Stellungnahme des VCL zu
Nr. 103/2010 Interpellationsbeantwortung der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Verkehrspolitik der Regierung

Aus strategischer Sicht wichtige Aussagen zum Verkehrswesen

Reduktion der Treibhausgasemissionen
In Liechtenstein verursacht der motorisierte Verkehr etwa 36% der Treibhausgase und zudem viele giftige Schadstoffe sowie krank machenden Lärm. Die Regierung hat mehrfach bekräftigt, dass die Reduktion der Treibhausgase vor allem bei uns im Land selbst erfolgen soll. Dies auch wegen der erheblichen Synergieffekte im Bereich der Luftreinhaltung. Eine sehr wichtige Massnahme ist deshalb eine verursachergerechte Motorfahrzeugsteuer, die statt des Fahrzeuggewichts neu den CO_2-Ausstoss als Bemessungsgrundlage verwendet.

Prognostizierte Verknappung/Verteuerung von Erdöl
In Liechtenstein verschlingt der motorisierte Verkehr etwa 27% des Gesamtenergiebedarfs. Bei einer Verknappung und somit Verteuerung von fossilen Treibstoffen ist die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze beim heutigen Verkehrsanteil (Modalsplit) des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht mehr gewährleistet. Deshalb sind alle verkehrspolitischen Massnahmen darauf auszurichten, dass der MIV-Anteil an den Arbeitswegen von heute 65–70% bis zum Jahr 2020 auf etwa 45% und bis zum Jahr 2050 auf etwa 30% gesenkt wird. Dies ist nur durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit der Eisenbahn als Rückgrat und Linienbussen als Zubringer und Feinverteiler möglich.

Effiziente Verkehrsabwicklung: Kaskade “3V”
Im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein bildet die 3V-Kaskade das Rückgrat aller verkehrspolitischen Überlegungen. Sie lautet:
– Verkehr vermeiden:
  Raumplanung mit Verdichtung in den Zentren; bewusstes Mobilitätsverhalten.
– Verkehr verlagern:
  Infrastrukur für ÖV sowie Fuss- & Radverkehr ausbauen; an ÖV-Haltestellen verdichten.
– Verkehr verträglich gestalten:
  Menschenfreundliche Strassenraumgestaltung; Stauräume in unempfindlichen Gebieten; punktueller Neubau von Strassen.

Fünfer und Weggli – ÖV und MIV?
Viele Verantwortungsträger in unserem Land glauben immer noch, dass man sowohl die Infrastruktur für den MIV wie auch für den ÖV ausbauen soll. Doch ist bekannt, dass jede Attraktivitätssteigerung für den MIV (z.B. Umfahrungsstrassen) den MIV attraktiver macht und somit ein Umsteigen auf alternative Verkehrsmittel (Fahrrad, öffentlicher Verkehr) unwahrscheinlicher wird. Zudem sind konkurrenzierende Investitionen sowohl in den Ausbau der Eisenbahn Feldkirch-Buchs zur S-Bahn FL.A.CH wie auch in Umfahrungsstrassen volkswirtschaftlich unsinnig. Das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein sagt dazu: “Ein Ausbau der übergeordneten Infrastruktur für den MIV (z.B. durch zusätzliche Autobahnanschlüsse oder Ortsumfahrungen) ist aufgrund der eher kleinräumigen Struktur der Verkehrsnachfrage und der zu erwartenden Konflikte mit Siedlungsstruktur und Landschaft nicht zielführend.”

Die zentralen Fragen im Verkehrswesen lauten:
– Was sind die Zielgrössen für den Modalsplit für alle Wege?
– Was sind die Zielgrössen für den Modalsplit für die Arbeitswege?
– Welche Massnahmen sind nötig, um eine veränderte Verkehrsmittelwahl zu erreichen?
– Welche Massnahmen wirken einer Änderung der Verkehrsmittelwahl entgegen?

Leider wurden diese Fragen im Mobilitätskonzept “Mobiles Liechtenstein 2015” – trotz mehrmaliger Intervention des VCL-Vertreters – von den Verantwortungsträgern unter den Tisch gewischt und bewusst nicht gestellt. Die Politik wollte keine messbaren Ziele!

Im Folgenden nimmt der VCL Stellung zum Bericht der Regierung.

