BuA Nr. 94/2014: Verkehrsinfrastrukturbericht 2015

Der VCL-Vorstand erlaubt sich einige Hinweise zur Unterstützung einer sachlichen Diskussion im November-Landtag.

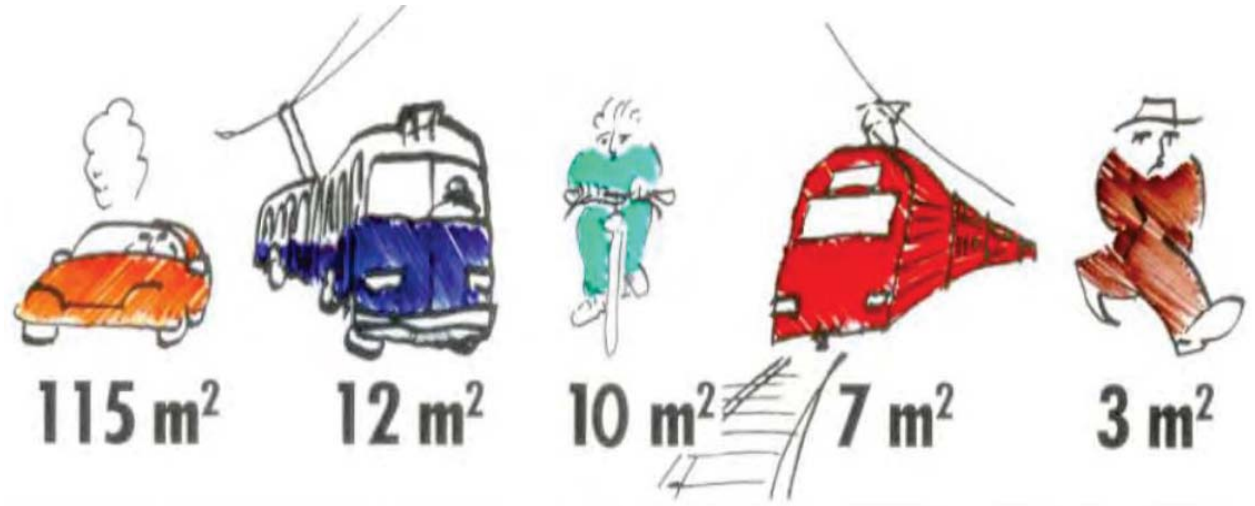
Grundsätzliche Aussagen und deren sachliche Begründung

“Kapazitätsausbauten der Verkehrsinfrastruktur, die sich an Morgen- und Abendspitzen orientieren, sind nicht sinnvoll und wirtschaftlich. Neue Lösungen sind gefragt.”
Quelle: BuA 94/2014, Zusammenfassung S4

Die Morgen- und Abendspitzen werden durch Arbeitspendler verursacht. Die Verkehrsmittelwahl für Arbeitswege kann durch Betriebliches Mobilitätsmanagement der Arbeitgeber entscheidend beeinflusst werden. Eine Reduktion des MIV-Anteils (allein per Auto oder Motorrad) von etwa 15% ist schon heute realisierbar. Durch Attraktivitätssteigerungen im Fahrradnetz (z.B. Hauptradrouten) und beim ÖV (z.B. S-Bahn FL.A.CH als Mittelverteiler, Bus als Feinverteiler) sind MIV-Reduktionen von -20% bis -25% möglich.

“Entscheidend für die zukünftige Entwicklung der Erreichbarkeit sind die räumliche Verteilung des Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstums sowie Effizienzsteigerungen im Verkehrssystem Liechtenstein.”
Quelle: BuA 94/2014, 1.2 Erreichbarkeit Liechtensteins S7

Die Grafik zeigt den Flächenbedarf pro Person in Bewegung bei mittlerer Auslastung und mittlerer Geschwindigkeit der Verkehrsmittel.
Hinweis zum Auto: 115 m^2 bei 40 km/h; bei 50 km/h sind es schon über 200 m^2 pro Person.



In Anbetracht unserer geringen Landreserven im Tal und der Bedeutung der Naherholungsräume für die Lebensqualität der EinwohnerInnen sind Verkehrsmittel mit einem kleinen Flächenbedarf pro Person in Bewegung eine wesentliche Effizienzsteigerung.

