Verkehrs-Club Liechtenstein

Strassenverbindung Vaduz-Triesen, Strategische Umweltprüfung (SUP) Entwurf des Umweltberichts (Januar 2013)

Diese Stellungnahme geht via E-Mail an den Amtsleiter des ABI, Herrn Markus Verling.
Sie wird auf der VCL-Homepage veröffentlicht.

Zusammenfassung

Nach Wissen des VCL-Vorstands wurde der Entwurf des Umweltberichts nur im elektronischen Amtsblatt veröffentlicht. Dies ist keine wirksame Beteiligung der Öffentlichkeit! Der VCL hat die Unterlagen dort elektronisch bezogen.

Der VCL fokussiert seine Stellungnahme auf das Verkehrswesen.

Der Entwurf des Umweltberichts vom Januar 2013 entspricht in allen relevanten Teilen der Festlegung des Untersuchungsrahmens vom August 2012. Wesentliche Änderungsvorschläge sind also nicht berücksichtigt worden!

Details bitte in der VCL-Stellungnahme vom Sept. 2012 nachlesen: www.vcl.li/bilder/789.pdf

Die nicht berücksichtigten Änderungsvorschläge des VCL waren:
- Arbeitswege: Reduktion des MIV-Anteils als Ziel/Bewertungskriterium aufnehmen;
- Verkehrsbedingte Luftverschmutzung: Reduktion als Ziel/Bewertungskriterium aufnehmen;
- Untersuchung einer langfristigen Verkehrslösung ohne Umfahrungsstrassen durch bewusste Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modalsplit), besonders für Arbeitswege, im Rahmen einer NullPlus-Variante im Konsensverfahren.

Der VCL hat folgende Gründe geltend gemacht:
- Gemäss SUPG muss eine echte Verkehrs-Alternative untersucht werden;
- Nur alternative Verkehrslösungen reduzieren Immissionen und sichern Lebensqualität;
- Die zusätzliche Strassenverbindung gewährleistet keine enkeltaugliche Entwicklung;
- Umfahrungsstrassen widersprechen den Zielsetzungen einer nachhaltigen Entwicklung;
- Sie widersprechen dem Energie- und CO_2-Absenkpfad von Energiestädten;
- Umfahrungsstrassen widersprechen dem Agglomerationsprogramm;
- Sie Erhöhen die Strassenkapazität, machen den MIV attraktiver, erzeugen Mehrverkehr.

1) NullPlus-Variante und Alternativen

1.1) NullPlus-Variante fehlt

Das Amt für Umweltschutz hat in seiner Stellungnahme gefordert:
“Es ist eine (qualifizierte) NullPlus-Variante zu definieren, zu beurteilen und allenfalls als Alternative in den Untersuchungsrahmen aufzunehmen.”

Diese begründete Forderung stellten auch das Ressort Umwelt, Raum, Land- und Forstwirtschaft sowie die LGU und der VCL.

Zudem ist die Untersuchung einer NullPlus-Variante laut SUPG zwingend notwendig.

Die ablehnende Begründung lautet:

“Mit dem Mobilitätskonzept ‚Mobiles Liechtenstein 2015‘ vom 30. September 2008 formuliert die Regierung die verkehrspolitische Leitidee für Liechtenstein. Das Mobilitätskonzept als übergeordnetes Planungsprogramm verfolgt die Strategie, den öffentlichen Verkehr wie bereits heute auf den Hauptachsen entlang den Siedlungsschwerpunkten sowie auf einer ausgebauten Eisenbahn zu führen. Zur Erhaltung und Verbesserung der Attraktivität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, sollen ergänzend in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden auch Strasseninfrastrukturmassnahmen, namentlich Engpassbeseitigungen, Entlastungsstrassen, Industrieerschliessungen, realisiert werden.

