Verkehrs-Club Liechtenstein

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

27. Juni 2011

Herr Bürgermeister
Ewald Ospelt
Rathaus
9490 Vaduz

**Vaduz, Haltestelle Ebenholz/Uni: Kundenfreundlichere Platzierung**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister

Gemäss dem Gespräch des Unterzeichneten mit Ihnen am 14. Juni 2011 gibt der VCL-Vorstand die erwünschte Stellungnahme zur Haltestelle Ebenholz/Uni ab.

## 1) Akzeptanz von ÖV-Haltestellen durch Fussverkehr

Die Ansprechbarkeit von ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr sinkt stark mit zunehmender effektiver Gehdistanz: Sie beträgt bei 200 m ca. 40%, bei 400 m ca. 13%, bei 600 m ca. 5%.

Die Akzeptanz von ca. 13% bei einem Fussweg von 400 m steigt bei einem sehr attraktiven Geh-Umfeld auf ca. 45%. Die Erkenntnis ist also, dass bei der Erschliessung von ÖV-Haltestellen unattraktive Gehstrecken – z.B. entlang einer viel befahrenen und bei Regenwetter Fontänen spritzenden Hauptstrasse – verhindert werden müssen.

Der Grund für die schlechte Akzeptanz bei grösser werdenden Distanzen ist der Eigenenergieverbrauch; die benötigten Zeiten werden subjektiv als zu lange empfunden.

| Verkehrsmittel | Energie pro Zeiteinheit | Geschwindigkeit | Energie pro Distanz |
|---|---|---|---|
| Rad | 137% | 15 km/h | 037% |
| Gehen | 100% | 04 km/h | 100% |
| Auto | 50% | 40 km/h | 005% |

Der Eigenenergieverbrauch (als Bequemlichkeit kaschiert) ist für das Auto so viel kleiner, dass für das Auto gewisse Barrieren eingebaut werden müssen, wenn man einen Umsteigeeffekt erzielen will. Parkplatzbewirtschaftung und eine mindestens gleich grosse Gehdistanz zu den Parkplätzen wie zum ÖV sind erwiesenermassen wichtige Mittel.

Literatur:
(HK) Hermann Knoflacher, Zur Harmonie von Stadt und Verkehr, 2. Auflage 1996, Böhlau
(KW) Klaus Walther, Nachfrageorientierte Bewertung der Streckenführung im öffentlichen Personennahverkehr, 1973, Opladen

## 2) Alte Forderung des VCL

Aus obigen Überlegungen ist es eine seit Jahren immer wieder vorgebrachte Forderung des VCL, die Haltestelle Ebenholz/Uni Richtung Nord nach Norden zur Einmündung der St. Josefsgasse zu verlegen. Dies verbunden mit der Gestaltung von Fahrbahnhaltestellen in beide Richtungen und einem Zebrastreifen mit Mittelinsel zum Schutz des Fussverkehrs.

## 3) Alternativer Vorschlag der Gemeinde

Der alternative Vorschlag lautet: Haltestelle Ebenholz/Uni Richtung Süd nach Süden zur heutigen Busbucht Richtung Nord verlegen. Gleichzeitig soll der Fussweg Neugüetliweg von der Landstrasse zur Bartlegroschstrasse ausgebaut werden. Zudem soll der Fuss-/Radweg von der Fürst-Franz-Josef-Strasse bis zu “Im Güetli” nach unten verlängert werden bis zur Landstrasse.

**4) Objektives Kriterium: Ansprechbarkeit**

Sowohl die alte Forderung des VCL wie der alternative Vorschlag der Gemeinde bewirken eine Verbesserung der Attraktivität der Haltestelle. Denn die unattraktive Gehstrecke entlang der viel befahrenen und bei Regenwetter Fontänen spritzenden Landstrasse entfällt für sehr viele ÖV-BenutzerInnen.

Die Gehdistanz zum Eingang der Universität und zu den Veranstaltungsräumen der Gemeinde ist bei beiden Varianten praktisch gleich gross.

**5) Vor- und Nachteile der zwei Haltestellen-Lagen**

Typisch wird ein Kreis mit 300 m Radius um die Haltestellen gezogen, um die Akzeptanz abzuschätzen. Die 300 m Luftlinie entsprechen etwa 450 m effektiver Gehdistanz. Bei direkten Fussverbindungen wird die Gehdistanz natürlich zwischen 300 m und 450 m liegen.

**5.1) Fahrbahnhaltestellen in beide Richtungen bei der Einmündung der St. Josefsgasse mit Zebrastreifen mit Mittelinsel.**

Vorteile:
- Direkte Ost-West-Verbindung von der Rüfestrasse bis zur Schaanerstrasse
- Ziemlich genau in der Mitte zwischen den Haltestellen Mühleholz und Hofkellerei
- Deutlich näher zum Studentenheim
- Bei einem Kreis mit 300 m Radius sehr gute Abdeckung der Quartiere

Nachteile:
- Schwieriger zu realisieren

**5.2) Fahrbahnhaltestellen in beide Richtungen bei der heutigen Busbucht Richtung Nord mit Zebrastreifen mit Mittelinsel.**

Vorteile:
- Leichter zu realisieren

Nachteile:
- Nur Umweg-Verbindung von der Rüfestrasse bis zur Schaanerstrasse
- Tendenziell Konkurrenz zu Unterführung bei Schimmelgasse/Lochgasse
- Schlechtere Abdeckung der Quartiere
- Überlappung der 300-m-Kreise von dieser Haltestelle und der Hofkellerei

**6) Ergebnis**

Aus Kundensicht und wegen der besseren Erschliessung ist die Fahrbahnhaltestelle in beide Richtungen mit Zebrastreifen mit Mittelinsel bei der Einmündung der St. Josefsgasse klar die bessere Variante und vorzuziehen.

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: TBA Markus Verling, LBA Ulrich Feisst




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