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

27. November 2012

Herrn Landesstatthalter
Mag. Karlheinz Rüdisser

Verkehrslösung Feldkirch Süd
Bericht über Umweltauswirkungen vom März 2012

Sehr geehrter Herr Landesstatthalter

Der VCL erlaubt sich, ihnen als verantwortlichem Regierungsmitglied folgende Stellungnahme zukommen zu lassen:

2.4.1 Involvierte und Beteiligte im Prozess, Seite 7
Der VCL Verkehrs-Club Liechtenstein hat sehr aktiv am Prozess teilgenommen. Bei den Beteiligten ist er unverständlicherweise nicht aufgeführt. Wir bitten um Korrektur.

3.1 RÄUMLICHE ABGRENZUNG, Seite 9
Auch Liechtenstein oder mindestens das Liechtensteiner Unterland müsste als Untersuchungsraum bei der Abschätzung der Umwelteffekte berücksichtigt werden. Denn jede Verkehrslösung Feldkirch Süd hat Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Sehr negative Auswirkungen, wenn die Verkehrslösung ein Letzetunnel V5.3 (Stadttunnel) sein sollte.

5.1.2 Beurteilung der Umweltauswirkungen der Referenzvariante (mit S-Bahn FL.A.CH)
Seit Jahren stagniert der Durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) an der Grenze Tisis-Schaanwald, mit leicht fallender Tendenz. Ohne Strassenbau in Feldkirch, also “Was ist, wenn wir den Letzetunnel nicht bauen” wird dies so bleiben; also keine Zunahme stattfinden.
Die Annahme einer Verkehrszunahme “L191 Grenze” von +28% war schon bei der Präsentation falsch und ist es heute noch. Dies umso mehr, als die Referenzvariante mit S-Bahn FL.A.CH ist. Eine sehr starke Zunahme von über +50% wird allerdings durch den Letzetunnel V5.3 mit den Tunnelportalen nahe bei der Landesgrenze eintreten.
Soll Liechtenstein die fehlende Autobahnverbindung CH-AT übernehmen?

Mit Verteiler an die Dialogrunde und mit Kopie an Sie und Regierungschef-Stellvertreter Martin Meyer hat der VCL mit Brie0905_2009-01-16.pdf mit der Stellungnahme “Verkehrsplanung Feldkirch Süd, Dialogrunde und Interpretation durch die Politik” seine Meinung kundgetan. Diese Datei ist dem heutigen Schreiben angehängt.
Es ist recht offenkundig: das Ergebnis der Null-Plus-Variante ist im vorliegenden Bericht über die Umweltauswirkungen nicht ehrlich dargestellt. Gerne verweise ich dazu auf Punkt G) der angehängten Stellungnahme.
Die Relevanz des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention ist in Punkt C) dargelegt.

Vielen Dank für die Kenntnisnahme dieser Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie an:
Arno Schwärzler
Bürgermeister Wilfried Berchtold, Gabor Mödlagl, Stefan Duelli
Regierungschef-Stellvertreter Dr. Martin Meyer, Markus Biedermann, Remo Looser

Verkehrs-Club Liechtenstein

Verkehrsplanung Feldkirch Süd
Dialogrunde und Interpretation durch die Politik

A) Umwelt und Klima

Die globalen Folgen des Klimawandels, die Verpflichtungen Liechtensteins und Österreichs gemäss Kioto-Protokoll und die Vorteile und Möglichkeiten der CO_2-Reduktion in den eigenen Ländern selbst und speziell im Verkehrswesen werden von der verantwortlichen Politik entweder nicht verstanden oder nicht hinreichend zur Kenntnis genommen. Mögliche Massnahmen zur CO_2-Reduktion im Verkehrswesen sind dringend zu erarbeiten.

Die OECD-Organisation "International Transport Forum ITF" – ein Treffen von 51 Verkehrsministern – hat die Forum Highlights des ersten Jahrestreffens zum Thema "Transport und Energie, die Herausforderung des Klimawandels" vom 28. bis 30. Mai 2008 in Leipzig veröffentlicht. In der Podiumsdiskussion zu einem zukünftig energieeffizienten Verkehrswesen mit tieferen CO_2-Emissionen hat die norwegische Verkehrsministerin Liv Signe Navarsete mutige Worte gesprochen. Sie führte aus: "Politiker haben die Verantwortung, Ziele zu setzen und die Leute zu überzeugen von der Notwendigkeit, den Lebensstil und das Konsumverhalten zu ändern; speziell in den reichen Teilen der Welt." Und weiter: "Ohne ein breites Spektrum von Aktionen, dazu gehören einige unangenehme, und einen integralen Ansatz werden die Emissionen aus dem Transportwesen weiter wachsen; und das können wir nicht zulassen."

