

Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“
Postfach 105
9493 Mauren

Vertreterin: Andrea Matt
Stellvertreter: Rainer Batliner

E-Mail: andrea.matt@supra.net

Mauren, 3. April 2016

An die Mitglieder des Liechtensteiner Landtags
und die Mitglieder der Liechtensteiner Regierung

Informationen zur aktuellen Stunde „Lösungsmöglichkeiten zum Verkehrsproblem Liechtensteiner Unterland“ im April-Landtag, offener Brief

Sehr geehrte Mitglieder des Liechtensteiner Landtags,
sehr geehrte Mitglieder der Liechtensteiner Regierung,

wir freuen uns, dass Sie im April-Landtag in der aktuellen Stunde über die Verkehrssituation im Liechtensteiner Unterland diskutieren werden.

Während des UVP-Verfahrens „Stadttunnel Feldkirch“ haben wir uns in der Bürgerinitiative intensiv mit der Verkehrssituation im Wirtschaftsraum Feldkirch – Liechtensteiner Unterland beschäftigt und verschiedene Sachverhalte recherchiert. Im Verfahren selbst wurden uns auf Antrag Studien übermittelt, die Aussagen enthalten, die auch für Liechtenstein relevant sind. Deshalb fassen wir in diesem Schreiben einige der Recherchen und Erkenntnisse zusammen und gehen anschliessend auf die Fragen ein, die im Mittelpunkt der Diskussion stehen sollen.

Aufgrund der Beschwerde gegen die Tunnelspinne sowie den Gerichtsverfahren zur Parteilstellung der Bürgerinitiative und der Aushändigung der Ausgangsdaten des Verkehrsmodells wird es voraussichtlich einige Jahre dauern, bis über die Genehmigungsentscheidung des Stadttunnels Feldkirch rechtskräftig entschieden ist. Die wichtigen Aspekte unserer Beschwerde haben wir bereits im November 2015 auf 12 Seiten zusammengefasst. Auf unserer Website www.ohnetunnel.li können Sie [dieses Dokument](#) und alle Schriftsätze einsehen.

Da zudem die Finanzierung des 400 Millionen Euro teuren Projektes nicht gesichert ist, ist immer noch offen, wann und ob überhaupt jemals die Tunnelspinne gebaut werden wird. Für die Politik öffnet sich dadurch ein Handlungsspielraum, in dem diejenigen Alternativen zur Tunnelspinne gefördert und unterstützt werden können, die aktuell bestehende Belastungen für die Bevölkerung senken. Aus unserer Sicht sind folgende Punkte besonders wichtig:

- Vielfältige Mobilität dadurch fördern, dass die Qualität der Alternativen zur Strasse erhöht wird, insbesondere durch Bau der S-Bahn FL-A-CH,
- LKW-Zollabfertigung ausserhalb der Siedlungsgebiete vorsehen,
- verlängertes Nachtfahrverbot in Schaanwald beibehalten und
- Bau einer Autobahnverbindung nördlich von Feldkirch unterstützen.

Diese Punkte stehen im Einklang mit der Verpflichtung zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die Liechtenstein mit Artikel 1 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention eingegangen

ist. Sie ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Fakten, die wir auf den folgenden Seiten darlegen.