Bei einer volkswirtschaftlichen Gesamtkostenrechnung des Verkehrs unter Berücksichtigung der externen Effekte zeigt sich: Der Autoverkehr erzeugt hohe externe Kosten, während der Langsamverkehr (Fuss- und Radverkehr) einen externen Nutzen kreiert. Es ist also klug und effizient, den Fuss- und Radverkehr besonders für Alltagswege gezielt zu fördern.

Dies im Wissen, dass etwa ein Drittel der Arbeitswege in unserem Land im Bereich bis drei Kilometer liegen. Details: http://www.vcl.li/?page=18&id=348

Brie1405 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

MIV Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland

“Es muss im Moment davon ausgegangen werden, dass das bestehende Verkehrsnetz beim heutigen Mobilitätsverhalten nicht in der Lage sein wird, den zukünftigen Verkehr zu bewältigen.”
Quelle: BuA 94/2014, 5.4.1 Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland S33

Übergeordnete Netzbetrachtungen müssen vor allem in Betracht ziehen, dass sich die Verkehrsmittelwahl für Arbeitswege dank Betrieblichem Mobilitätsmanagement vor allem der grossen Arbeitgeber hin zu mehr Fussverkehr, mehr Radverkehr, mehr öffentlichem Verkehr und mehr Fahrgemeinschaften entwickeln wird.

Ein Umdenken in der Verkehrsmittelwahl wird vor allem dann erfolgen, wenn Infrastruktur und Angebot für den Fussverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr deutlich verbessert werden.

Jede Kapazitätserhöhung und Attraktivitätssteigerung für den Autoverkehr wird hingegen ein Umsteigen auf effizientere, umweltfreundlichere und Platz sparende Verkehrsmittel verhindern oder sogar eine Rückverlagerung auf das Auto bewirken.
Die Beseitigung der grössten Engpässe muss also erfolgen, “ohne Verkehr induzierende neue Kapazitäten zu schaffen.” Quelle: BuA 94/2014, 4.1 Kanton St. Gallen S22

Eine übergeordnete Netzbetrachtung sollte auch die eventuelle Realisierung eines Stadttunnels Feldkirch (BuA 94/2014, S23) mit Tunnelast fast bis zur Landesgrenze einbeziehen und die massiven finanziellen Aufwendungen für zusätzlichen Strassenbau bei uns abschätzen.

Raumplanung und Verkehrsentwicklung: SG gegen FL?

“Nationale und regionale Verkehrsprognosen gehen von einem weiteren, wenn auch etwas abgeschwächten Gesamtverkehrswachstums aus. Die Herausforderung besteht darin, den zusätzlichen Verkehr weitestgehend über den ÖV sowie den Fuss- und Radverkehr aufzufangen. Damit dies gelingt, muss die Siedlungsentwicklung konzentrierter erfolgen und auf gut mit dem ÖV erschlossene Standorte gelenkt werden. Die weitere S-Bahn-Entwicklung ist dabei zentral und die auf den Bahnverkehr abgestimmten Buskonzepte komplettieren das Angebot. Beim Strassennetz gilt es, die Funktionsfähigkeit sicherzustellen und die grössten Engpässe zu beseitigen, ohne Verkehr induzierende neue Kapazitäten zu schaffen. Bei der Siedlungsverdichtung und -erneuerung kommt dem LV eine wichtige Rolle zu.”
Quelle: BuA 94/2014, 4.1 Kanton St. Gallen S21/22

Im Gegensatz zu den sinnvollen Vorgaben des Kantons St. Gallen sehen anscheinend die Gemeinden Vaduz und Triesen“ eine weitere Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete in der Nähe der Rheinbrücke vor”. Ist die bessere Erschliessung dieser Standorte durch den ÖV vorgesehen?
Quelle: BuA 94/2014, 5.4.2 Netzstrategie Vaduz-Triesen S34

Georg Sele 2014-10-24

Verteiler:
Landtagsabgeordnete
RR Marlies Amann-Marxer
ABI-Amtsleiter Markus Verling
Die Stellungnahme wird auf der VCL-Homepage veröffentlicht

Brie1405 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li