

- **Südümfahrung**
- **FL-Verkehrsproblem**
- **Lösungen**

Arbeitsgruppe Verkehrsproblem FL-Unterland

- Aktiv seit 1993
- Entstanden als Arbeitsgruppe der Regierung
Bürger, Planer, Amtsleiter, Regierung
- Dokumentation für bilaterale Gespräche mit A
- Unterschriftensammlung 1995: 2'330 Unterschriften
gegen die unzumutbare Verkehrsbelastung im
Unterland
- Motivation: Sorge um bedrohten Lebensraum
- www.transitstrassen.li

Das Thema Verkehr

- Tausend Meinungen – jeder ist Experte
- Komplex – eine anspruchsvolle Wissenschaft
- Politisch unpopulär - ein heisses Eisen
 - Änderung der täglichen Gewohnheiten
 - Autofahren nur, wenn es keine Alternative gibt

Inhaltsverzeichnis

- Arbeitsgruppe
- **Wie funktioniert Verkehr?**
- Verkehrsproblem Rheintal
- Südumfahrung und ÖV-Alternativen
- FL-Verkehrsprobleme/Klimaerwärmung/Ölverknappung
- Verkehrsstudien/Lösungsbeispiele/Forderungen
- Zusammenfassung

Wie funktioniert Verkehr?

„Jede Verbesserung des Verkehrssystems
durch bauliche oder organisatorische
Massnahmen führt zu einem
überproportionalen Verkehrswachstum“

Dissertation E. Meier (8842), ETH Zürich



Zollamt Oberriet



Hauptzollamt Schaanwald

Die „Lösung“ des Verkehrsproblems: LKW-Kolonnen vor dem Tisner Zoll



Unhaltbare Zustände beim Zollamt Tisis durch Lastwagenkolonnen auf der Hauptstrasse vor dem Zoll begründen den Bau des LKW-Grossparkplatzes
Fertigstellung Ende 2002

Februar 2004

Orstvorsteher Herbert Sonderegger: „Diese gefährliche Situation gehört Gott sei Dank der Vergangenheit an“

Endlich mehr Lebensqualität

(sm) Fast haben die Tisner und auch die Grenzgänger die täglichen Lkw-Kolonnen vor dem Zollamt schon vergessen.

Nach über 30 Jahren Lkw-Stau auf der Liechtensteiner Straße verbunden mit Gestank und Lärm für die Anrainer und teilweise brenzligen Situationen für Fußgänger und Pkw-Fahrer ist nun Ruhe eingekehrt.

Mit der Fertigstellung des Amtsplatzes für die Lkw-Abfertigung beim Zollamt Tisis

Schaanwald im Spätherbst 2002 wurde alles anders.

Endlich sicher

„Diese gefährliche Situation auf der ohnehin mit Verkehr stark überlasteten Liechtensteiner Straße gehört Gott sei Dank der Vergangenheit an“, resümiert OV **Herbert Sonderegger** zufrieden.