2. Allgemeines

Zwar wird auf Seite 9 gesagt, dass die Verkehrspolitik die globalen Randbedingungen berücksichtigen muss. Gerade dies wurde im Mobilitätskonzept "Mobiles Liechtenstein 2015" aber nicht gemacht, da die Effekte von Klimawandel (Reduktion von CO_2 auch im Verkehr) und Peak Oil (Verteuerung von fossilen Treibstoffen) im Wesentlichen nicht berücksichtigt wurden.

Auf Seite 11 oben wird die Studie "Neues strassenunabhängiges Verkehrmittel" zitiert mit einem Modalsplit Anteil von 23–34% des öffentlichen Verkehrs. Der VCL schätzt die Anteile am Modalsplit für Arbeitswege nach Realisierung der S-Bahn Feldkirch-Buchs auf: Fuss-/Radverkehr 15%, Kollektiver Verkehr 40% (Hauptteil ÖV + Fahrgemeinschaften + Firmenbusse), Motorisierter Individualverkehr 45%. Der MIV wird also nicht das Hauptverkehrsmittel bleiben.

Auf Seite 12 unten wird suggeriert, dass die Fahrplanstabilität der Linienbusse bei vermehrten Staus des motorisierten Individualverkehrs leide. Diese Aussage ist so falsch. Dies aus folgenden Gründen:

– Der MIV-Anteil an Arbeitswegen ist dank Betrieblichem Mobilitätsmanagement etlicher grosser Arbeitgeber am Sinken.
– Konsequente Busbevorzugung durch Fahrbahnhaltestellen und Pförtnersysteme lässt die Linienbusse dem Stau vorfahren.

2.2 Allgemein: Aufwendungen und Erträge im Bereich Verkehr (S21)

Die von der Regierung vorgelegte Rechnung berücksichtigt nur die laufenden Ausgaben des Landes, nicht aber die grösseren Ausgaben der Gemeinden.
Nach Abklärungen der damaligen Landtagsabgeordneten Andrea Matt betragen die relevanten Ausgaben der Gemeinden für 2004 mindestens 32 Millionen Franken. 42 Millionen, wenn auch Kanalisation, Gas- /Wasserversorgung im Strassenbereich mitgerechnet werden.

Unter Einrechnung der Einnahmen Linienverkehr sowie des Ertragsanteils der LSVA von 2/3 zugunsten der AHV, generiert der Verkehrsbereich insgesamt also nicht einen Ertragsüberschuss von CHF 8'850'000. Nein, unter Berücksichtigung der Strassenbaukosten der Gemeinden (ohne Kanalisation, Gas- /Wasserversorgung) entstehen bei Land und Gemeinden ein jährlicher Fehlbetrag von etwa 24 Millionen Franken!

Nicht berücksichtigt werden auch die externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs mit zusätzlich etwa 24 Millionen Franken pro Jahr, getragen von der gesamten Gesellschaft.

2.3 Strassennetz/Strassenverkehr: Verkehrsentwicklung (S32)

Das Zitat aus dem Verkehrsbericht 2004, Bericht und Antrag Nr. 51/2004, Seite 56f ist deshalb sachlich nicht richtig, weil bei der Extrapolation eine unveränderter Modalsplit angenommen wurde. Ganz im Gegensatz dazu will die Politik ja durch Förderung des Fuss- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs den MIV-Anteil zugunsten der anderen Verkehrsträger senken.

2.3 Strassennetz/Strassenverkehr: Kreisel "Alte Rheinbrücke" (S37)

Es ist bedenklich, dass die Regierung die 3V-Kaskade für eine effiziente Verkehrsabwicklung und somit Sinn und Geist des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein offensichtlich nicht verstanden hat.
Statt der prioritären Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf alternative Verkehrsmittel werden nur harte und teure Strassenbaumassnahmen aufgeführt.
Von grösster Bedeutung für das Arbeitsgebiet Vaduz-Triesen ist Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) aller mittleren und grossen Arbeitgeber. Entscheidend ist auch, dass die Landesverwaltung ihr eigenes BMM überarbeitet und damit wirksamer macht.
Die Vorbildwirkung von Verantwortungsträgern in Politik, Verwaltung und Privatindustrie kann nicht hoch genug bewertet werden.
Mit den richtigen Massnahmen kann der motorisierte Individualverkehr (allein per Auto oder Motorrad) für Arbeitswege von heute 65–70% bis 2020 (mit der S-Bahn FL.A.CH) auf 45% gesenkt werden, bis 2050 (mit der Regionalbahn LI-Oberland) auf 30%.

