Verkehrsproblem

www.transitstrassen.li
- Unser Verkehrsproblem ist nachhaltig lösbar

Nachhaltige Verkehrszukunft
- Grenzüberschreitendes und zukunftsorientiertes Gesamtverkehrskonzept
  - Politik: setzt die Rahmenbedingungen (Aufgabe und Verantwortung)
  - Ausgewiesene Fachleute erarbeiten Konzept
- Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung
- Schrittweise Umsetzung der Verkehrs-Massnahmen
  - attraktiver grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr
  - Busbevorzugung, Pförtneranlagen
  - Mobilitätsmanagement bei sämtlichen Arbeitgebern: Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitätsberatung
  - Förderung Langsamverkehr (attraktive Rad- und Fusswege)
- Reduktion von 75% Autoarbeitspendler auf 40%
  - trotz Zunahme Bevölkerung und Arbeitsplätze weniger Verkehr im 2025 als heute!
  - Entlastung Bärenkreuzung nachhaltiger als mit Letzetunnel
- Automobilität wächst nicht von selbst, sie wird gemacht - also muss sie auch verantwortet werden

Verkehrszukunft in der Sackgasse
- Grundsatz
  - Nachhaltige Verkehrspolitik ist nicht vereinbar mit Letzetunnel und Umfahrungsstrassen in Liechtenstein
- Verbindung der beiden Autobahnnetze CH und A
  - in Meinigen haben verantwortungsvolle Bürger diese Verbindung verhindert
  - auch die S18 wird durch beherzte Bürger bekämpft
- massiver Mehrverkehr durch Letzetunnel
  - gemäss diversen Studien + 20%
- Kapazitätserweiterung
  - Letzetunnel = zusätzliche Strasse Richtung Schaanwald
  - Kapazitätserweiterung von 20'000 auf ca. 45'000 Fahrzeuge (über 100%)
  - Letzetunnel hat hohe Attraktivität durch Wegfall von 11 Ampeln
  - mittelfristig ist 4-spuriger Ausbau des Letzetunnels zwingend (siehe Amberg- und Pfändertunnel)
- Beispiele aus der Praxis: Ambergtunnel
  - Eröffnung im 1985 mit 5-tägigem Fest
    - Schlagzeilen:
      "Feldkirch feiert die Verkehrsentlastung"
      "Ambergtunnel - ein Jahrhundertbauwerk"
      "Feldkirch atmet auf"
      "Ambergtunnel macht Stadt schöner und geselliger"
      "Montfort-Stadt wird vom Durchgangsverkehr verschont"
      "entscheidende Entlastung der Bundesstrasse B190"
  - Die Realität:
    - B190 wurde durch Ambergtunnel nicht einmal 3 Jahre entlastet
    - Im 1988 hatte die B190 gleich viel Verkehr, wie vor der Eröffnung des Ambergtunnels im 1985
    - Mehrverkehr durch Tunnelbau im Raum Feldkirch innert vier Jahren + 64.8% (+15'000 Fahrzeuge)
  - Vorarlberger Politiker haben aus der Vergangenheit nichts gelernt:
    - wieder gleiche Versprechungen für Entlastung Bärenkreuzung wie beim Ambergtunnel
    - Studien und vor allem die Praxis zeigen, dass diese Entlastung nur sehr kurzfristig ist und der Bau solcher Umfahrungen enorme Verkehrszunahmen auslöst
    - sie nehmen die Luftbelastung der Bärenkreuzung als Argument für den Letzetunnel, obwohl sie wissen (müssten), dass der Letzetunnel die Bärenkreuzung nur kurzfristig entlasten würde und obwohl Schaanwald noch die schlechteren Stickstoffdioxidwerte hat
    - wirksamer und nachhaltig würde die Bärenkreuzung mit Parkplatzbewirtschaftung im FL entlastet
- Martin Besch, Verkehrsplaner
  - Verfasser der schon zum 2.x überarbeiteten Studie im Auftrag der Vorarlberger Regierung
  - bezeichnete Letzetunnel deutlich als schlechte Lösung (an Veranstaltung Ende Juni 04 in Eschen)
  - bewertet Tunnelumfahrungen für FL-Gemeinden als keine zielführende Lösung

Versagen der FL Verkehrspolitik seit Jahrzehnten
- Massnahmen für Verkehrslösung seit Ideenwettbewerb 1994/95 bekannt
  - Niemand mit Fachkompetenz ist im Land für Mobilitätsfragen zuständig
  - es gibt kein Gesamtverkehrskonzept
  - trotz fehlendem Gesamtkonzept, wird eine Nordumfahrung Schaan geplant - 1. Teilstück der Verbindung N13 mit A14 - führt zu Sachzwängen und Mehrverkehr
  - Mutlosigkeit der Regierungen für zukunftsorientierte Verkehrspolitik
  - keine klare Position und kein aktives Vertreten der Bürgerinteressen beim Letzetunnel
  - Das Nichthandeln der Politik bezahlen wir alle mit dem höchsten Gut: unserer Gesundheit

Arbeitsgruppe
- gegründet 1993 als Arbeitsgruppe der Regierung
- überparteilich - Bürger, Planer, Politiker
- Unterschriftensammlung 1995: 2'330 Unterschriften
- unsere Motivation: Sorge um unseren bedrohten Lebensraum