Juli 2005

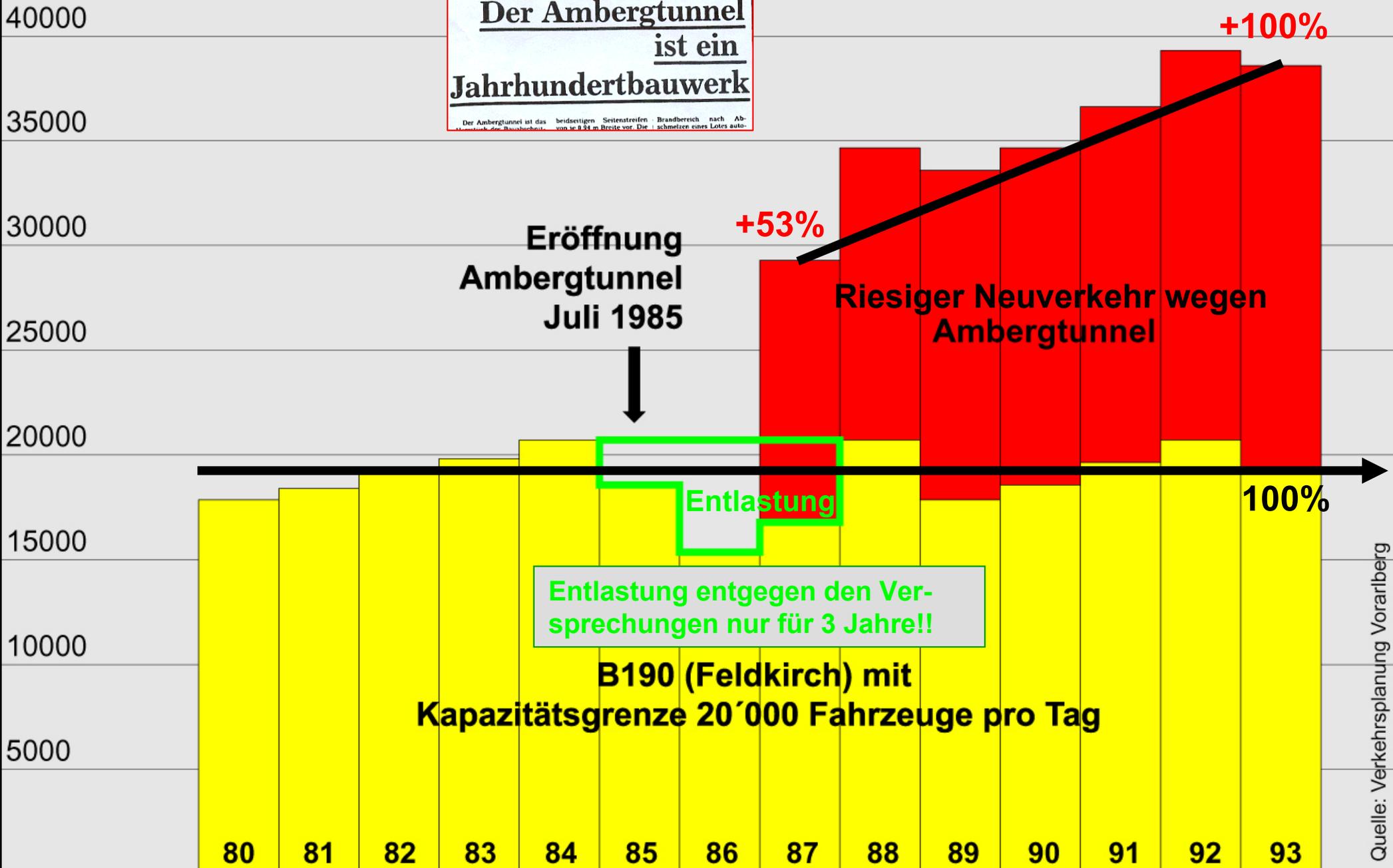
29. Woche • 21. Juli 2005

Tisner wehren sich gegen Lkw-Stau

.....wieder und dies nach nur 3 Jahren!