Die Erreichbarkeit mit der Strasse ist gut, bei der Bahn besteht Nachholbedarf

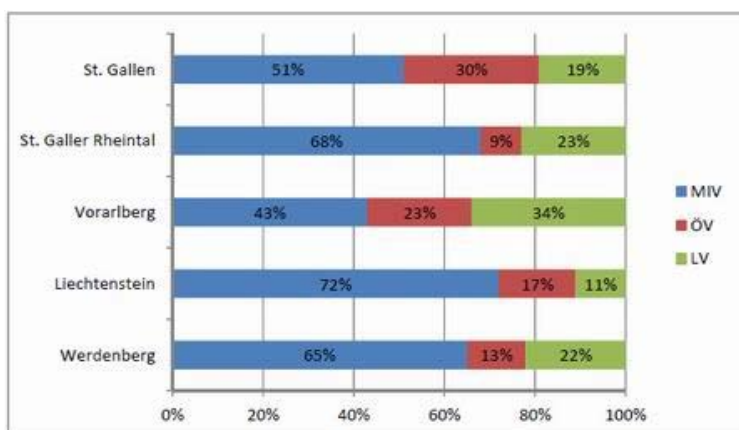
Im Vorfeld des UVP-Verfahrens musste eine Alternativenprüfung durchgeführt werden. In der im Februar 2009 veröffentlichten Studie wurde die Qualität des Verkehrsnetzes beurteilt. Auf Seite 36 wird die Erreichbarkeit von Liechtenstein beschrieben: *„Liechtenstein ist aus Österreich derzeit mit dem KFZ-Verkehr gut erreichbar. In Richtung Feldkirch gibt es Kapazitätsbeschränkungen im KFZ-Verkehr durch den Grenzübergang und die Bärenkreuzung in Feldkirch. In Liechtenstein selbst gibt es im Bereich Schaan – Vaduz Kapazitätsengpässe für den KFZ-Verkehr und Probleme mit der Fahrplanstabilität für die Buslinien. Im Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie Bahnverkehr besteht ein großer Nachholbedarf. Der Linienbusverkehr stellt ein sehr gutes Verkehrsangebot dar.“*

Menschen, die ohne Auto mobil sein wollen oder müssen, sind heute im Nachteil

Da es zu den Grundaufgaben eines Staates gehört, eine angemessene Mobilität auch für die Menschen zu ermöglichen, die kein Auto besitzen oder ohne Auto mobil sein müssen, geht die Alternativenprüfung auf Seite 37 auf die Verteilungsgerechtigkeit ein: *„Derzeit ist sowohl in Feldkirch als auch in Liechtenstein das Verkehrssystem für den KFZ-Verkehr sehr gut ausgebaut. In den Spitzenstunden kommt es durch die große Verkehrsnachfrage punktuell zu KFZ-Stau. Für Personen, die über ein KFZ verfügen, besteht trotzdem eine sehr gute Qualität der Erreichbarkeit. Für jene Personen, die über kein KFZ verfügen, besteht (abhängig von der Lage) eine mittlere Qualität der Erreichbarkeit (Buslinienangebot, Fußgängerverkehr, Radverkehrsnetz). In Hinblick auf die Verteilungsgerechtigkeit der Erreichbarkeit und der Mobilitätskosten besteht derzeit ein Ungleichgewicht zwischen jenen Bevölkerungsgruppen, die über ein KFZ verfügen und jenen, für die dies nicht zutrifft.“*

In Liechtenstein wird mehr Auto gefahren als in den benachbarten Regionen

Wie in der Alternativenprüfung aufgezeigt, weist in Liechtenstein die Erreichbarkeit mit dem Auto eine sehr gute Qualität, die mit anderen Verkehrsmitteln aber nur eine mittlere Qualität auf. Dass das liechtensteinische Strassennetz sehr gut ausgebaut ist, ist auch daran zu erkennen, dass es ein Viertel des Siedlungsraums beansprucht (Arealstatistik Liechtenstein). Wenn nun aber das Auto, das bereits aufgrund seiner spontanen Verfügbarkeit ein sehr beliebtes Verkehrsmittel ist, deutlich bessere Bedingungen vorfindet als alle anderen Verkehrsmittel, wird es auch intensiv genutzt. Dies führt dazu, dass in Liechtenstein mehr Auto gefahren wird als in allen angrenzenden Regionen. Fast drei Viertel aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht dies und wurde im Verkehrsinfrastrukturbericht 2016 auf Seite 16 abgebildet.



Der Vergleich mit anderen Regionen zeigt auf, dass in Liechtenstein der MIV-Anteil (motorisierter Individualverkehr) mit 72% besonders hoch liegt, während der LV (Langsamverkehr) mit 11% ein «Mauerblümchendasein» fristet. ([Atlas Werdenberg-Liechtenstein 2012](#), S. 18)

Die Belastung der Bevölkerung ergibt sich daraus, dass zu viele Menschen mit dem Auto unterwegs sind

Wie oben aufgezeigt, ist Liechtenstein ein «Auto-Land». Aufgrund des dichten Strassennetzes, der mittleren Qualität bei den Alternativen und der schwierigen grenzüberschreitenden ÖV-Situation wird das Auto als Verkehrsmittel stark bevorzugt. Mit Folgen für die Bevölkerung, die an den Landesstrassen stark von den Luft- und Lärmbelastungen betroffen ist. Die Lebenssituation dieser Menschen lässt sich nun nicht dadurch verbessern, dass weitere Strassen gebaut werden, weil dadurch das Autofahren gefördert wird und dies die Verkehrsbelastung erhöht.

