Energiezukunft Vorarlberg: Energieautonomie bis 2050
Massnahmen bis 2020: Anpassungen durch Lenkungsgremium
Treffen vom 30. Mai 2011 in Bregenz

Stellungnahme des VCL zur Diskussion betreffend Verkehrslösung Feldkirch Süd

1) Energiezukunft und Mobilität

1.1) Sinn und Geist

Energieautonomie bis 2050 beinhaltet im Wesentlichen eine Reduktion des Energiebedarfs auf etwa ein Drittel von heute – entsprechend den Zielsetzungen einer 2000-W-Gesellschaft – und Bereitstellung des dann noch nötigen Energiebedarfs aus erneuerbaren Quellen.

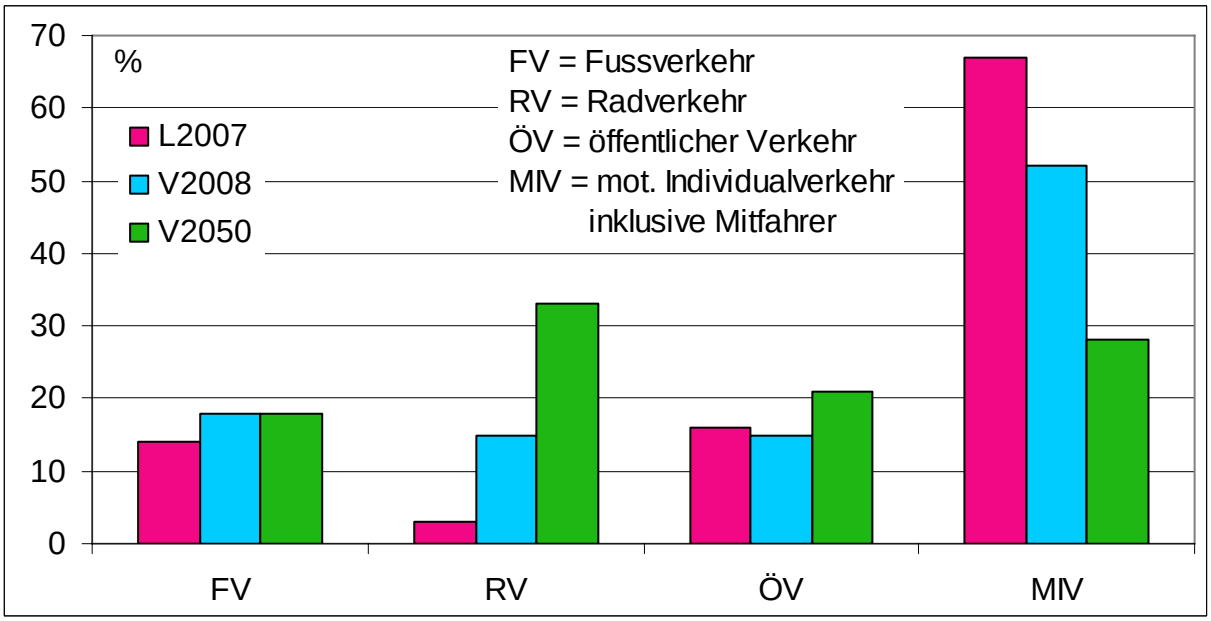
Dabei wurden alle Sektoren je von einer Werkstatt erarbeitet. Der Unterzeichnete durfte seit Beginn des Prozesses in der Werkstatt "Mobilität" mitarbeiten; bei der Erarbeitung der Massnahmen bis 2020 in der Arbeitsgruppe "Mobilität und Raumplanung".

1.2) Energiebedarf und Modalsplit 2050

Die Werkstatt "Mobilität" hat realistische Abschätzungen der möglichen Reduktion des Energiebedarfs für das Verkehrswesen erarbeitet und für den Personenverkehr den erreichbaren Modalsplit abgeschätzt.

Die Schätzung beruht auf der Annahme, dass die Politik keine Massnahmen setzen wird, die der Zielsetzung der Energieautonomie bis 2050 wesentlich widersprechen.

