel «Die Umweltbelastungen und den Ressourcenverbrauch minimieren/reduzieren» ist nur dann erreichbar, wenn die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gesamthaft reduziert werden. VCL und LGU sind dezidiert der Meinung, dass

der technische Fortschritt allein nicht reicht. Realistische Erfolgsaussichten bestehen nur dann, wenn auf jeglichen Ausbau der Strassenkapazitäten für den MIV verzichtet wird und offensiv schwerpunktmässig die emissionsärmeren Verkehrsträger gefördert werden.

Eine Prüfung von Umfahrungsstrassen (Ersatzstrassen genannt) ist nur dann sinnvoll, wenn

- Null-Plus-Varianten gründlich von kompetenten, externen Verkehrsfachleuten im Konsensverfahren untersucht wurden;
- die Folgen von Peak Oil & Gas darin berücksichtigt sind;
- Luftreinhaltung und Lärmmissionen den Vorgaben entsprechen;
- landesweites Betriebliches Mobilitätsmanagement berücksichtigt ist;
- die Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze eingeführt ist;
- durch organisatorische und bauliche Massnahmen (Berner Modell) gewährleistet ist, dass die

Kapazität für den MIV insgesamt nicht erhöht wird.

Um eine ausreichende Fahrplanstabilität zu gewährleisten, stehen Buspriorisierungen durch Lichtsignalbeeinflussung und die Schaffung von Fahrbahnhaltestellen im Vordergrund. Soweit es die räumliche Situation zulässt, werden vorausschauend Busspuren mit Busbevorzugung und Pfortnersysteme eingerichtet. Kann die Fahrplanstabilität durch diese Massnahmen und den Ausbau der Eisenbahn zu einer S-Bahn mit 30-Minuten-Takt zwischen Feldkirch und Schaan nicht ausreichend gewährleistet werden, sind weitere organisatorische und bauliche Massnahmen zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zu prüfen. Georg Sele

VCL Verkehrs-Club Liechtenstein

Postfach 813, 9490 Vaduz
T/F 00423 232 54 53
vcl@powersurf.li
www.vcl.li