Problem in Liechtenstein
- viele Arbeitsplätze
  - ca. 75 % fahren mit Auto zur Arbeit
  - Anteil Bus/Bahn sehr gering
- Transitverkehr
  - nicht verbundene Autobahnen der CH und A
  - Ausbau Schaanwald zu Hauptzollamt: 2/3 der LKW's als reiner Transit

Historie
- bereits 1979 bei Staatsbesuch Bundeskanzler Androsch: Bitte der Bürger an unsere Regierung Verkehrsproblem zu thematisieren
- Aussage Regierung 1985 - Mehr Verkehr für Schaanwald nicht mehr zumutbar
- trotzdem laufender Ausbau des Zollamts Sch'wald (Infrastruktur und Personal)
  - weit über Bedürfnisse unserer Wirtschaft hinaus
  - Abwicklung mehr Verkehr in Sch'wald als sämtliche Zollämter bis und mit Hohenems

Intensität Luftverschmutzung
- Luftgütemessverbund "Ostluft"
- Beispiel: Stickstoffdioxid Jahresmittelwerte
  - Messungen im 2003 an 188 Stellen in Kantonen der östlichen Schweiz mit Städten wie Zürich, Winterthur, Schaffhausen, St. Gallen und Chur Schaanwald und Verkehrsknotenpunkt Bellevue in Zürich haben die schlechtesten Luftwerte - 60 Mikrogramm pro m3 - Grenzwert um das Doppelte überschritten
  - Bärenkreuzung Feldkirch (56 Mikrogramm) sogar weniger belastet als Schaanwald
  - Grenzwertüberschreitungen und städtische Verhältnisse auch in anderen FL-Gemeinden:
    - Eschen, Bendern, Schaan, Triesen, Triesenberg
    - diese Luftbelastung ist vergleichbar mit Werten N13 Pannenstreifen bei Maienfeld
- Ozonwerte
  - jährlich hunderte von Grenzwertüberschreitungen - nur eine pro Jahr ist zulässig
- krebserregender Feinstaub PM 10
  - regelmässig sehr hoch und oft über Grenzwert
- Benzol
  - sehr hohe Werte

Luftreinhaltegesetz
- Ausgabe Februar 2004
- Zweck:
  - Menschen und ihre Umwelt vor übermässiger Luftverunreinigung zu schützen und bestmöglichste Luftqualität zu gewährleisten
  - Reduktion der Luftbelastung (Treibhausgase und andere Luftschadstoffe) - 2010 auf Niveau 1990 z.B. Stickstoffdioxid -41%
- diese gesetzlichen Vorgaben werden heute nicht erfüllt

Auswirkungen verkehrsbedingter Luftverschmutzung
- WHO-Studie (Weltgesundheitsorganisation) CH - A - F
  - Generell
    - Zunahme der Sterberate und Spitaleinweisungen
    - Häufung von Lungenerkrankungen wie Bronchitis/Asthma aber auch Herzinfarkte und Hirnschläge
    - Besonders betroffen sind Kinder und ältere Menschen
  - errechnete Jahresbilanz für FL (Basis CH)
    - 10 Personen sterben vorzeitig
      - bedeutend mehr als bei Verkehrsunfällen
    - 120 Fälle von Bronchitis bei Kindern
    - 220 Menschen mit Asthma-Anfällen
    - ist mit immensen Kosten verbunden
  - Gesundheitsrisiko der Luftverschmutzung ist bedeutend, weil wir alle die schadstoffbelastete Luft einatmen - lebenslänglich

Auswirkungen Strassenbau
- Öffentlicher Ideenwettbewerb 1994/5 - 27 Projekteingaben
  - Planer und Regierung einig bei wesentlichen Grundsätzen
    - für nachhaltige Wirkung muss motorisierter Verkehr reduziert werden
    - Umweltschutzziele und Lebensqualität ohne einschränkende Massnahmen bei Individualverkehr nicht zu erreichen
    - Realisierung umfassendes Verkehrssteuerungssystem Busbevorzugung, Pförtneranlagen, Parkplatzbewirtschaftung
    - Keine Umfahrungen von Dörfern
      - massiver Mehrverkehr - Problemverlagerung in die Zukunft
- Aktuelle Machbarkeitsstudie der Regierung
  - Studie Tunnel- und Umfahrungsstrassen
    - keine Lösung:
      - massiver Mehrverkehr und Zunahme Luftbelastung
      - nicht vereinbar mit Luftreinhaltegesetz und nicht nachhaltig
      - neben Strassen müssten auch Parkplatzanlagen gebaut werden
      - immense Aufwendungen an Steuergelder (Investition und Unterhalt)
      - negativ für Wirtschaftsstandort Liechtenstein (höhere Steuern - schlechtere Lebensqualität)
- Aussagen von Fachleuten
  - E. Meier ETH Dissertation
    - Jede Verbesserung des Verkehrssystems durch bauliche oder organisatorische Massnahmen führt zu überproportionalem Verkehrswachstum
  - Prof. Knoflacher TU Wien
    - Ausbauten von Verbindungsstrassen zwischen Autobahnen entwickeln sich zwangsläufig zu Transitrouten mit überproportionalem Verkehrswachstum
  - Prof. Rotach ETH
    - Die Politik muss endgültig damit aufhören, so zu tun, als könne sie alle Wünsche und Mobilitätsanforderungen ohne Einschränkungen erfüllen.
    - Wir müssen umstellen, nicht irgendwann einmal, sondern hier und jetzt