Ergebnis: massive Verkehrszunahme anstatt Entlastung

Fahrzeuge pro Tag

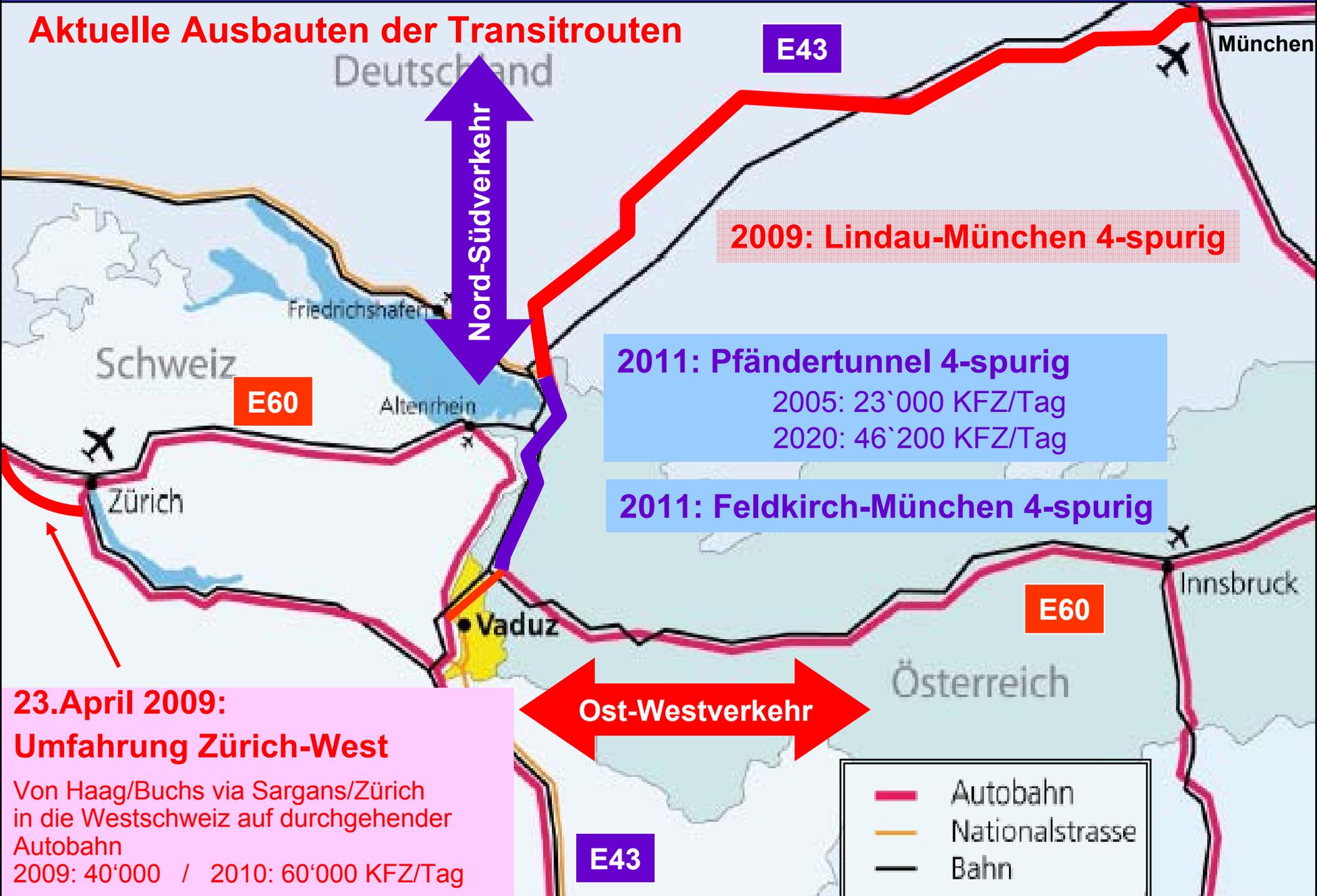


Inhaltsverzeichnis

- Arbeitsgruppe
- Wie funktioniert Verkehr?
- **Verkehrsproblem Rheintal**
- Südumfahrung und ÖV-Alternativen
- FL-Verkehrsprobleme/Klimaerwärmung/Ölverknappung
- Verkehrsstudien/Lösungsbeispiele/Forderungen
- Zusammenfassung