Doch die Regierungen von Vorarlberg und Liechtenstein sowie viele Bürgermeister und Vorsteher scheinen sich wenig um die CO_2-Emissionen zu scheren; sie wollen durch Strassenbauten noch mehr motorisierten Verkehr induzieren und sich noch weiter von den Kioto-Verpflichtungen entfernen. Ganz zu schweigen von den anderen krankmachenden Luftschadstoffen, die durch den motorisierten Verkehr verursacht werden.

B) Zukünftige Energieverknappung und -verteuerung

Vor der heutigen Wirtschaftsflaute hat die Nachfrage nach Erdöl das Angebot überstiegen und die Preise bis US$ 145 pro Fass steigen lassen. Fachleute prognostizieren beim nächsten Wirtschaftsaufschwung Preise im Bereich von US$ 200 bis 250 pro Fass; dies wegen steigender Nachfrage nach fossilen Brenn- und Treibstoffen, sinkendem Angebot und steigenden Produktionskosten.

Um die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit der Region zu erhalten, muss die Politik die globalen Folgen von Peak Oil und die Auswirkungen speziell auf das Verkehrswesen in unserer Region ernst nehmen. Die Vorteile und Möglichkeiten von Energieeffizienz und Suffizienz im Verkehrswesen müssen verstanden und mögliche Massnahmen zur Energie-Reduktion im Verkehrswesen erarbeitet werden.

C) Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention

Österreich und Liechtenstein haben das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention unterzeichnet; es ist am 18.12.2002 in Kraft getreten.

In Artikel 11 wird zum Strassenverkehr unter anderem ausgesagt:
2) Ein hochrangiges Strassenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn
b) die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Strassen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- und Neubau von Bahn- und Schiffahrtsstrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Massnahmen erfüllt werden können,
c) die Zweckmässigkeitsprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist, die Risiken beherrscht werden und die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv ausgefallen ist.

Begriffsbestimmung "hochrangige Strassen": alle Autobahnen und mehrbahnige, kreuzungsfreie oder in der Verkehrswirkung ähnliche Strassen.

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

Eine Strassen-Südumfahrung von Feldkirch, bei welcher der Verkehr praktisch bis an die Landesgrenze geführt wird stellt einen wesentlichen Teil einer Verbindung der Autobahnen auf Schweizerischer und Österreichischer Seite durch das Land Liechtenstein dar. Eine Verbindung der Autobahnen entspricht einer "hochrangigen Strasse" gemäss Alpenkonvention. Dies wurde schon bei der Amtsvariante des Letzetunnels von den Beteiligten festgehalten und anerkannt. Deshalb war allen klar, dass die Amtsvariante des Letzetunnels dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention unterliegt. Natürlich gilt dies in gleicher Weise auch für einen Letzetunnel mit einem Kreisel. Denn die Verkehrswirkung ist etwa gleich wie bei der Amtsvariante.

Deshalb haben die Nichtregierungsorganisationen auf die Untersuchung von so genannten Null-Plus-Varianten gedrängt. Es soll im Sinn der Alpenkonvention untersucht werden, ob die Transportbedürfnisse nicht in einer zukunftsfähigen Lösung durch den massiven Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die verstärkte Förderung von Fuss- und Radverkehr erfüllt werden können, möglichst ohne den Bau neuer Strassen.

D) Die Referenzvariante (2020)

Der VCL bemängelt, dass die Referenzvariante im Wesentlichen eine lineare Extrapolation der heutigen Verhältnisse darstellt. Eine deutliche Reduktion des MIV-Anteils für Arbeitswege durch verstärktes Betriebliches Mobilitätsmanagement der Liechtensteiner Arbeitgeber wurde nicht berücksichtigt. Ebenso wurde die Netzwirkung eines attraktiven ÖPNV mit der Bahn als Rückgrat in Vorarlberg und bis Buchs (S-Bahn FL.A.CH) mit Bussen als Bahnzubringer und dazu grenzüberschreitende Buslinien für von der Bahn nicht gut erschlossene Bereiche unterschätzt.