Die Rheinbrücken mit den Autobahnausfahrten sind Kapazitätsgrenzen –Strassenbau in Liechtenstein verschärft die Situation, die S-Bahn aber entlastet

Im Auto-Verkehr stellen die Rheinbrücken bzw. die Autobahnausfahrten Kapazitätsgrenzen dar. Wie in der Interpellationsbeantwortung, BuA 97/2013, Seite 27, ausgeführt, sieht die Schweiz auf Bundesebene keinen Handlungsbedarf, die an der A13 im Rheintal bestehenden Engpässe zu beseitigen, mit Ausnahme einer Verbindung im Raum St. Margrethen. Langfristig sei es jedoch denkbar, eine Verbindung im mittleren Rheintal zu prüfen.

Der Bericht des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein aus dem Jahr 2012 fasst die Situation auf der Seite 43 klar zusammen und gibt Empfehlungen ab. Das für Liechtenstein besonders relevante Ergebnis lautet: *„Setzt sich der Entwicklungstrend der letzten Jahre fort und ändert sich das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten nicht, so dürften die verbleibenden Kapazitäten in spätestens 5 bis 10 Jahren aufgebraucht sein. In diesem Fall stossen nicht nur die von der Agglomeration bzw. Kanton und Land gestaltbaren Infrastrukturen an ihre Kapazitätsgrenzen, sondern auch die Nationalstrasse A13. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Bund die A13 ausbaut oder neue Anschlüsse realisiert, um das Problem des grenzquerenden Pendlerverkehrs zwischen Werdenberg oder Liechtenstein bzw. innerhalb von Liechtenstein zu bewältigen.“*

Die besondere Bedeutung der Rheinbrücke und Autobahnausfahrten ergibt sich daraus, dass etwa die Hälfte der Berufstätigen im Ausland lebt und deshalb mit dem Auto zur Arbeit fährt, weil die ÖV-Infrastruktur für längere Wege keine gute Qualität aufweist. Bei längeren Arbeitswegen ist nur die Bahn eine vernünftige Alternative zum Auto. Deshalb hat – laut Bericht – zur Verbesserung der Situation an den Rheinübergängen die Realisierung der S-Bahn FL-A-CH und des darauf abgestimmten ÖV-Konzeptes oberste Priorität.

Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum bewirken, dass nicht mehr alle Wege mit dem Auto zurückgelegt werden können – vielfältige Mobilität ist eine Notwendigkeit

Je dichter besiedelt eine Region ist und je mehr Arbeitsplätze sie zur Verfügung stellt, desto weniger ist es möglich, den Wunsch der Bevölkerung, alle Wege mit dem Auto zurücklegen zu können, zu erfüllen. Denn für eine Fahrt im Auto wird viel mehr Strassenraum – wertvoller Boden – benötigt als für eine Fahrt mit dem Rad, im Bus oder in der Bahn. Aufgrund der in Liechtenstein extrem beschränkten Ressource «Boden» sowie der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte ist es unumgänglich, dass aus dem «Auto-Land» ein Land wird, in dem vielfältige Mobilität selbstverständlich ist. Mit einem reinen Strassenbau ist es nicht möglich, die Verkehrssituation zu verbessern. Es stellt sich somit nicht die Frage, ob die Alternativen zum Auto forciert gefördert werden müssen. Es stellt sich nur noch die Frage, ab wann dies geschieht. Je früher, desto besser ist es für die Bevölkerung und die Wirtschaft.

Wirtschaftlich ist es, Alternativen zum Auto zu fördern

Die Problematik der Verkehrssituation in Liechtenstein ergibt sich nun daraus, dass das Auto für zu viele Wege genutzt wird und das sehr gut ausgebaute Strassennetz dadurch zu stark belastet wird. Die Alternativen zum Auto werden aber nur dann attraktiv und von der Bevölkerung auch genutzt, wenn ihre Qualität von mittel auf gut oder sogar sehr gut angehoben wird. Will man die Verkehrssituation verbessern, ist es also nicht effektiv, die erwiesenermassen sehr gute Qualität des Strassennetzes noch weiter auszubauen und damit den Vorteil des Autoverkehrs weiter zu erhöhen, weil dadurch noch mehr Autoverkehr entsteht und die Belastung noch höher wird. Effizient und effektiv – also wirtschaftlich – wird in die Alternativen investiert, die eine Entlastung bewirken und bei denen eine mittlere Qualität und grosser Nachholbedarf besteht.