Die Grafik zeigt die Daten des Modalsplits für alle Wege für Liechtenstein (L) und Vorarlberg (V). Es ist wichtig festzuhalten, dass Vorarlberg heute eine wesentlich günstigere Ausgangslage hat als Liechtenstein (Verkehrserhebung 2007); dies dank – im Verhältnis zu Liechtenstein – recht kluger Radverkehrs-Politik in Vorarlberg über viele Jahre.



Doch die Herausforderung für 2050 ist erheblich. Dies insbesondere, da die Modalsplitänderung hin zu viel mehr Radverkehr neben der Verbesserung der Rad-Infrastrukturen vor allem eine Frage der Verhaltensänderung der Bevölkerung sein wird.
Also eine Frage sehr guter Kommunikation, von Anreizen für den Radverkehr und Abreizen für den Autoverkehr für Kurzstrecken; dies im Wissen, dass gegen 50% der Autowege im Nahbereich bis 5 km liegen.

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

2) Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) in Liechtenstein und Modalsplit

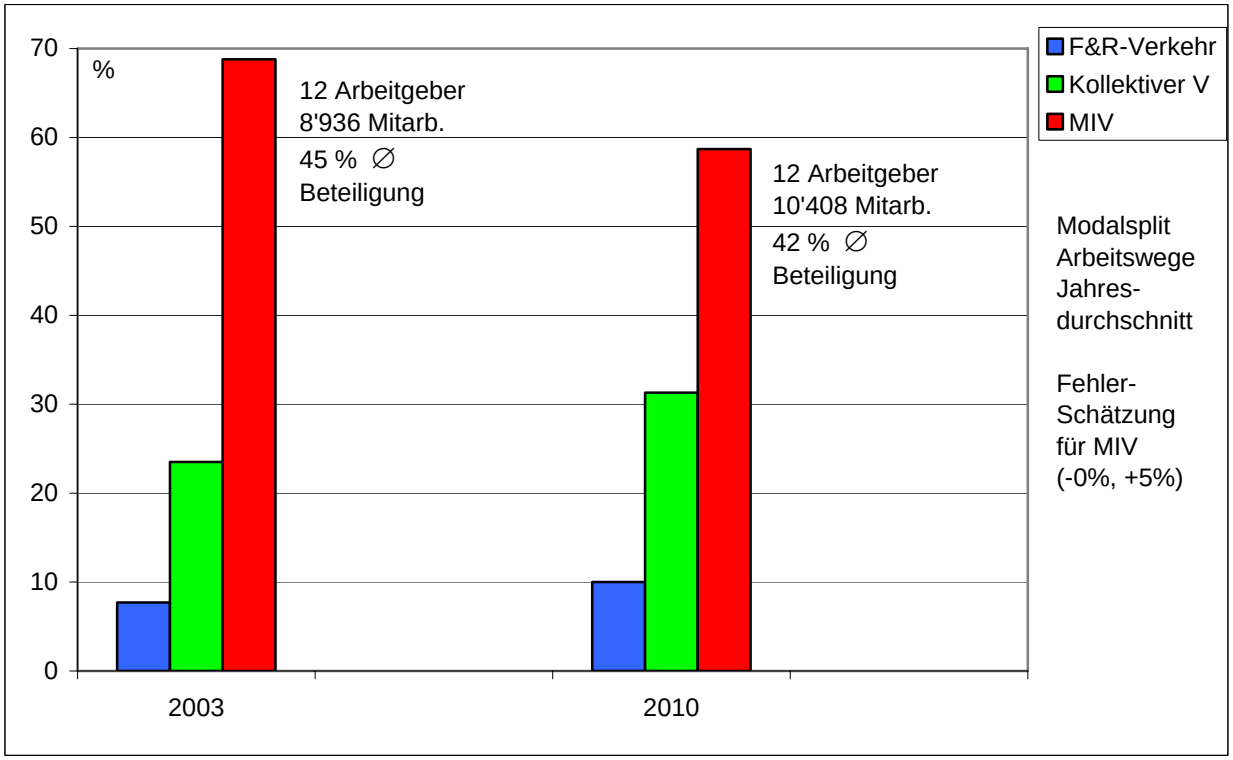
2.1) Inficon AG in Balzers als BMM-Pionier

In der damaligen Balzers und Leybold AG wurde im Rahmen der Zertifizierung von Balzers Instruments nach ISO 14001 im Jahr 1998 der Energiebedarf für die Arbeitswege bei der Energieanalyse mit berücksichtigt. Es zeigte sich, dass die Arbeitswege der Mitarbeitenden etwa 50% des totalen Energiebedarfs ausmachen. Dies war der Start eines ernsthaften BMM, das in der Inficon AG (Nachfolger von Balzers Instruments in der Inficon Holding ab dem Jahr 2000) konsequent entwickelt, weiter betrieben und optimiert wurde.