Laut Unterlagen der Dialogrunde vom 24.11.2008 gilt für den Verkehr zwischen Vorarlberg und Liechtenstein inkl. KFZ-Umwegfahrten über die Schweizer A13 für die Anzahl der Wege pro 24 Stunden im Werktagsnormalverkehr für den Personenverkehr:

	ÖPNV	MIV-Lenker	ÖPNV-Anteil
Bestand 2008	3'000	21'000	12.5%
Referenzvariante NP	4'000	29'100	12.1%
Referenzvariante HP	4'400	25'800	14.6%

Dass der ÖPNV-Anteil an den Wegen trotz Ausbau der Bahn Feldkirch-Buchs zur S-Bahn FL.A.CH und trotz attraktivem Ausbau der grenzüberschreitenden Busdienste in der Referenzvariante NP (niedriger Preisanstieg von 1.4% pro Jahr) sogar sinken soll, ist für den VCL nicht verständlich und scheint falsch; Details hat der VCL nie erhalten. Im Widerspruch zur Referenzvariante ist im Liechtensteiner Vaterland vom 13.1.2009 folgende Aussage von Regierungsrat Meyer zu lesen: "Wenn es uns gelingt, eine regionale S-Bahn mit einem 30-Minuten-Takt zu implementieren, werden wir einen Grossteil der Pendlerströme auf die Schiene bringen".

Zusätzlich ist ein solches Ergebnis der Referenzvariante volkswirtschaftlich hoch fragwürdig. Vermutlich basiert es auf falschen Annahmen.

Gegenüber der Referenzvariante steigt der motorisierte Verkehr durch die Strassenbauvariante um etwa +10%, durch Null-Plus-Varianten sinkt er etwa -10% gemäss Untersuchung.

E) Der Weg zur Null-Plus-Variante

Rückblickend scheint für die Politik alles von Anfang an klar gewesen zu sein.

Die Amtsvariante des Letzetunnels hatte sich als nicht kompatibel mit der Alpenkonvention erwiesen und wurde selbst von der Politik als Teil einer Transitachse und Autobahnverbindung durch Liechtenstein gesehen. Da liess die Vorarlberger Regierung 12 Strassenbauvarianten näher bei der Stadt gelegen untersuchen. Damit konnte der Widerstand des offiziellen Frastanz und des offiziellen Liechtenstein umgangen werden.

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

Doch eine Null-Plus-Variante wollte die Politik nicht untersuchen lassen. Nur auf starken Druck der Nichtregierungsorganisationen an der Dialogrunde vom 19.4.2007 hat Landesrat Rein nachgegeben und einer Diskussionsrunde von Fachexperten zugestimmt. An dieser ganztägigen Veranstaltung vom 7.9.2007 beteiligten sich 12 Personen. Eher zum Leidwesen der Behörden wurde klar, dass Null-Plus-Varianten untersucht werden müssen. Im Rahmen einer Ausschreibung erhielt das Büro ZIS+P Verkehrsplanung den Zuschlag. Dr. Röschel führte die Untersuchungen durch.

F) Die Rahmenbedingungen für die Null-Plus-Variante

Die Nichtregierungsorganisationen erwarteten eine ehrliche und faire Analyse mit etwa der gleichen Detailsorgfalt wie die Untersuchung der Strassenvarianten. Zwar zweifeln die Nichtregierungsorganisationen in keiner Weise an der Fachkompetenz des Büro ZIS+P Verkehrsplanung und dem Experten Dr. Röschel. Aber es scheint, dass die Untersuchung auf teilweise falschen Annahmen aufbaut. Diese Randbedingungen wurden natürlich von den Auftraggebern geliefert oder sogar vorgeschrieben.

Beispiel 1:
15-Minuten-Takt zwischen Feldkirch und Schaan
Für die Null-Plus-Varianten wurde ein exakter 15-Minuten-Takt zwischen Feldkirch und Schaan über den ganzen Tag angenommen und damit Investitionen von EUR 70 Mio in Liechtenstein. Doch wie an Dialogrunden ausgesprochen, ist diese Voraussetzung falsch. Es braucht 15-Minuten-Takt NUR in der Hauptverkehrszeit und es braucht KEINEN strikten 15-Minuten-Takt! Die Begründung für 4 Fahrten je Stunde in der Hauptverkehrszeit ist die Beförderungskapazität von gut 3'000 Personen je Richtung und Stunde. Für eine realistische Lösung sollten aus Laiensicht EUR 10 Mio in Liechtenstein etwa ausreichend sein als Zusatzinvestition zu FL.A.CH. Denn FL.A.CH sieht schon den Doppelspurausbau zwischen Tisis und Nendeln und den Ausbau der Kundenanlagen vor. Nicht nötig ist der in der Broschüre November 2008 immer noch geforderte “durchgehend zweigleisige Bahnausbau zwischen Tunnelende Südeinfahrt und Buchs”!