Dass ein reiner Ausbau der Strasse nicht zielführend ist, anerkennt auch die Regierung in ihrem Verkehrsinfrastrukturbericht 2016, Seite 34, zum Entwicklungskonzept Unterland: *„Die Handlungsspielräume zur Entschärfung der Problematik sind begrenzt. Es kann nur mit einer Kombination aus dem Ausbau ÖV, der Stärkung des Fuss- und Radwegnetzes und einer Optimierung des Strassennetzes eine Abschwächung der Gesamtproblematik erreicht werden.“*

Für den Wirtschaftsstandort ist der S-Bahn-Ausbau wichtig

Der [Infrastrukturreport Liechtenstein 2013](#) geht auf den Seiten 55 bis 57 auf die Bedeutung der S-Bahn FL-A-CH ein. Das Projekt wird als Meilenstein bezeichnet. Es handle sich um eine *„Schlüsselinfrastruktur für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der gesamten Region“*. Die rasche Umsetzung solle nicht durch bürokratische Verfahren oder politische Stimmungsmache im Vorfeld eines Volksentscheides gefährdet werden.

Die hohe Bedeutung der S-Bahn bestätigt zudem der Synthesebericht des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein auf Seite 6: *„Nur mit der der kompletten S-Bahn FL-A-CH zwischen Feldkirch und Sargans wird das attraktive regionale ÖV-Rückgrat geschaffen [...] Mit der Ausrichtung des regionalen Busangebotes auf die S-Bahn wird in der gesamten Region ein Quantensprung bei den Reisezeiten und bei der Erschliessungsgüte des ÖV erreicht.“*

Bei Bau der S-Bahn FL-A-CH wird die Verkehrssituation im Unterland besser

Die Verkehrssituation an den Landesstrassen im Liechtensteiner Unterland und in Schaan ist heute für die dort lebende Bevölkerung sehr belastend. Die Situation wird bei Bau der S-Bahn jedoch verbessert. Einerseits, weil mit der S-Bahn Berufstätige aus dem Ausland auf die Bahn umsteigen werden und dies eine Entlastung vom Strassenverkehr bewirkt. Andererseits, weil im S-Bahn-Projekt auch Strassenbau-Projekte enthalten sind, beispielsweise eine Strassenunterführung in Nendeln, um die Engelkreuzung aufzuheben. Die Kosten für die Strassenoptimierungen sind in den Kosten für den S-Bahn-Ausbau enthalten. Diese Verknüpfung ist auch sinnvoll. Denn nur wenn weniger Autoverkehr durch die Siedlungen rollt, verbessert sich die Lebensqualität der Bevölkerung entlang der Autobahnverbindungsrouen.

Transitverkehr durchs Unterland ist wesentlich für die Verkehrsbelastung

Im Berichten Liechtensteins zum Transitverkehr wird dargestellt, der Anteil des Durchgangsverkehrs Österreich – Schweiz durch Liechtenstein betrage 4 Prozent. Dieser Transitanteil wirkt auf den ersten Blick niedrig, ja sogar vernachlässigbar klein. Da jedoch alle Transitfahrten über ein Zollamt führen und von dort über eine der Rheinbrücken, konzentriert sich der Transitverkehr auf die Routen Schaanwald – Nendeln, Nendeln – Schaan und Nendeln – Eschen – Bendern, also genau auf die Routen, auf denen eine hohe Verkehrsbelastung besteht.

Laut Bericht «Verkehrsdaten, V1.1 vom 18. April 2008», Seite 25, fuhren 2010 täglich 190 LKWs und 4200 PKWs durch Liechtenstein. Auf Basis dieser Angabe ist jeder dritte LKW, der durch Schaanwald fährt, ein Transitlaster und jeder dritte PKW ein Transitauto. Es ist somit erwiesen, dass die Landesstrassen im Liechtensteiner Unterland und in Schaan als Autobahnverbindung genutzt werden.