Heute beträgt der MIV-Anteil (allein im Auto oder per Motorrad) im Jahresdurchschnitt noch 50% (Umfrageergebnis 45%). Der Anteil des kollektiven Verkehrs (ÖV, Fahrgemeinschaften, ev. Werkbus) liegt bei 37%, der Anteil des Fuss-/Radverkehrs (vor allem Radverkehr) bei 13%.

2.2) Entwicklung des Modalsplits der Arbeitswege von 2003 bis 2010 (LIHK-Umfragen)

Auf Anregung der Inficon AG wurde in der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer (LIHK) eine Arbeitsgruppe zum Thema BMM eingesetzt. Aus dieser Zusammenarbeit aller grossen und einiger mittleren Arbeitgeber ist das BMM in Liechtenstein schrittweise auch in anderen Betrieben und in der Landesverwaltung eingeführt worden. Mehrere grosse Arbeitgeber sind jedoch erst in einer Vorbereitungsphase.



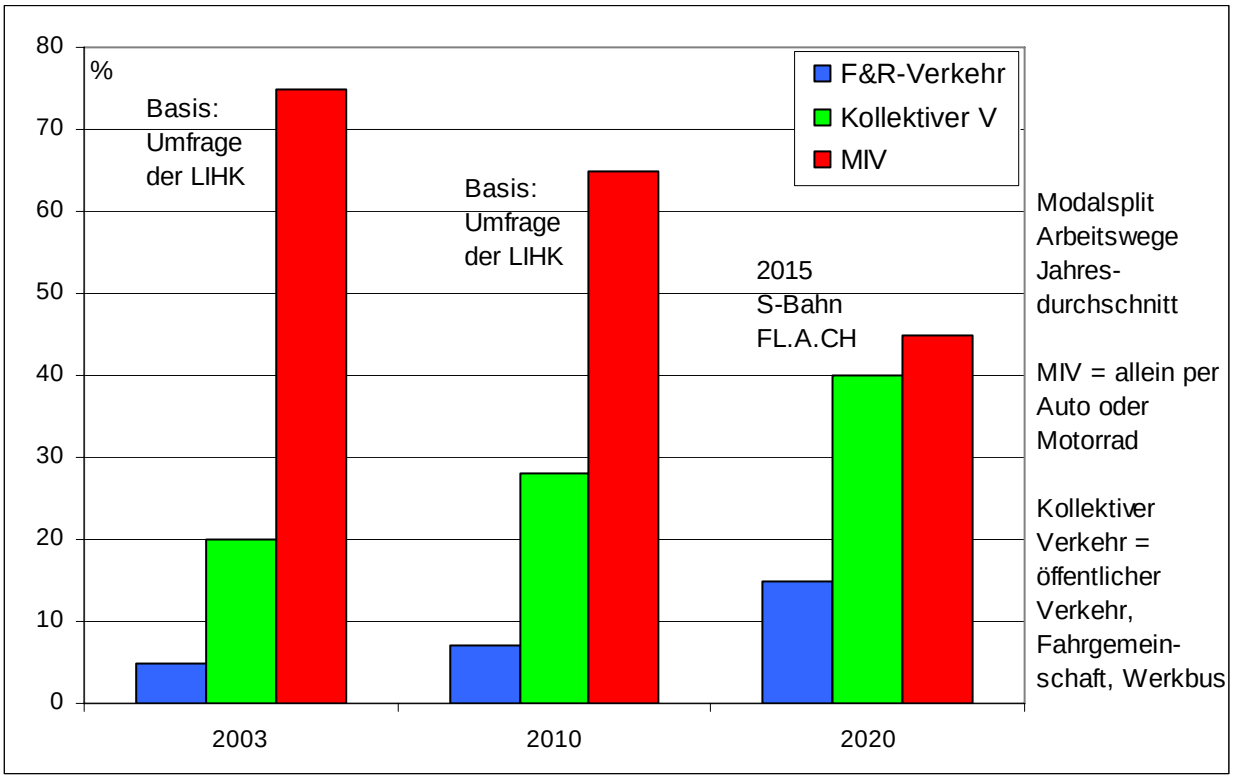
Obwohl noch nicht alle grossen Arbeitgeber BMM eingeführt und einige nur wenig wirksame BMM-Systeme haben, hat der MIV-Anteil an den Arbeitswegen in und nach Liechtenstein von 2003 bis 2010 dennoch schon um gut 10% abgenommen. Das Potential zu einer weiteren deutlichen Reduktion des MIV-Anteils ist bei geeigneten Massnahmen gegeben.

