Verkehrs-Club Liechtenstein

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

26. September 2006

An die FL-Regierung
Herr Regierungsrat
Hugo Quaderer
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Landesrichtplanung: Stellungnahme des VCL

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Vielen Dank für die Einladung des VCL zur Vernehmlassung des Landesrichtplans. Nach einleitenden Bemerkungen fokussiert sich der VCL in der Stellungnahme auf das Verkehrswesen – ohne auf die Details einzugehen – und schliesst mit einem Fazit.

Ein zeitgemässer Richtplan sollte in erster Linie der Koordination dienen, indem er die Ziele der räumlichen Entwicklung festschreibt, Nutzungskonflikte und Probleme klar definiert und zukünftige Handlungsfelder aufzeigt. Die vorliegende Landesrichtplanung erfüllt diese Aufgabe nicht. Sie kann allenfalls als Flächenfreihaltungsinstrument für Infrastrukturprojekte zurate gezogen werden. Zudem fehlen konsensfähige Ziele. Einem Richtplanungsprozess sollte eine öffentliche Diskussion über die Ziele der räumlichen Entwicklung vorangehen.

1) Für den Sachbereich Verkehr fehlen konsensfähige Konzepte und Strategien.

Es werden alle Optionen offen gehalten. Bei den Infrastrukturprojekten fehlt eine begründete Schwerpunktsetzung. Die Angabe der tatsächlich sehr tiefen Koordinationsstände verunmöglicht jede planerische Aussagekraft. Wir bezweifeln die Richtigkeit einiger dieser Angaben: Die im Objektblatt V.6, MIV, angegebenen Koordinationsstände “Vororientierung” stehen im Widerspruch zu den tatsächlichen Planungsständen! Zahlreiche Umfahrungsstrassenprojekte, als “Ersatzstrassen” deklariert, sind bereits in Planung, teilweise bereits in der Detailplanung.

2) Graphische Darstellung mangelhaft

Die zahlreichen Infrastrukturprojekte im Bereich Verkehr sind verharmlosend und nicht transparent dargestellt. Auch wenn der Koordinationsstand bei vielen dieser Projekte noch auf Stufe Vororientierung ist, sind die Raumansprüche ausdrücklich definiert. Sie sind daher auch auf dem Plan lesbar auszuweisen.

3) Grundlegende Aussagen zu Mobilität und Verkehrswesen

Die Mobilitätsrate gibt die Zahl der Wege pro Person und Tag an, unabhängig von der Art des Verkehrsmittels. Sie beträgt in Mitteleuropa etwa 3,7 Wege pro Tag mit einer Unterwegszeit von durchschnittlich 70 Minuten. Die Mobilität ist in den letzten Jahrzehnten nicht gewachsen, aber die Verkehrsmittelwahl hat sich hin zum Auto verlagert und die zurückgelegten Wege sind länger geworden. Dies, weil die Strukturen auf das Auto ausgerichtet wurden mit grosszügigen Privilegien für Autofahrende und negativen Auswirkungen für Volksgesundheit und Umwelt. Zeitersparnis ist im System keine eingetreten!

4) Nachhaltige Abwicklung des Verkehrs

Unter Punkt 4.3 Verkehr, Verkehrszunahme steht: “Die Aufgabe, den prognostizierten Mehrverkehr bewältigen zu können, muss das Land nachhaltig angehen.” Schon heute ist die Verkehrsabwicklung nicht nachhaltig. Es geht also generell darum, den aus den Mobilitätsbedürfnissen resultieren Verkehr nachhaltig abzuwickeln.

Die OECD-Studie “Nachhaltig umweltverträglicher Verkehr – Internationale Perspektiven” fordert für den Personenverkehr eine deutliche Vergrösserung des Anteils an nicht-motorisiertem Verkehr (zu Fuss gehen, Radfahren) und öffentlichem Verkehr (Bus, Bahn) sowie eine deutliche Verkleinerung des Anteils an motorisiertem Individualverkehr (Auto, Motorrad). Zudem sollen die Umweltbelastungen durch technologische Veränderung reduziert werden.

Eine Landesrichtplanung muss im Sinn einer nachhaltigen Entwicklung der Forderung nach einer deutlichen Änderung des Modalsplits gerecht werden, hin zu mehr Fuss-, Rad- und öffentlichem Verkehr bei weniger Wegen mit dem Auto/Motorrad.

5) Strategische Überlegungen

Eine Landesrichtplanung muss den für Liechtenstein wichtigen strategischen Überlegungen gerecht werden. Sie muss also folgende Ziele verfolgen:

CO_2-Emission aus Verkehr senken
Etwa 38% der CO_2-Emissionen werden dem Verkehr zugeordnet. Liechtenstein hat das Kyoto-Protokoll unterschrieben und muss die klimawirksamen CO_2-Emissionen reduzieren.

Schadstoffbelastung aus Verkehr senken
Etwa 30 – 50 % der gesundheitsgefährdenden Immissionen werden durch den Verkehr verursacht. Grosse Teile von Liechtenstein sind gemäss Luftreinhaltegesetz ein Sanierungsgebiet. Die Grenzwerte von Ozon und Feinstaub werden im Jahresmittel häufig und deutlich überschritten. Luftschadstoffe erzeugen hohe Krankheitskosten.

Lärmbelastung durch Verkehr senken
Etwa 30% der Bevölkerung fühlen sich durch krank machenden Verkehrslärm belästigt.

Energieverbrauch durch Verkehr senken
Die Reichweite für Erdöl wird gegenwärtig auf etwa 40-50 Jahre geschätzt. Bereits jetzt erreichen wir global das weltweite Ölfördermaximum. Eine kürzliche Monatsveröffentlichung der IEA (Internationale Energie Agentur) dokumentiert ein Stagnieren der globalen Erdölproduktion während des letzten Jahres. Führende Geologen sagen ab nun einen Produktionsrückgang von mehreren Prozent pro Jahr voraus. Die Konsequenzen werden weiterhin steigende Rohöl- und Treibstoffpreise sein. Eine energieeffiziente Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse ist strategisch für unser Land und die Region entscheidend.

Landverbrauch durch Verkehr eindämmen
Der Verkehr beansprucht einen hohen Anteil unserer knappen und wertvollen Landressourcen. Ein Beispiel: Autofahren beansprucht bei einem Besetzungsgrad von 1.4 Personen bei 50 km/h eine Strassenfläche von etwa 200 m^2 pro Person, Busfahren bei 40% Besetzung nur knapp 9 m^2 pro Person.

6) Fazit

Aus Sicht des Verkehrswesens lehnt der VCL-Vorstand die Landesrichtplanung in der vorliegenden Form ab. Wir befürchten, dass mit ihm die vielen unausgereiften und auf veralteten Vorstellungen beruhenden Infrastrukturprojekte legitimiert werden und dass die Koordination mit Ansprüchen aus anderen Sachbereichen vernachlässigt wird.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie:
SD Erbprinz Alois, Landtagsfraktionen, Regierungschef O.Hasler, Regierungschef-Stellvertreter Dr. K.Tschütscher, Regierungsrätin R.Kieber-Beck, Regierungsrat Dr. Martin Meyer, LGU