Dass die Route über Schaanwald vom LKW-Verkehr in bedeutendem Masse als Autobahnverbindung genutzt wird, zeigt die Routenspinne rechts aus der Güterverkehrserhebung 2013 des Landes Vorarlberg.

Laut dieser Güterverkehrserhebung fahren 17 von 20 LKWs (85 Prozent), die das Zollamt Tisis-Schaanwald benutzen, ohne Halt in Feldkirch von der Grenze auf die österreichische Autobahn auf oder umgekehrt.



LKW-Verkehr erzeugt hohe Umweltbelastungen

Auch wenn der LKW-Verkehrsanteil am Gesamtverkehr relativ gering ist, trägt er doch in erheblichem Mass zur Umweltbelastung bei. Der LKW-Verkehr...

- stösst ein gutes Viertel (27 Prozent) der Stickoxidausstosse aus (PKW-Verkehr ein Drittel, 33 Prozent),
- ist verantwortlich für eine hohe Lärmbelastung (ein schwerer LKW verursacht bei Tempo 50 die gleiche Lärmbelastung wie 16 PKW, ein lärmarmere, schwerer LKW die gleiche wie 8 PKW), und
- verursacht ein gutes Drittel der Treibhausgasemissionen des Verkehrs.

Der LKW-Verkehr über die Grenze wird über die Zollabfertigung gelenkt

Zurzeit bestehen im Rheintal zwei Hauptzollämter, über die der LKW-Verkehr gelenkt wird. Einem LKW kann vorgeschrieben werden, welchen Grenzübergang er zu benutzen hat. Wie ein Vergleich der Routenspinnen zeigt, übernimmt das Hauptzollamt Wolfurt mit den Grenzübergängen Höchst und Lustenau die Hauptlast. Das zweite Hauptzollamt Tisis-Schaanwald übernimmt ebenfalls deutlich mehr Verkehr als die anderen Zollämter im Rheintal.



Da eine Autobahnverbindung im ganzen Rheintal fehlt, wird der LKW-Verkehr an allen Zollämtern durch Siedlungsgebiet geführt und stellt überall eine grosse Belastung dar.

Die Notwendigkeit zum Bau einer Autobahnverbindung ergibt sich für das Land Vorarlberg daraus, dass der LKW-Verkehr nicht auf die Schiene verlagert werden kann. Dies kann im Umweltbericht zur strategischen Prüfung der Autobahnverbindung im unteren Rheintal auf Seite 30 nachgelesen werden: „Es besteht Einvernehmen darüber, dass unter den getroffenen Annahmen ohne eine Straßenlösung der Raum Lustenau / Höchst / Fußach nicht wirksam

entlastet werden kann, da mit realisierbaren Maßnahmen im öffentlichen Verkehr die Schwerverkehrsproblematik nicht gelöst wird. Andererseits kann die Verkehrsproblematik im Raum Bregenz und den Gemeinden entlang der L190 mit einer neuen Straßenverbindung nur bedingt gelöst werden. Hier sind Maßnahmen im öffentlichen Verkehr besonders wichtig.“

Sowohl im unteren Rheintal als auch in Feldkirch dienen die Strassenbauprojekte in erster Linie dazu, eine weitere Zunahme des Schwerverkehrs möglich zu machen und gleichzeitig die Bevölkerung vor den Belastungen des Schwerverkehrs zu schützen.

Das bestehende LKW-Nachtfahrverbot schützt die Bevölkerung wirksam

Das 1999 von der Regierung Liechtensteins verordnete verlängerte Nachtfahrverbot schützt die Bevölkerung wirksam. Es wurde als Reaktion auf eine Verlängerung der Zollabfertigungszeiten eingeführt und gilt von 05:00 bis 07:30 Uhr und von 18:00 bis 22:00 Uhr für alle LKWs mit Ausnahme Leerfahrten, Zubringerdienst und Zollverfahren mit Spezialbewilligung. Aufgrund des Nachtfahrverbots können LKWs nur von 07:30 bis 18:00 Uhr durch Schaanwald durchfahren. Die Rechtmäßigkeit des Durchfahrverbots war von liechtensteinischen Gerichten bestätigt worden. Aus Gründen, die in den örtlichen Verhältnissen liegen, sei auch eine vorsorgliche Maßnahme gegen mögliche Verkehrszunahmen im öffentlichen Interesse und im Sinn der Alpenkonvention gelegen.