2.3) Schätzung des Modalsplits der Arbeitswege für Liechtenstein

Auf Basis der LIHK-Umfrage kann der Modalsplit der Arbeitswege in und nach Liechtenstein abgeschätzt werden. Die Fehlerquote für den MIV beträgt -0%/+5%. Siehe folgende Grafik.

Die Verkehrserhebung 2007 hat für Liechtenstein für alle Wege ergeben:
MIV = 67%, ÖV = 16%, Fuss-/Radverkehr = 17%

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



Die Grafik zeigt auch den geschätzten Einfluss eines Ausbaus der Eisenbahn Feldkirch-Buchs zu einer S-Bahn im Halbstundentakt mit schlanken Anschlüssen an Bahn und/oder Bus in Buchs, Schaan, Nendeln, Schaanwald und Feldkirch.

Durch einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs zum attraktiven regionalen Verkehrsmittel mit der Bahn als Rückgrat – speziell auch für Arbeitspendler nach Liechtenstein – kann die ganze Region stark vom Autoverkehr für Arbeitswege entlastet werden. Dies gilt ganz speziell auch für den Raum Feldkirch und die Bärenkreuzung.

2.4) Erreichbarkeit regionale Wirtschaftsstandorte

Bei steigenden Energiekosten und somit steigenden Kosten für die Mobilität ist die attraktive Erreichbarkeit der Wirtschaft – und speziell der Wirtschaft in Liechtenstein – nur gegeben mit der Eisenbahn als regionalem Rückgrat des ÖV. Gerade die Arbeitgeber in Schaan, Eschen-Nendeln und Mauren-Schaanwald haben dies erkannt und rechnen fest mit der Einführung der S-Bahn FL.A.CH im Halbstundentakt im Jahr 2015 als Basis ihres BMM.

Aus strategischer Sicht – auch im Hinblick auf das Ziel von Vorarlberg bis 2050 Energieautonomie zu erreichen – soll in eine Attraktivitätssteigerung des ÖV investiert werden und nicht in eine Attraktivitätssteigerung des MIV. Gleichzeitig in eine Attraktivitätssteigerung sowohl des ÖV wie des MIV zu investieren ist volkswirtschaftlich unsinnig und verkehrspolitisch kontraproduktiv. Denn jede Attraktivitätssteigerung des MIV bewirkt eine Konkurrenzierung des ÖV.

3) Feldkirch und Liechtenstein entlasten

3.1) Bärenkreuzung entlasten ohne Liechtenstein mehr zu belasten.

Es ist allgemein anerkannt, dass die Bärenkreuzung vom motorisierten Verkehr entlastet werden soll. Dies ohne im gesamten Netz Mehrbelastungen zu erzeugen.

Wie in der Null-Plus-Variante aufgezeigt wurde, kann dies zukunftsfähig erreicht werden durch einen Ausbau der Bahn zum regionalen ÖV-Rückgrat bei gleichzeitigen Fördermassnahmen für den Fuss-/Radverkehr und einschränkenden Massnahmen für den Autoverkehr.

