Verkehrs-Club Liechtenstein

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

18. Juni 2011

An die FL Regierung
Regierungsrätin
Dr. Renate Müssner
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Landesrichtplan Stand März 2011 (RA 2011/523-3020)

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin

Der VCL-Vorstand dankt für die Zustellung des Landesrichtplans am 1. Juni 2011.

Nach einleitenden Bemerkungen fokussiert sich der VCL auf das Verkehrswesen.

Landesrichtplan (Stand Oktober 2007)

Auf Einladung von Regierungsrat Hugo Quaderer hatte der VCL am 26. September 2006 die Vernehmlassungsantwort brie0605_2006-09-26LRP.pdf zum Landesrichtplan eingereicht. Sie ist unter http://www.vcl.li/bilder/661.pdf zu finden.

Die Aussagen in der genannten VCL-Vernehmlassungsantwort sind auch heute noch weitgehend gültig. Denn sie wurden im Landesrichtplan (Stand Oktober 2007) im Wesentlichen leider nicht berücksichtigt.

Vernehmlassung zum Landesrichtplan (Stand März 2011)

In Ihrem Schreiben ist zu lesen: “Vorgängig der Genehmigung durch die Regierung wurden die betroffenen Akteure begrüsst und der Entwurf des überarbeiteten Landesrichtplans einer breiten Vernehmlassung unterzogen.”

Diese Aussage muss stark relativiert werden und ist so nicht richtig. Denn es wurden keine NGOs zur Vernehmlassung eingeladen. Dies findet der VCL-Vorstand unschön, auch wenn es bei der Überarbeitung des LRP “nur” um die Implementierung des Mobilitätskonzepts ging.

Mobilitätskonzept 2015

Es ist richtig, dass der VCL in der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts involviert war. LGU & VCL haben mit Brie0805_2008-09-02.pdf eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben zu:
Mobiles Liechtenstein 2015, Mobilitätskonzept, Version 0.17 vom 21.8.2008
Gemäss Sitzung des Lenkungsausschusses vom 27. August 2008

Die Beteiligten wissen allerdings, dass wesentliche Anregungen der NGOs nicht in das Mobilitätskonzept aufgenommen wurden. Dies hat der VCL-Vorstand in seinen Nachrichten im VCS Mitgliedermagazin 6/Dez.2008 kommuniziert. Siehe: http://www.vcl.li/bilder/508.pdf.

Demnach ist die Prüfung von Umfahrungsstrassen (Ersatzstrassen genannt) nur sinnvoll, wenn:
- Null-Plus-Varianten gründlich von kompetenten, externen Verkehrsfachleuten im Konsensverfahren untersucht wurden;
- Die Folgen der Verknappung und Verteuerung fossiler Treibstoffe darin berücksichtigt sind;
- Luftreinhaltung und Lärmimmissionen 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.

Mobilitätskonzept 2015 & Landesrichtplan widersprechen Agglomerationsprogramm

Der VCL begrüsst eine grenzüberschreitende effiziente Verkehrsabwicklung gemäss der Kaskade “3V”, wie im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein vorgesehen. Dies bedeutet: Verkehr vermeiden; Auto-Verkehr auf öffentlichen und Fuss-/Radverkehr verlagern; Verkehr verträglich gestalten.

Synthesebericht vom 23. März 2011 Seite 96: “Um die Siedlungsgebiete über die obigen Massnahmen hinaus vor Immissionen zu schützen, sind punktuelle Netzergänzungen zur Verlagerung grosser, gebündelter Verkehrsströme als Ultima Ratio in Betracht zu ziehen. Ein Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes innerhalb des Perimeters wird als nicht Ziel führend betrachtet und abgelehnt.” Die beiliegende Richtplankarte widerspricht mit all den eingezeichneten Korridoren für den MIV und für den MIV/ÖV dem Agglomerationsprogramm.

Im Widerspruch zu Sinn und Geist des Agglomerationsprogramms werden bei uns im Land Umfahrungsstrassen mit erster Priorität in Richtpläne geschrieben (Vaduz), konsequent verfolgt (Triesen) und gebaut (Schaan). Beschönigend bezeichnen Politik und Behörden diese Teilstücke von Umfahrungsstrassen in Schaan und Vaduz-Triesen als Industriezubringer. Leider ist der Landesrichtplan bezüglich dem Verkehrswesen im Wesentlichen eine Korridorfreihaltung für Umfahrungsstrassen.