Wie ein langfristiger Vergleich der LKW-Zunahmen an allen Grenzübergängen Vorarlbergs zeigt (siehe Tabelle unten), trägt das LKW-Nachtfahrverbot im Schaanwald dazu bei, dass sich die LKW-Fahrten an der Grenze Tisis/Schaanwald zwar verdoppelt haben, aber nur etwa halb so stark zunehmen wie an den anderen, grösseren Grenzübergängen Vorarlbergs. Es ist davon auszugehen, dass täglich um die Hälfte mehr, das sind aktuell etwa 300 LKWs mehr, die Route über die Bärenkreuzung und die Grenze benutzen würden, wenn das verlängerte Nachtfahrverbot nicht erlassen worden wäre.

Zollamt	Schwerverkehr 1990	Schwerverkehr 2013	Relative Zunahme
Tisis/Schaanwald	325	678	208 %
Meiningen	142	388	273 %
Koblach	15	126	840 %
Mäder	133	595	447 %
Hohenems	187	483	258 %
Lustenau	573	1634	285 %
Höchst	333	1055	316 %
Gesamt	1.708	4.959	290 %

(Quellen: Verkehrsplanung Vorarlberg 1992, Verkehrszählung Vorarlberg)

Durch das verlängerte Nachtfahrverbot besteht zurzeit ein LKW-Kapazitätsengpass an der Grenze Tisis/Schaanwald. Aktuell weichen LKWs deshalb auf andere Grenzübergänge aus. Wird das verlängerte Nachtfahrverbot teilweise oder ganz aufgehoben, so dass bis zu 6,5 Stunden länger abgefertigt werden kann, erhöht dies die Kapazität des Zollamtes für die LKWs erheblich. In der Vergangenheit wurde von den Zollbehörden mehrfach angeregt, das verlängerte Nachtfahrverbot in Schaanwald aufzuheben. Auch aktuell wird dies in der Arbeitsgruppe zum grenzüberschreitenden Warenverkehr diskutiert. Es ist jedoch sehr wichtig, dass das verlängerte Nachtfahrverbot in der bestehenden Form beibehalten wird, weil es die Bevölkerung wirksam schützt und ein anderer Schutz nicht möglich ist.

Liechtenstein ist betroffen von der Art, wie der LKW-Transitverkehr gelenkt wird

Zurzeit hat eine Arbeitsgruppe zum grenzüberschreitenden Warenverkehr den Auftrag erhalten, für alle Zollübergänge zwischen Österreich und dem Schweizer Zollgebiet ein Konzept zu erarbeiten. Mit den von der Arbeitsgruppe beschlossenen Maßnahmen wird der Schwerverkehr gezielt über bestimmte Zollübergänge gesteuert. Wie dargelegt, wird über solche Maßnahmen indirekt auch beeinflusst, wo welche Umweltbelastungen, insbesondere Luft- und Lärmbelastungen, auftreten.

Wie die Maßnahmen aussehen, mit denen der LKW-Verkehr von einer Autobahn auf die andere geführt wird, hat möglicherweise erhebliche Umweltauswirkungen auf die Bevölkerung in Liechtenstein. Aufgrund völkerrechtlicher Abkommen, insbesondere der Alpenkonvention und der Espoo-Konvention mit dem SUP-Protokoll, sind die beiden Länder dazu verpflichtet, die weitere Vorgehensweise bezüglich der Zollabfertigung mit Liechtenstein abzustimmen und auch die Bevölkerung sowie die Umweltorganisationen zu beteiligen. Diese Rechte gilt es einzufordern.

Die Autobahnverbindung „Rheintal Mitte“ ist der schnellste, beste und billigste Weg

Der Kanton St. Gallen sowie das Land Vorarlberg haben die Prüfung einer möglichen Autobahnverbindung im Raume Hohenems / Diepoldsau und Altach / Mäder / Kriessern lanciert. Ziel des Projektes „Netzstrategie Mittleres Rheintal“ ist es, gemeinsam grenzüberschreitende Lösungen zu entwickeln. Konkrete Vorschläge sollen 2016 vorliegen.

Im mittleren Rheintal benutzt bereits der Grossteil des PKW-Verkehrs in Nord-Süd-Richtung die kurze Route über Mäder – Kriessern als Autobahnverbindung. Nördlich davon könnte eine Autobahnverbindung abseits von Siedlungsstrukturen entstehen.