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

Der erste Schritt ist der Ausbau der Eisenbahn Feldkirch-Buchs zu einer S-Bahn im Halbstundentakt bis 2015. Der zweite Schritt ist die Bahn-Südeinfahrt von Tosters zum Bahnhof Feldkirch mit Stadterschliessung. Dies erlaubt 15-Minuten-Takt im kritischen Bereich Feldkirch-Schaan. Durch den Bahnausbau werden die Belastungen der Bärenkreuzung sowohl durch Autos wie durch den Busverkehr stark reduziert.

Ganz im Gegensatz dazu bewirkt eine Attraktivitätssteigerung des MIV durch eine Südumfahrung im gesamten Netz eine deutliche Erhöhung der Zahl der Autowege. Am deutlichsten mehr belastet wird Schaanwald. Ehrlich berechnet ergibt sich eine Steigerung des motorisierten Verkehrs von gegen 50%. Denn ohne Südumfahrung wird die Zahl der Fahrzeuge weiterhin stagnieren und leicht sinken; mit der S-Bahn FL.A.CH wird sie sogar stark sinken.

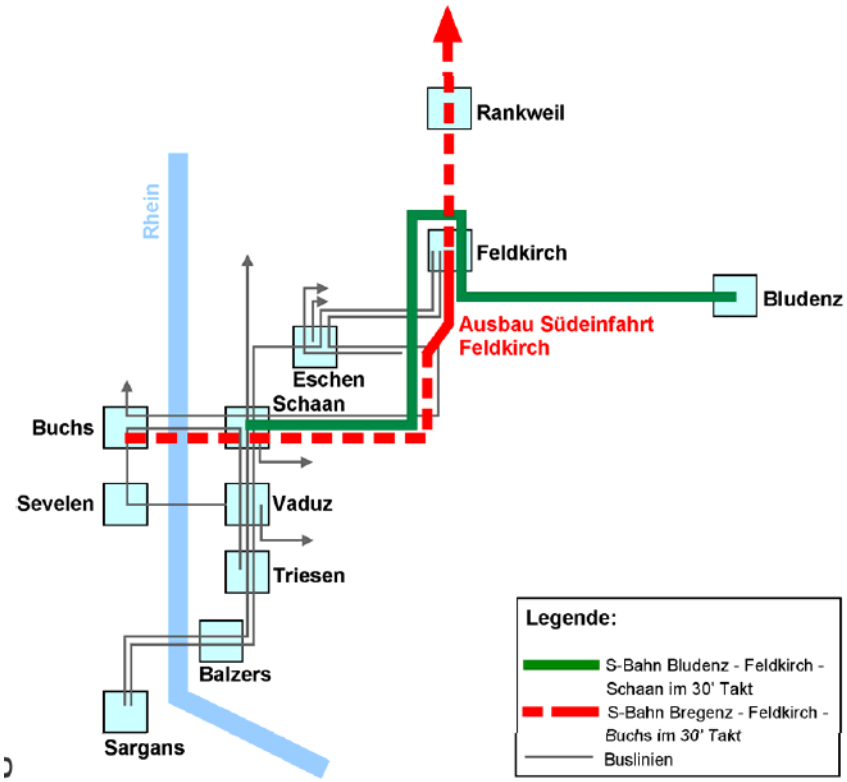
3.3) Südumfahrung V5.3 gegen FL.A.CH

Die Regierung von Liechtenstein lehnt den Ast der Südumfahrung V5.3 gegen Tisis bis fast an die Grenze klar ab, hat dies immer wieder kommuniziert und auch auf das für beide Länder gültige Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention hingewiesen. So wird Regierungschef-Stellvertreter Dr. Martin Meyer z.B. in der LieWo vom 8. Nov. 2009 wie folgt zitiert: “Ein Verzicht auf die Tunnelspange nach Tisis wird seitens der Regierung gefordert, da eine doppelte Investition in den öffentlichen Verkehr sowie in einen Strassentunnel nicht sinnvoll ist.”

4) Zukunftsfähige Entwicklung des Verkehrswesens

4.1) Null-Plus-Variante für Feldkirch Süd

Die Untersuchung der Null-Plus-Variante hat aufgezeigt, wie eine zukunftsfähige und somit der Energiezukunft angepasste Verkehrsinfrastruktur aussehen kann. Dies bei Entlastung von Feldkirch und von Liechtenstein von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs.