Brie1305 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Für die im Mobilitätskonzept definierte Teilstrategie von ergänzenden Strasseninfrastrukturmassnahmen werden im Landesrichtplan sowie in den Gemeinderichtplänen u.a. Korridore reserviert, was übrigens auch für eine Strassenverbindung zwischen Vaduz und Triesen der Fall ist.

Im Mobilitätskonzept und den Plänen wird eine NullPlus-Variante weder postuliert noch gefordert. Diese müsste flächendeckend für den Projektperimeter des Landes oder der Region untersucht werden. Die dem TBA vorliegenden, diesbezüglichen Studien erachten eine NullPlus-Variante als nicht zielführend.

Gestützt auf die geltenden Programme und Pläne wurde mit RA 2006/3319-3531 das Tiefbauamt beauftragt, auf der Basis des Gesetzes über die Strategische Umweltprüfung (SUPG) die Projektidee einer Rheinstrasse Süd, als Verbindungsstrasse von der Rheinbrücke Vaduz zu den Arbeitsplatzzentren in Vaduz und Triesen, einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen. Auch hier ist die Erfordernis der Prüfung einer NullPlus-Variante nicht erkennbar."

Realität:
Nach Wissen des VCL-Vorstands wurde bis heute die Bedarfs- und Zweckfrage nie im Sinn einer echten NullPlus-Variante untersucht: Alternative Verkehrsmittel fördern statt Umfahrungsstrassen planen und bauen.
Umfahrungsstrassen-Planungen haben den Blick auf alternative Lösungen jeweils versperrt.

Der VCL-Vorstand betrachtet die ablehnende Begründung deshalb in keiner Weise als hinreichend. Er rät dringend zur Untersuchung einer NullPlus-Variante im Rahmen eines partizipativen Prozesses.

1.2) Alternativen nicht berücksichtigt

Mit dem Verzicht auf die Untersuchung einer NullPlus-Variante wurden auch folgende Alternativen zur Entlastung der bestehenden Strassen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) durch Arbeitspendler nicht berücksichtigt:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) führt zu weniger MIV;
- Förderung des BMM durch Gemeinden (PP-Bewirtschaftung) und Land;
- Maximalen MIV-Anteil für Arbeitsplatzzonen vorgeben (Beispiel: Wirtschaftszone Eschen);
- Strassen-Spitzenbelastungen sinken dank weniger Arbeitswege per MIV;
- Konsequente Busbevorzugung auf den Hauptverkehrsachsen;
- Radverkehr durch Rad-Rheinbrücke (Agglo-Programm) attraktiver machen;
- Wirkung der S-Bahn FL.A.CH mit Buszubringer nach Triesen berücksichtigen;
- Regionalbahn Liechtensteiner Oberland als langfristigen Mittelverteiler vorsehen.

Details zu diesen Alternativen finden sich in der VCL-Stellungnahme vom September 2012.

1.3) Verkehrsmodell mangelhaft

Das Verkehrsmodell berücksichtigt nur die Verkehrswiderstände der verschiedenen Strassenvarianten bei Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen.

Dies ist ein lineares Weiterschreiben der heutigen Verkehrspolitik mit der heutigen Verkehrsmittelwahl (Modalsplit).

Doch der Modalsplit hängt stark von der Infrastruktur ab. Mehr und attraktivere Strassen induzieren Mehrverkehr auf der Strasse. Eine bessere Radinfrastruktur bewirkt mehr Radverkehr. Besserer ÖV lässt die Leute umsteigen.

Besonders für Arbeitswege kann der Modalsplit durch BMM und die oben aufgeführten Alternativen hin zu mehr Aktivverkehr (Fuss-/Radverkehr), mehr öffentlichem Verkehr und mehr Fahrgemeinschaften verändert werden.

Bei einer bewussten Veränderung des Modalsplits kann auf den Bau von Umfahrungsstrassen verzichtet werden. Dies ganz im Sinn einer Nutzen-Kosten-Analyse.

Nach Wissen des VCL berücksichtigt das Verkehrsmodell auch nicht den induzierten Mehrverkehr durch Attraktivitätssteigerungen für den Autoverkehr.