Beispiel 2:
Modalsplitänderungen durch Betriebliches Mobilitätsmanagement
Im Rahmen der Erarbeitung des Liechtensteiner Mobilitätskonzepts 2015 hat der VCL für den Modalsplit (Verkehrsmittelwahl bezogen auf Wege) zeitlich gestaffelte Ziele vorgeschlagen, sowohl für alle Wege wie getrennt für die Arbeitswege. Der Vorschlag für alle Arbeitswege in/nach LI lautete:

MIV:	2005 = 75%,	2010 = 65%,	2015 = 53%,	2020 = 45%
KV:	2005 = 20%,	2010 = 25%,	2015 = 35%,	2020 = 40%
FRV:	2005 = 05%,	2010 = 10%,	2015 = 12%,	2020 = 15%

MIV = motorisierter Individualverkehr (Auto, Motorrad)
KV = kollektiver Verkehr (ÖPNV, Fahrgemeinschaft, Werkbus)
FRV = Fuss- und Radverkehr

Auch wenn diese Zielwerte als ambitiös betrachtet werden können, sind sie gerade für Pendler von Vorarlberg nach Liechtenstein (guter ÖPNV-Korridor) unter Berücksichtigung des ÖPNV-Ausbaus (Bahn und Bus) und des Radwegausbaus durchaus realistisch.
Der Zielwert für die Liechtensteinische Landesverwaltung beträgt 55% MIV-Anteil, derjenige für das Industriegebiet Eschen 60%, jeweils für alle Arbeitswege. Die Firma INFICON AG in Balzers mit etwa 70% der Mitarbeitenden aus der Schweiz hat schon heute 50% MIV-Anteil erreicht; der Zielwert liegt bei 40%.
Diese Modalsplitänderungen sind bei den Null-Plus-Varianten nicht bei den eigentlichen Berechnungen berücksichtigt worden, sondern nur in der Risikoanalyse.

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

Beispiel 3:
Treibstoffpreise bis 2020
Als niedere Variante wurde N = +20% = 1.4% pa gerechnet, als hohe Variante H = +100% = 5.5% pa. Nach Ansicht des VCL ist als niedrig etwa 4% pa angebracht, als hoch 10% pa. Dazu Monika Bütler, Professorin für Volkswirtschaftslehre an der Universität St. Gallen im Vaterland-Interview (Wirtschaft Regional vom 6.12.2008): "Aber irgendwann wird der Ölpreis wieder steigen. Wann genau das der Fall sein wird, ist schwierig zu sagen. Das Öl wird knapp. Auch wenn es gewisse Substitute geben wird und wenn man erneuerbare Energien entwickelt, wird dies dazu führen, dass Energie teurer wird."

Beispiel 4:
Tram im Mischverkehr auf der Hauptachse
Nach unbestätigter Information hat die Projektleitung das Tram nicht im Mischverkehr auf der Hauptachse vorgesehen, sondern sieht massiven Bodenerwerb für ein neues Trassee vor. Da dem VCL Detailinformationen fehlen, ist die Richtigkeit dieser Information nicht nachvollziehbar.

G) Das Ergebnis der Null-Plus-Variante

Eine unangenehme Vorbemerkung: die Nichtregierungsorganisationen hatten während des ganzen Prozesses keinen Zugang zu den Annahmen für und zu den Details der Untersuchungen.

In der Dialogrunde vom 24.11.2008 erläuterte der Experte Dr. Röschel nochmals, dass aus seiner Sicht die beiden Varianten Strassenbau und Null-Plus etwa gleichwertig sind.

Null-Plus ist der klare Sieger unter folgenden Bedingungen:
- Wirtschaftskrise;
- Verknappung und Verteuerung der Treibstoffe;
- Starke Massnahmen für den ÖPNV und Betriebliches Mobilitätsmanagement.

Der Strassenbau wird bevorzugt durch Technologiesprünge in der KFZ-Technik. Falls die Fahrzeuge aber viel sauberer werden, verschwindet das Luftreinhalteproblem der Bärenkreuzung und die Umfahrung ist nicht nötig.

Wenn man die Wahrscheinlichkeit des Eintreffens dieser Risiken und die Auswirkungen berücksichtigt, sind die Null-Plus-Varianten die klaren Gewinner.

Dabei sind die Kosten für die erhöhten CO_2-Emissionen noch gar nicht berücksichtigt! Auch andere externe Kosten des motorisierten Individualverkehrs wie Unfallfolgekosten, Gesundheitskosten durch Luftverschmutzung, Lärmkosten wurden bewusst vernachlässigt.