Ausbau der Bahn-Südeinfahrt statt der Auto-Südumfahrung

Hauptverkehrszeit:
15-Minuten-Takt
S-Bahn
Feldkirch – Schaan.

Quelle:
Verkehrsplanung
Feldkirch Süd
Untersuchung Variante 0+
ZIS+P Verkehrsplanung
1. Februar 2009

In der Variante 0+ wird aufgezeigt, dass eine zukunftsfähige Änderung der Verkehrsmittelwahl erreicht werden kann, wie sie auch von der Werkstatt “Mobilität” erarbeitet und in der Grafik Seite 1 dargestellt wird. Zum Segen von Feldkirch und von Liechtenstein.

4.2) Entwicklung der Bahn

Nach dem Ausbau der Eisenbahn Feldkirch-Buchs zu einer S-Bahn im Halbstundentakt ist die Bahn-Südeinfahrt von Tosters via Haltestelle Reichenfeld in den Bahnhof Feldkirch der nächste Schritt. Im Landesrichtplan Liechtenstein (Projektblatt Nr. V.3 Verkehr, Bahn) wird in diesem Sinn in der Handlungsanleitung 3 vorinformiert.

In Liechtenstein erarbeitet der VCL eine Studie zu einer Regionalbahn (Vollbahn oder Tram-Bahn) von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers nach Trübbach und weiter nach Sargans. Die Präsentation des Zwischenstandes an der öffentlichen Veranstaltung vom 17. März 2011 ist unter www.vcl.li >News zu finden.

Diese Regionalbahn (Vollbahn oder Tram-Bahn) könnte eines Tages nicht nur bis Schaan geführt, sondern nach Feldkirch oder sogar weiter durchgebunden werden.

Alle diese Bahn-Ausbauten im Sinn einer Variante 0+ werden zu einer Verkehrsmittelwahl im Sinn der Energieautonomie beitragen. Sie werden eine zukunftsfähige Verkehrsmittelwahl in unserer Region stark begünstigen.

Laut Landesrichtplan Liechtenstein (Projektblatt Nr. V.3 Verkehr, Bahn) wird als Handlungsanleitung 6 auch der Bahn-Güterverlad und somit die teilweise Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene als Option offen gehalten.

4.3) Lage der Haltestelle Tosters

Damit das Landeskrankenhaus als sehr grosser Verkehrserreger schon beim Ausbau der Bahn Feldkirch-Buchs zur S-Bahn FL.A.CH erschlossen wird, soll die neue Haltestelle nicht bei der Vorarlberghalle errichtet werden, sondern im Bereich des LKH; dieses kann mit einem Schräglift erschlossen werden.

Damit wird die Bahn-Infrastruktur so ausgebaut, dass einer zukünftigen Bahn-Südeinfahrt keine unnötigen Hindernisse in den Weg gelegt werden.

4.3) Wirtschaftliche Argumente

Bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise von Infrastrukturprojekten sind langfristige Trends, Unterhaltskosten und Lebensdauer wichtige Argumente.
Trends: Die Verknappung und Verteuerung von Treibstoffen wegen Peak Oil und die erforderliche Klimaschutzpolitik sprechen gegen grosse, teure Strassenbauprojekte. Denn diese machen den motorisierten Individualverkehr noch attraktiver, sind also kontraproduktiv.
Unterhaltskosten & Lebensdauer: Eine Bahn-Südeinfahrt hat deutlich kleinere Unterhaltskosten und eine deutlich längere Lebensdauer als eine Auto-Südumfahrung (Letzetunnel V 5.3) mit etwa gleichen Baukosten.

Zudem ist es angesichts enger werdender öffentlicher Haushalte fahrlässig, erst mal eine Strassenlösung zu bauen. Die öffentliche Hand ist gefordert, die strategisch und volkswirtschaftlich richtige Lösung zu realisieren.
Dies bedeutet: Ausbau der Bahn-Südeinfahrt statt der Auto-Südumfahrung.

Vielen Dank für die Berücksichtigung der Argumente des VCL.

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL
2011-06-15

Geht an die Herren Landesräte Rüdisser und Schwärzler
Kopie: Regierungschef-Stellvertreter Dr. Martin Meyer
Veröffentlichung unter www.vcl.li > Stellungnahmen

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