Brie1305 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

2) Nutzen-Kosten-Analyse

Information zu externen Kosten und Nutzen im Verkehrswesen findet sich auf:
http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00252/00472/index.html?lang=de

Im Rahmen von Alternativen-Prüfungen stellt sich zwingend auch die Frage nach dem Nutzen-Kosten-Verhältnis der gewählten Strassenvariante 1 gegenüber einer NullPlus-Variante. Dies aus wirtschaftlichen Überlegungen, besonders in Zeiten von angespannten Staatsfinanzen.

Dabei sind Zusatznutzen (dieser fällt praktisch ausschliesslich bei den VerkehrsbenutzerInnen an) und Zusatzkosten (interne und externe Kosten) beider Varianten umfassend zu vergleichen.

Bewertungskriterien für eine Nutzen-Kosten-Analyse sind beispielsweise:

Die Strassenbauvariante
- Zerstört Naherholungs- und Naturräume durch den grossen Flächenbedarf des MIV;
- Bewirkt durch die Attraktivitätssteigerung für den MIV noch mehr Autoverkehr;
- Dies führt regional zu noch höheren Immissionen (Luftschadstoffe, Lärm, Treibhausgase);
- Bewirkt eine kurzfristige Entlastung einiger Verkehrsachsen;
- Diese werden durch den induzierten Verkehr in kurzer Zeit wieder aufgefüllt werden;
- Bringt die CH-Autobahn innerhalb weniger Jahre an die Kapazitätsgrenze;
- Verbessert die Erreichbarkeit per Auto für gewisse Arbeitsplatzgebiete;
- Dies führt zu persönlicher Zeitersparnis für etliche Auto-Arbeitspendler;
- Macht die Wahl von Fahrrad und öffentlichem Verkehr für Arbeitswege weniger attraktiv.

Die NullPlus-Variante
- Bewahrt Naherholungs- und Naturräume;
- Intakte Naherholungsräume auch im Tal sind ein Standortvorteil;
- Verkleinert den MIV-Anteil am Arbeitspendlerverkehr;
- Begünstigt Betriebliches Mobilitätsmanagement der Arbeitgeber;
- Mehr Leute per Bus bedeutet mehr Platz auf der Strasse;
- In der Hauptverkehrszeit gilt etwa: 100 Personen = 95 Autos = 1 Bus;
- Dadurch sinkt die Verkehrsbelastung auf der Strasse zu Spitzenzeiten stark;
- Bewirkt generell eine Entlastung wichtiger Verkehrsachsen vom Autoverkehr;
- Dies führt regional zu geringeren Immissionen (Luftschadstoffe, Lärm, Treibhausgase);
- Führt zu mehr Platz im Strassenraum für Radverkehr und öffentlichen Busverkehr;
- Verbessert die Erreichbarkeit per Rad und ÖV für viele Arbeitsplatzgebiete;
- Verbessert Fitness und Gesundheit dank mehr Fuss- & Radverkehr deutlich;
- Ist für die öffentliche Hand und Private wirtschaftlich sehr interessant;
- Arbeitgeber profitieren von erhöhter Produktivität / besserer Gesundheit der Mitarbeitenden;
- Der Staat hat dank besserer Volksgesundheit geringere Krankheitskosten;
- Der Staat profitiert von geringeren Infrastruktur-Investitions- und Folgekosten.

Eine Nutzen-Kosten-Analyse von Strassenvariante 1 und von NullPlus-Variante ist erforderlich.

3) Bewertung der Auswirkungen

Eine kritische Analyse der Bewertung ergibt folgendes Fazit:
Die vorgeschlagenen Variante 1ist nicht besser als die Nullvariante!

1G Verbesserung der Verkehrssicherheit

Bewertung 3? Richtig: Bestenfalls Bewertung Null (0).

