Verkehrs-Club Liechtenstein

Gemeinde Schaan: Ziele 2011 – 2015, Umwelt und Verkehr (GR19 vom 7.12.2011)

Der VCL-Vorstand empfiehlt dem Gemeinderat, das bfu-Modell 50/30 und für das Zentrum speziell das "Berner Modell" zu prüfen.

1) Verkehr ist eine Querschnittsaufgabe

Die durch die Mobilitätbedürfnisse erzeugten Verkehre und die heutige Verkehrsmittelwahl werden durch viele Entscheide der Politik beeinflusst (z.B. Raumordnung, Verkehrsinfrastruktur, interne & externe Verkehrskosten) und haben Auswirkungen auf viele Sektoren (z.B. Gesundheit, Umweltbelastung, Attraktivität von Wohngebieten und Zentren, subjektive und objektive Sicherheit, Energiebedarf, Treibhausgasemissionen).

In Realität wird das Verkehrswesen meist nicht als eine Querschnittsaufgabe betrachtet, sondern sektoriell; als ob diese starken Abhängigkeiten nicht bestehen würden. Dies führt zu suboptimalen Lösungen.

2) Umwelt und Verkehr (Zitate aus GR19 vom 7.12.2011, Traktandum 262)

2.1) Moderne Verkehrskonzepte

"In Zusammenarbeit mit dem Land wirkt die Gemeinde massgeblich mit, damit die Verkehrsbelastung und die Immissionen in den Wohngebieten abgebaut werden können. Mit modernen Verkehrskonzepten erhöht Schaan die Wohn- und Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner: einerseits durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs (Fussgänger, Velofahrer) und andererseits durch die gezielte Lenkung des Individualverkehrs. Die Gemeinde setzt sich für den Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes, für Verkehrssicherheit und insbesondere für die Schulwegsicherung sowie für die Schärfung des Umweltbewusstseins in Mobilitätsfragen ein."

2.2) Nachhaltige Umweltpolitik

"Als Energiestadt-Gemeinde engagiert sich Schaan für eine nachhaltige Umweltpolitik. Die Förderung des Energiesparens und der erneuerbaren Energien sowie die Beratungsdienstleistungen der Gemeinde tragen zu einem sorgsameren Umgang mit Energie bei. Umweltpolitisch bedeutsam sind die vorgenommenen Renaturierungen, die Pflege der Grünstreifen und Naherholungsgebiete, das hohe Niveau in der Versorgung und Entsorgung sowie in der Abfallbewirtschaftung und die Umsetzung eines zukunftsorientierten Deponiekonzepts."

2.3) Massnahmen und Termine (Auszug Verkehr)

"Das Datenmaterial über den Ziel- und Quellverkehr in der Gemeinde verfeinern und aufbereiten, um die Entscheidungsgrundlagen für verkehrspolitische Massnahmen zur Entlastung von Nebenstrassen zu verbessern: 2012
Ein Konzept zur Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr erarbeiten, worin gezielte Massnahmen (z.B. Verbote, Einbahnverkehr auf Nebenstrassen, Sackgassen, Temporeduktionen) auf ihre Wirksamkeit geprüft werden: 2012-2014
Die Attraktivität des Langsamverkehrs fördern und die dazu notwendigen Infrastrukturen durch die Schaffung von Velo-Unterständen an viel besuchten Orten bereitstellen (z.B. SAL/Rathaus): 2011-2015
Das Fuss- und Radwegnetz sukzessive ausbauen und erweitern. Die Verbindung Bretscha-Industriegebiet vorrangig realisieren: 2012-2013"

2.4) **Hinweise des VCL**

In Schaan ist die Herausforderung nicht nur die Entlastung der Nebenstrassen, sondern mit gleicher Priorität die attraktive Gestaltung des Zentrums im gesamten Bereich des Grosskreisels. Für beide Herausforderungen liefern das bfu-Modell 50/30 und für das Zentrum speziell das "Berner Modell" in der realen Welt gut erprobte und erfolgreiche Umsetzungen.
Siehe: http://www.verkehrsclub.ch/de/unsere-themen/aktuelle-kampagnen/tempo-30.html
Das VCS-Factsheet gibt eine gute Übersicht und die Seite enthält wichtige Links.