Hohe Lebensqualität erfordert attraktive Naherholungsräume. Doch die von der Politik und Behörden gewünschten und im Landesrichtplan als Korridore postulierten Umfahrungsstrassen zerstören oder beeinträchtigen mindestens viele wertvolle Naherholungsräume.

Anmerkungen zu: 7 Verkehr

Verkehrszunahme:
Wenn das Land den prognostizierten Mehrverkehr nachhaltig bewältigen will, müssen alle Massnahmen auf eine Änderung des Modalsplits hin gerichtet sein. Also zu mehr Fussverkehr, mehr Radverkehr, mehr öffentlichem Verkehr und viel weniger motorisiertem Individualverkehr. Dem Landesrichtplan kann der Wille dazu nicht entnommen werden. Ganz im Gegensatz wird der motorisierte Individualverkehr durch die angedachten Umfahrungsstrassen und die so genannten Industriezubringer noch attraktiver und dadurch weiter gefördert.

Anmerkungen zu: 7.1 Verkehrssystem

Schiene und Strasse:
Die Angabe der Motorfahrzeuge pro 1'000 Einwohner ist falsch. Die richtigen Zahlen für 2010 lauten: 983 Motorfahrzeuge, 749 Personenwagen.

Umsteigepunkte:
Nach Realisierung der S-Bahn FL.A.CH sollte auch Schaanwald als Umsteigepunkt für Mauren und Schellenberg geprüft werden, zusätzlich zum Umsteigepunkt Nendeln für Eschen-Bendern.

Massnahme Verkehrssystem:
Semantik: Bushof tönt besser als Busbahnhof.
Aufwertung von Nendeln und Schaanwald als Anschluss- und Umsteigepunkt.
Entlastung der im Mischverkehr genutzten Strassen durch bewusste Änderung der Verkehrsmittelwahl und vermehrte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.

Anmerkungen zu: 7.2 Öffentlicher Verkehr

Im Sinn von Agglomerationsprogramm und Landesrichtplan (Objektblatt Nr. V.3 Verkehr, Bahn, Planungsgrundsatz 3) erarbeitet der VCL die Studie einer Regionalbahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers nach Trübbach (mit Anschluss Richtung Buchs) und weiter nach Sargans. Die Präsentation des Zwischenstandes an der öffentlichen Veranstaltung vom 17. März 2011 ist unter www.vcl.li >News zu finden.

Die Landesbehörden wurden im Juni 2010 vorinformiert betreffend der Linienführung. Die Endfassung der Studie wird im Herbst 2011 vorgestellt werden.

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

Anmerkungen zu: 7.3 Motorisierter Verkehr

Verkehrsbelastung:
Der Motorisierungsgrad von 0.75 bezieht sich auf Personenwagen, nicht Motorfahrzeuge.

Verkehrsbelastung:
Die Angabe von Kommastellen bei den Verkehrszwecken ist irreführend und sachlich falsch. Denn die Fehlerquote beträgt mindestens plus/minus 2%, vielleicht sogar plus/minus 5%.

Qualität Strassenraum:
Der Klarheit halber sollte es heissen: “Das bestehende Strassennetz kann seine Mobilitätsfunktion für *Bedarfs- und Freizeitwege beim heutigen Modalsplit* nicht mehr optimal erfüllen.”

Hauptziel Motorisierter Verkehr, Leitsatz V3:
Hier muss Bezug genommen werden auf die im Agglomerationsprogramm postulierte grenzüberschreitende effiziente Verkehrsabwicklung gemäss der Kaskade “3V”.

Massnahmen Motorisierter Verkehr:
Ersatzstrasse ist ein beschönigendes Wort für Umfahrungsstrasse.
Park & Ride nahe beim Ziel ist wenig wirkungsvoll, gar nicht in einem regionalen Kontext!
Liechtenstein muss zusammen mit den regionalen Partnern Park & Ride an den wesentlichen Quellen unseres Arbeitspendlerverkehrs sicherstellen.

Anmerkungen zu: 7.4 Strassennetz

Leitsatz V4:
Dieser Satz ist für den VCL-Vorstand unverständlich!
Liechtenstein ist sehr gut an das ausländische Autobahnnetz angebunden.
Zudem widerspricht der Satz der Position der Regierung betreffend Südumfahrung Feldkirch, Letzetunnel V5.3.

Anmerkungen zu: 7.5 Zubringerintensive Erschliessung

In Realität ist diese Aussage ein Freipass für Umfahrungsstrassen und deshalb weder nachhaltig noch zukunftsfähig.

Anmerkungen zu: 7.6 Langsamverkehr

Es fehlt der Hinweis auf die Bedeutung von Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen für die Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit des Fuss- und Radverkehrs und auf die Steigerung der Attraktivität für diese Verkehrsmittel.