2.3 Strassennetz/Strassenverkehr: Auto-Südumfahrung Feldkirch, Mehrverkehr (S44)

Die Verkehrszunahmen von 6–10% oder 1000 Fahrzeugen in Schaanwald mit der Südumfahrung von Feldkirch ist falsch. Dank der Schleusenwirkung der Stadt Feldkirch sind die Verkehrszahlen in Schaanwald seit Jahren konstant bis rückläufig.
Die Verkehrszunahme an der Grenze Schaanwald wird mit Südumfahrung bis 2020 etwa 49% betragen! Die Zahl der Kfz pro Tag wird von heute 11'300 auf etwa 17'000 ansteigen.

Operiert die Regierung mit falschen Zahlen, um nicht vehement gegen den Bau der Auto-Südumfahrung von Feldkirch antreten zu müssen? Unterstützen muss Liechtenstein die Bahn-Südeinfahrt Feldkirch. Diese entspricht auch dem im Programm “Energiezukunft Vorarlberg” definierten Modalsplit. Siehe http://www.vcl.li/bilder/496.pdf.

Gemäss Landesrichtplan, Sachgebiet Verkehr / Bahn Objektblatt Nr. V.3. zieht das Land Vorarlberg in Erwägung, die Bahn-Südeinfahrt Feldkirch langfristig zu realisieren. Mit diesem Ausbau würde der Kreuzungspunkt der Zugskompositionen gegen Süden verschoben. Für die Weiterführung der Doppelspur bis nach Schaan ist der entsprechende Raum langfristig freizuhalten. Es ist volkswirtschaftlich unsinnig, in die konkurrenzierenden Verkehrsträger Schiene UND Strasse zu investieren.

Die Realisierung der Auto-Südumfahrung von Feldkirch ist noch keinesfalls sicher. Denn manchen Verantwortungsträgern ist inzwischen klar, dass die Verkehrsprobleme von Feldkirch und Liechtenstein nicht durch eine Attraktivitätssteigerung des MIV gelöst werden können, sondern nur durch eine Bahn-Südeinfahrt mit Stadterschliessung. Diese Lösung wird heute auch von der ÖBB favorisiert. Erwartet wird, dass sich das Land Liechtenstein klar für den Bahn-Ausbau ausspricht. Eine Aussage dazu fehlt in der Regierungsantwort.

2.4 Bahnnetz/Schienen- bzw. Personenschienennahverkehr: Vaduz etc. (S49)

Der VCL arbeitet an der Studie “Regionalbahn LI-Oberland” von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers nach Trübbach und weiter nach Sargans. Die relevanten Behörden wurden vom VCL informiert; die geologische Vorstudie wurde mit ihnen besprochen.

2.5 Bus/Öffentlicher Verkehr: Busspuren etc. (S60)

Im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein fehlt bei den Massnahmen zur Busbevorzugung das Projekt “Zuschg" Schaanwald mit Zentrumsumfahrung. Der für Autos zugängliche Teil des Platzes soll Begegnungszone werden mit Durchfahrt in beide Richtungen nur für die Linienbusse und den Radverkehr. Lichtsignalanalgen an beiden Enden des Zuschg-Bereichs erlauben den LBA-Bussen, den Verkehr auf der Zentrumsumfahrung aufzuhalten. Dadurch entsteht ein Pförtnersystem mit Busbevorzugung von etwa 200 Metern Länge in beide Richtungen.

2.5 Bus/Öffentlicher Verkehr: Finanzierbarkeit (S65)

Bei der Betrachtung der Kosten des öffentlichen Verkehrs wurden die volkswirtschaftlich relevanten externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs leider ausgeblendet. Diese externen Kosten (z.B. Unfallfolgekosten, Krankheitskosten verursacht durch Luftverschmutzung und Lärm des motorisierten Verkehrs) betragen etwa CHF 1'000 pro Auto und Jahr.
Das Land gab 2009 für den Linienverkehr 17'300'000 Franken aus, für den FL-Takt der ÖBB 250'000 Franken; gesamt für den öffentlichen Verkehr also 17'550'000 Franken.
Die Gesellschaft bezahlt deutlich mehr für die ungedeckten Autokosten, nämlich gegen 24'000'000 Franken pro Jahr.

Der VCL-Vorstand dankt für die Berücksichtigung seiner Argumente.
Für den VCL-Vorstand, Georg Sele (2010-10-19)

Diese Stellungnahme geht an die Landtagsfraktionen, die Parteien und die Regierung.
Sie wird auf der VCL-Homepage veröffentlicht.