Brie1205 Postfach 813, 9490 Vaduz, T/F 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Die “Verkehrsbelastung und die Immissionen” sollen generell reduziert werden! Auch schliesst eine nachhaltige Umweltpolitik das Verkehrswesen mit ein.

3) Konzepterarbeitung Reduktion von Fremdverkehr auf den Quartierstrassen – Zwischenstand / Gesuch Einführung Tempo 30 Strasse Im Loch (Zitate aus GR19 vom 7.12.2011, Traktandum 264)

3.1) Erwägungen

“Ein Gemeinderat stellt den Zusatzantrag, die Einführung von Tempo 40 zu prüfen. Dieses Tempo sei um 20 % geringer als Tempo 50, aber „fahrbar“ und realistisch. Mit einem kürzeren Bremsweg sei auch viel gewonnen. Wenn dieses Tempo auf den Nebenstrassen eingeführt werde, könnten die Autofahrer motiviert werden, die Landstrasse zu nutzen.”

“Ein Gemeinderat würde es begrüssen, wenn auch auf der Landstrasse Tempo 40 gelten würde. Dies liege allerdings nicht in der Kompetenz der Gemeinde. Es wäre gut, einen „Raster“ über die ganze Gemeinde zu legen, um ein einheitliches Bild, eine Gesamtschau zu gewinnen.”

3.2) Beschlussfassung

“1. Es soll geprüft werden, ob Tempo 40 auf den Gemeindestrassen eingeführt werden kann. Ausserdem soll die Sinnhaftigkeit geklärt werden. (einstimmig)

2. Der Zwischenstand der Konzepterarbeitung Reduktion Fremdverkehr auf den Quartierstrassen wird zur Kenntnis genommen. (einstimmig)

3. Auf das Ansuchen der Anwohner der Strasse Im Loch zur Einführung von Tempo 30 wird derzeit nicht eingetreten. Die Problematik soll im Rahmen der Konzepterstellung Reduktion Fremdverkehr auf den Quartierstrassen untersucht werden. (12 Ja, 13 Anwesende)”

3.3) **Hinweis des VCL**

Das “Berner Modell” zeigt auf, wie eine attraktive Gestaltung des Zentrums im gesamten Bereich des Grosskreisels durch Tempo-30 realisiert werden kann.

Logischerweise ist dann Tempo 40 für Nebenstrassen keine sinnvolle Variante. Sinnvoll scheint eine konsequente Realisierung von Tempo-30-Zonen auf allen Nebenstrassen mit Tempo 50 auf den Hauptstrassen; ausser auf sensiblen Strecken.

4) VCL-Schreiben an die Vorsteher vom 14. März 2011

Durch Tempo 30 auf Hauptstrassenabschnitten und entsprechender Strassenraumgestaltung wird der Verkehrsfluss nachweislich verbessert. Zudem können Gefahrenzonen entschärft und die Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum aufgewertet werden.

Das Schreiben Brie1105_2011-03-14.pdf an die Vorsteher zum Thema “Tempo 30 im Ortszentrum” findet sich unter: http://www.vcl.li/bilder/691.pdf

Link zum Berner Modell:
http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/berner_modell.html

Tempo-30-Zonen in Quartieren sind ein wichtiger Beitrag für sichere Strassen. Die Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) propagiert das Modell Tempo 50/30.
Link zur bfu: http://www.bfu.ch/German/strassenverkehr/Seiten/Tempo-30-Zonen.aspx

Georg Sele 2012-01-15

Verteiler:
Schaaner Gemeinderätinnen und Gemeinderäte per Post
Vorsteher, Ressort Verkehr, Tiefbauamt per E-Mail

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