Eine ganzheitliche Betrachtung ohne Vorurteile zeigt klar, dass NUR die Null-Plus-Varianten nachhaltig sind und somit zukunftsfähig und vor den nächsten Generationen verantwortbar.

H) Das Vorpreschen der Politik

In einer Flucht nach vorne – noch vor der letzten Dialogrunde – haben die Herren Landesrat Rein sowie die Bürgermeister Berchtold und Gabriel am 24.11.2008 in einer Medienkonferenz bekannt gegeben, dass sie die Strassenbauvariante 5.3. favorisieren.

Es macht den Eindruck, dass die Politik Angst hat vor den Ergebnissen der Null-Plus-Varianten; denn diese Ergebnisse widersprechen dem Strassenbau-Wunsch. So durfte auch an den öffentlichen Veranstaltungen vom 25. und 26.11.2008 der Autor der Null-Plus-Studie diese nicht selbst vorstellen.

Haben die verantwortlichen Politiker das schon vor der Null-Plus-Variante-Untersuchung gefasste Vor-Urteil einer Südumfahrung somit öffentlich bestätigt und die Untersuchungen von Null-Plus-Varianten zur Alibi-Übung degradiert?

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

Betreffend Investitionen wurden die Medien bewusst falsch informiert oder sie haben die Zahlen falsch verstanden. Während bei der Strassenbauvariante nur die in Vorarlberg anfallenden Kosten (EUR 160 Mio) auftauchen, werden für die Null-Plus-Varianten zusätzlich zu den in Vorarlberg anfallenden Kosten (EUR 160 Mio) auch die angeblich in Liechtenstein anfallenden Kosten von EUR 70 Mio dazugezählt; siehe E) Beispiel 1. Der den Medien abgegebene Text wurde dem VCL trotz Nachfrage nicht zur Verfügung gestellt. Wurde vielleicht doch bewusst falsch informiert?

Die der Öffentlichkeit kommunizierten Zeithorizonte der Realisierung der verschiedenen Varianten erwecken den Eindruck einer bewussten Falschinformation. Im Planungsprozess ist man von einer – bei politischem Willen möglichen – etwa gleichzeitigen Realisierbarkeit der Varianten ausgegangen!

I) Wie weiter?

Es ist unverständlich, dass die Politik heute noch – im Licht von Klimawandel und Energieverknappung – Verkehrslösungen postuliert, die im Gesamten betrachtet mehr motorisierten Verkehr bewirken.

Auch der Verkehrsexperte Hannes Müller hat an der Dialogrunde vom 24.11.2008 sehr klar sein Erstaunen zum Ausdruck gebracht, dass Politik und Behörden heute noch Verkehrslösungen realisieren wollen, die im Gesamtsystem mehr motorisierten Verkehr induzieren.

Der VCL fordert eine lückenlose Offenlegung der Untersuchungen, der eingeflossenen Annahmen und der Detailergebnisse. Dies für alle untersuchten Varianten, beginnend mit der Referenzvariante. Es soll ein öffentliches Hearing mit unabhängigen Verkehrsexperten durchgeführt werden; der VCL schlägt Prof. Knoflacher als Experten vor.

Der VCL fordert, die Systemgrenzen weit genug zu legen. Es müssen also sowohl Liechtenstein bis mindestens Schaan mit der geplanten S-Bahn FL.A.CH, mit den in den Richtplänen angedachten Umfahrungsstrassen und den geplanten Verbesserungen für den Radverkehr als auch der Bereich Altenstadt-Rankweil mit einbezogen werden.

Der VCL ist bereit, trotz unfairem Verhalten der Politik, weiterhin mitzuarbeiten, um für Feldkirch und Liechtenstein eine zukunftsfähige Verkehrslösung zu finden. Die objektiv beste Lösung ist aber nicht notwendigerweise die Lösung mit dem geringsten politischen Widerstand und der besten Wahlakzeptanz. Siehe Zitat der norwegischen Verkehrsministerin in Kapitel A) am Anfang der Ausführungen.

Wenn heute die geplante Strassen-Südumfahrung mit Tunnel an die Liechtensteiner Grenze gebaut wird, so hat die Bahn-Südeinfahrt in Zukunft kaum noch eine Chance. Denn der Bau von doppelten Infrastrukturen ist volkswirtschaftlich schlecht zu rechtfertigen. Im Hinblick auf Klimawandel und Peak Oil muss man dass Eine (Ausbau ÖPNV) tun und das Andere (Bau von Umfahrungsstrassen) lassen.

Dr. Georg Sele, Präsident VCL
16. Januar 2009

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