Zur Präzisierung des hohen Anteils an Rad-Distanzen und dem Potential für den Radverkehr:
– Etwa 50% der Autofahrten sind kürzer als 5 Kilometer;
– Etwa 30% der im Land wohnenden/arbeitenden Menschen haben Arbeitswege bis 3 km.

Anmerkungen zu: Objektblatt V.2 Radwegnetz

Es fehlt der Hinweis auf die im Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen zusätzlichen Rheinbrücken für den Fuss- und Radverkehr und deren Bedeutung für Arbeitswege aus der benachbarten Schweiz.

Anmerkungen zu: Objektblatt V.3 Bahn

Handlungsanleitung 4:
Die Nordeinfahrt in den Bahnhof Buchs wurde im Agglomerationsprogramm gestrichen. Auch für den Kanton St.Gallen ist die Nordeinfahrt als unsinnig abgetan. Somit gehört die Nordeinfahrt auch nicht mehr in den Landesrichtplan.

Anmerkungen zu: Objektblatt V.4 Bus

Ausgangslage:
Heute beruht das Buskonzept weitgehend auf einem 30-Minuten-Takt, nicht 20 Minuten.

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

Anmerkungen zu: Objektblatt V.5 Verkehrskorridore

Handlungsanleitung 2:
“Auf den Achsen Schaan-Vaduz-Triesen und Nendeln-Eschen-Bendern sind ausserhalb der Siedlungsgebiete Korridore als alternative Verbindungen für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr vorzusehen.”

Der VCL hat in den Diskussionen zum Mobilitätskonzept 2015 immer wieder betont, dass diese Aussage unsinnig ist. Der öffentliche Verkehr muss bei den Leuten sein und soll zur Siedlungsverdichtung führen. Korridore im “Grünen” sind in Realität Freipässe für Umfahrungsstrassen und für die Zerstörung von Naherholungsräumen.

Anmerkungen zu: Objektblatt V.6 Motorisierten Individualverkehr

Grundsatzbemerkung:
Das ganze Objektblatt ist in einer auto-zentrierten Denkweise geschrieben, ausgehend von einem linearen Ableiten der Zukunft aus der Vergangenheit.
Aus strategischer Sicht sind folgende wesentliche Argumente nicht hinreichend berücksichtigt:
– Nachhaltige Entwicklung der Region;
– Ungewisse Energiezukunft wegen Verknappung und Verteuerung der fossilen Treibstoffe;
– Betriebliches Mobilitätsmanagement.

Das vorliegende Objektblatt ist abzulehnen. Es ist unter Berücksichtigung einer effizienten Verkehrsabwicklung gemäss der Kaskade “3V” (siehe Agglomerationsprogramm) neu zu erstellen.
Kaskade “3V” bedeutet: Verkehr vermeiden, Auto-Verkehr auf öffentlichen sowie Fuss- und Radverkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten.
Umfahrungsstrassen sollen nur als “Ultima Ratio” nach gründlicher Prüfung von Null-Plus-Varianten im Konsensverfahren in den Richtplan aufgenommen werden.

Laut Richtplankarte sind Umfahrungsstrassen schon festgelegt um Schaan (Etappen 2 und 3) und vorgesehen für Schaanwald-Nendeln, Eschen. Im Raum Vaduz bis Triesen Süd sind so genannte MIV/ÖV-Korridore vorgesehen, die in Realität auch Umfahrungsstrassen sind.

Der VCL-Vorstand verweist in diesem Zusammenhang auf seine Stellungnahme zum “Raumordnungsbericht 2008”; siehe http://www.vcl.li/bilder/521.pdf.

Anmerkungen zu: Objektblatt V.8 Anschlusspunkte

Ausgangslage:
Es fehlt Sevelen als stündlicher Anschlusspunkt der S4 für den Raum Vaduz-Triesen ab Dezember 2013.

Der VCL-Vorstand bittet um Berücksichtigung seiner Argumente.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Diese Stellungnahme wird auf der VCL-Homepage veröffentlicht. Kopie an:
SD Erbprinz Alois
Landtagsfraktionen
Regierungschef Dr. K.Tschütscher, Regierungschef-Stellvertreter Dr. Martin Meyer, Regierungsrätin Dr. Aurelia Frick, Regierungsrat Hugo Quaderer
Gemeindevorsteher
Remo Looser, Mitarbeiter der Regierung; Huber Ospelt, Stabstelle für Landesplanung; LGU

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