Eine verkehrswirksame Variante könnte eine Verbindung von der L 202 über die Raststätte Hohenems (mit Anschluss an die österreichische Autobahn A14) über den Alten Rhein süd-

lich des Erholungsgebietes Rheinauen, über den Neuen Rhein (mit Anschluss an die schweizerische Autobahn A13) und die Kantonalstrasse darstellen (Korridor in der Grafik).

Das Land Vorarlberg betont regelmässig, mit dieser Autobahnverbindung könne die Verkehrssituation im unteren Rheintal und in Feldkirch nicht verbessert werden. Wie oben aufgezeigt, ergibt sich die Notwendigkeit für eine hochrangige Autobahnverbindung nur für den LKW-Verkehr. Denn sowohl im unteren Rheintal als auch bei Feldkirch ist es möglich und unabhängig vom Strassenbau notwendig, den Berufstätigen gute ÖV-Alternativen anzubieten.

Der PKW-Transitverkehr benutzt die Route über Mäder - Kriessern bereits heute, weshalb es hier auch nicht zu einer grossräumigen Verlagerung kommt. Da der LKW-Verkehr über die Zollabfertigung auf diese Autobahnverbindung gelenkt werden kann, besteht hier das Potenzial, die Situation an allen Grenzübergängen im Rheintal zu verbessern, indem ein Teil des LKW-Verkehrs über die neue Verbindung gelenkt wird.

Mehrere Gründe sind wesentlich dafür, dass eine Autobahnverbindung im mittleren Rheintal real betrachtet die schnellste, beste und billigste Lösung ist:

- geringere Umweltauswirkungen als im unteren Rheintal und bei der Tunnelspinne
- Route abseits des Siedlungsgebietes belastet die Bevölkerung nur wenig, entlastet aber viele Menschen
- Kürzeste Strecke, die ohne Tunnelbau auskommt
- Risiko, dass aufgrund eines Widerstandes eine Projektverzögerung stattfindet, ist klein
- Auch von der Schweiz akzeptierte Autobahnverbindung

Zu den konkreten Fragen der aktuellen Stunde:

Welche kurzfristigen Massnahmen könnten dazu beitragen eine Entspannung der Situation zu erreichen?

Wie dargestellt, bestehen an den Rheinbrücken Kapazitätsengpässe, die das Verkehrssystem Liechtensteins beschränken. Das Strassensystem Liechtensteins ist von sehr guter Qualität. Ein Viertel des Siedlungsraums gehört der Strasse. Somit benötigt es im Verhältnis zur Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte keine weiteren Strassenbauten. Problematisch ist jedoch, dass im Auto-Land Liechtenstein zu viele Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, weil bei der Erreichbarkeit mit den Alternativen eine mittlere Qualität besteht. Hier besteht ein Nachteil und grosser Nachholbedarf.

Kurzfristig sind somit Projekte wichtig, mit denen die Qualität der Alternativen zum Auto erhöht wird (Radwege, Rhein-Radbrücken, Busspuren, Busbevorzugungssysteme, S-Bahn FL-A-CH) oder das Umsteigen auf Alternativen belohnt wird (Betriebliches Mobilitäts-Management mit Push- und Pull-Massnahmen).

Das Strassennetz sollte nur dort optimiert werden, wo die Notwendigkeit nachgewiesen wird und wo es die Verkehrssituation vor den Rheinbrücken nicht weiter verschärft. Da die Strassenverbindung Vaduz – Triesen (Industriegebiet) genau diese Situation verschlechtert, ist ihr Bau nicht sinnvoll, ja sogar kontraproduktiv.

Welche langfristigen Planungen können der Entwicklung Einhalt gebieten?

Für den Lebens- und Wirtschaftsraum unbedingt notwendig ist der Bau der S-Bahn FL-A-CH, da ohne sie ein Quantensprung im ÖV-System nicht möglich ist. Dieser ist notwendig, damit die bestehende mittlere Qualität erhöht wird und die Alternativen zum Auto attraktiv werden. Im zunehmend verdichteten Siedlungs- und Wirtschaftsraum Liechtenstein können nicht mehr alle Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Vielfältige Mobilität ist unumgänglich.

Was soll Liechtenstein in Bezug auf die geplante Tunnelspinne in Feldkirch unternehmen?