Die Sicherheit auf der Dammkrone kann kostengünstiger als durch den Bau des Industriezubringers durch folgende Massnahmen verbessert werden: Höchstgeschwindigkeit auf 50 oder 30 km/h reduzieren; Lastabhängige Einbahnregelung oder Fahrverbot ausser für Lastwagen.

Die Erhöhung der Attraktivität für den Autoverkehr durch die neu Strasse Vaduz-Triesen wird im ganzen System zu mehr Autoverkehr führen. Dadurch wird die Verkehrssicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer im ganzen System verschlechtert.

Zudem führen die erhöhten Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm) zu mehr Gesundheitsschäden.

Brie1305 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

2A Für die Naherholung und/oder die Freizeitgestaltung geeignete Räume werden verkleinert.

Bewertung 0? Richtig: Bestenfalls Bewertung minus Eins (-1).

Das Zu-Fuss-Gehen, Radfahren, Skaten auf der Dammkrone mit Blick auf den Verkehr des Industriezubringers und im Einfluss seiner Immissionen (Lärm, Gestank) ist keine Aufwertung des Naherholungs- und Freizeitraums bzw. des Radwegs auf der Dammkrone.

2E.1 Neue und zusätzliche Verlärmung des Erholungsraumes

Bewertung 1? Richtig: Bestenfalls Bewertung minus Eins (-1).

Ein Rätsel ist die positive Bewertung bei grösserer Lärmbelastung im unmittelbar angrenzenden Erholungsraum und bei nicht wesentlich grösserer Lärmbelastung in weiterer Entfernung.

3H Das Vorhaben bietet die Möglichkeit, die heutige innerörtliche Strasse gestalterisch aufzuwerten

Bewertung 2? Richtig: Bestenfalls Bewertung Null (0).

Der induzierte Mehrverkehr wird die Strassen nach kurzfristiger Entlastung wieder füllen.

Langfristig können die innerörtlichen Strassen nur bei Reduktion des MIV durch Alternativen der NullPlus-Variante entlastet und für den Fuss- und Radverkehr attraktiver gestaltet werden.

Die schlechte Qualität der Dammkrone für den nicht-motorisierten Verkehr ist in 2A behandelt.

5D Veränderungen des Verkehrsflusses auf den bisherigen Strassen und insbesondere die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Bewertung 2? Richtig: Bestenfalls Bewertung Null (0).

Gleiche Begründung wie bei 3H: induzierter Mehrverkehr im Gesamtsystem.

15E.2 Abnahme der Luftbelastung entlang der heutigen Strasse / Zunahme der Luftbelastung im Bereich der neuen Strasse

Bewertung 0? Richtig: Bestenfalls Bewertung minus Eins (-1).

Gleiche Begründung wie bei 3H: induzierter Mehrverkehr im Gesamtsystem.

15F Generelle Veränderung der Luftbelastung; Einfluss auf die Luftreinhalte- und Klimapolitik

Bewertung 1? Richtig: Bestenfalls Bewertung minus Eins (-1).

Gleiche Begründung wie bei 3H: induzierter Mehrverkehr im Gesamtsystem.

16H.2 Notwendigkeit zu baulichen Anpassungen von bestehenden Bauten, Anlagen und Infrastrukturen

Bewertung -1? Richtig: Bestenfalls Bewertung minus Zwei (-2).

Durch den induzierten Mehrverkehr werden Rheinbrücke und Autobahn in wenigen Jahren an die Kapazitätsgrenze stossen.

Dr. Georg Sele, Präsident VCL
2013-02-26

Zur Kenntnis an:
SD Erbprinz Alois von und zu Liechtenstein
Regierungschef-Stellvertreter Dr. Martin Meyer
Regierungsrätin Dr. Renate Müssner
Parteipräsidenten von FBP, VU, DU, FL
Amt für Umweltschutz, Amtsleiter Helmut Kindle
Gemeinderat Vaduz, z.H. Bürgermeister Ewald Ospelt
Gemeinderat Triesen, z.H. Vorsteher Günter Mahl

Brie1305 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li