Die Bürgerinitiative hat in ehrenamtlicher Arbeit und kompetent unterstützt durch Mag. Lukas Tschapeller, dessen Kosten VCL, LGU und weitere Sponsoren übernommen haben, eine Beschwerde gegen die Genehmigungsentscheidung erarbeitet, die von verschiedenen Rechtsexperten als aussichtsreich beurteilt wurde. Die Chancen, dass die Tunnelspinne gar nie gebaut werden wird, sind intakt. Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass es mehrere Jahre dauern wird, bis eine letztinstanzliche Entscheidung getroffen ist.

Danach eröffnet das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention dem Land Liechtenstein die Option, offen gebliebene Rechtsfragen durch ein Schiedsgericht klären zu lassen. Dass sich Liechtenstein mit dem Positionspapier vom 3. November 2009 zur „Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ gegen den Bau des Tunnelastes Tisis und gegen eine Erhöhung der Verkehrsmengen Richtung Liechtenstein ausgesprochen hat und diese Haltung im Rahmen der Konsultationsgespräche im UVP-Verfahren bestätigt hat, stärkt die Position Liechtensteins.

Eine Übernahme des Verkehrs dadurch, dass in Liechtenstein ebenfalls eine neue, mehrere hundert Millionen teure Strasse gebaut wird, ist keine Option, weil die Rheinbrücken in Benden und Schaan den Mehrverkehr nicht bewältigen können. Wie aufgezeigt, handelt es sich bei mindestens einem Drittel des Verkehrs, der über die österreichisch-liechtensteinische Grenze fährt, um Transitverkehr, der die Route als Autobahnverbindung nutzt.

Wie der LKW-Verkehr im Rheintal an den Grenzen abgefertigt wird, hat wesentlichen Einfluss auf das Verkehrssystem in Liechtenstein und möglicherweise erhebliche Umweltauswirkungen. Deshalb ist ein Einbezug Liechtensteins in die Arbeitsgruppe notwendig. Da das verlängerte Nachtfahrverbot die Bevölkerung wirksam schützt, sollte es beibehalten werden.

Da in Liechtenstein dann, wenn ein Teil des LKW-Transitverkehrs über Rheintal Mitte geführt wird, durch Bau der Autobahnverbindung Rheintal Mitte eine LKW-Verkehrsentlastung möglich ist, sollte das Land diesem Vorhaben positiv gegenüberstehen.

Welche Auswirkungen hätte das endgültige Scheitern des Projekts „FL-A-CH“ auf Liechtenstein und was wäre in diesem Fall zu unternehmen?

Eine gute Erreichbarkeit Liechtensteins mit der Bahn ist für den Wirtschaftsraum eine Notwendigkeit. Kein moderner Wirtschaftsraum kann es sich auf Dauer leisten, mit der Bahn nur schlecht erreichbar zu sein. Da die bestehende Bahn-Infrastruktur veraltet ist und für längere Strecken nur die Bahn eine echte Alternative zum Auto darstellt, ist ein Verzicht auf einen Doppelspurausbau der Strecke Feldkirch – Buchs keine Option.

Bei einem Scheitern des Projektes S-Bahn FL-A-CH kann man die bestehenden Planungsgrundlagen weiter verwenden und auf ihnen aufbauend in der Folge ein weiteres Bahn-Projekt lancieren.

Fazit aus Sicht der Bürgerinitiative

Betrachtet man die Verkehrssituation im Liechtensteiner Unterland, gilt es anzuerkennen, dass es im ständig dichter bebauten Liechtenstein nicht mehr möglich sein wird, alle Wege mit dem Auto zurückzulegen. Dafür fehlt der Platz.

Die Zukunft gehört einer vielfältigen Mobilität, in der Auto, Bahn, Bus und der Aktivverkehr (Rad und Fussgänger) miteinander kombiniert werden. Absolut notwendig ist dafür die S-Bahn FL-A-CH. Zum anderen sollte der LKW-Autobahnverbindungs-Verkehr über „Rheintal Mitte“ fahren statt durch dicht besiedeltes Gebiet. Ein Ausbau der Alternativen zum Auto in Kombination mit „Rheintal Mitte“ kann das Strassennetz in der Region dauerhaft entlasten.

Gerne stehen wir für Fragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Matt
Vertreterin Bürgerinitiative

Rainer Batliner
Stellvertreter Bürgerinitiative