Grossräumige Verkehrsinfrastrukturen

Aktuelle Ausbauten der Transitrouten



2009: Lindau-München 4-spurig

2011: Pfändertunnel 4-spurig
2005: 23'000 KFZ/Tag
2020: 46'200 KFZ/Tag

2011: Feldkirch-München 4-spurig

E60

E43

E60

E43

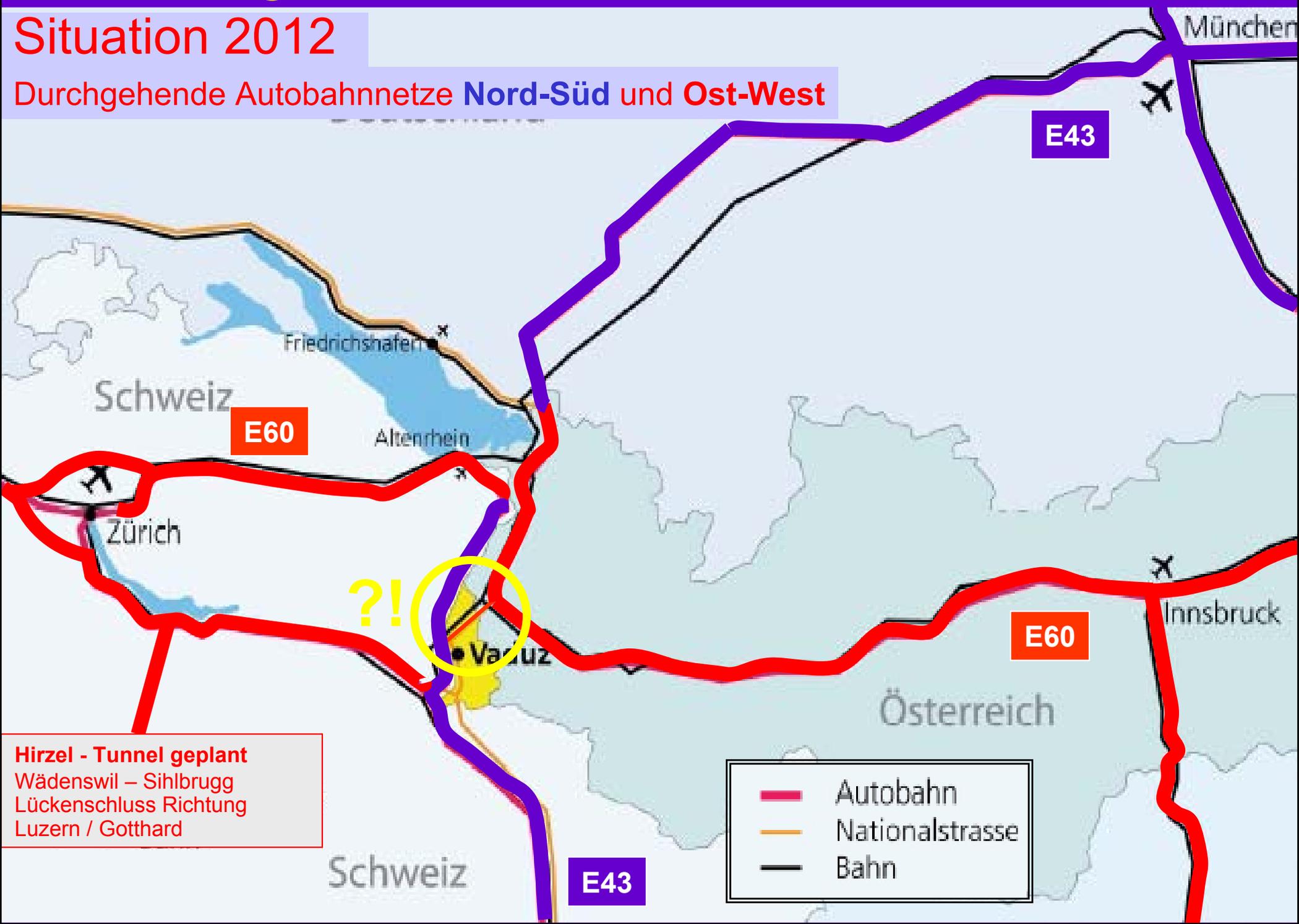
23. April 2009:
Umfahrung Zürich-West
Von Haag/Buchs via Sargans/Zürich
in die Westschweiz auf durchgehender
Autobahn
2009: 40'000 / 2010: 60'000 KFZ/Tag

- Autobahn
- Nationalstrasse
- Bahn

Grossräumige Verkehrsinfrastrukturen

Situation 2012

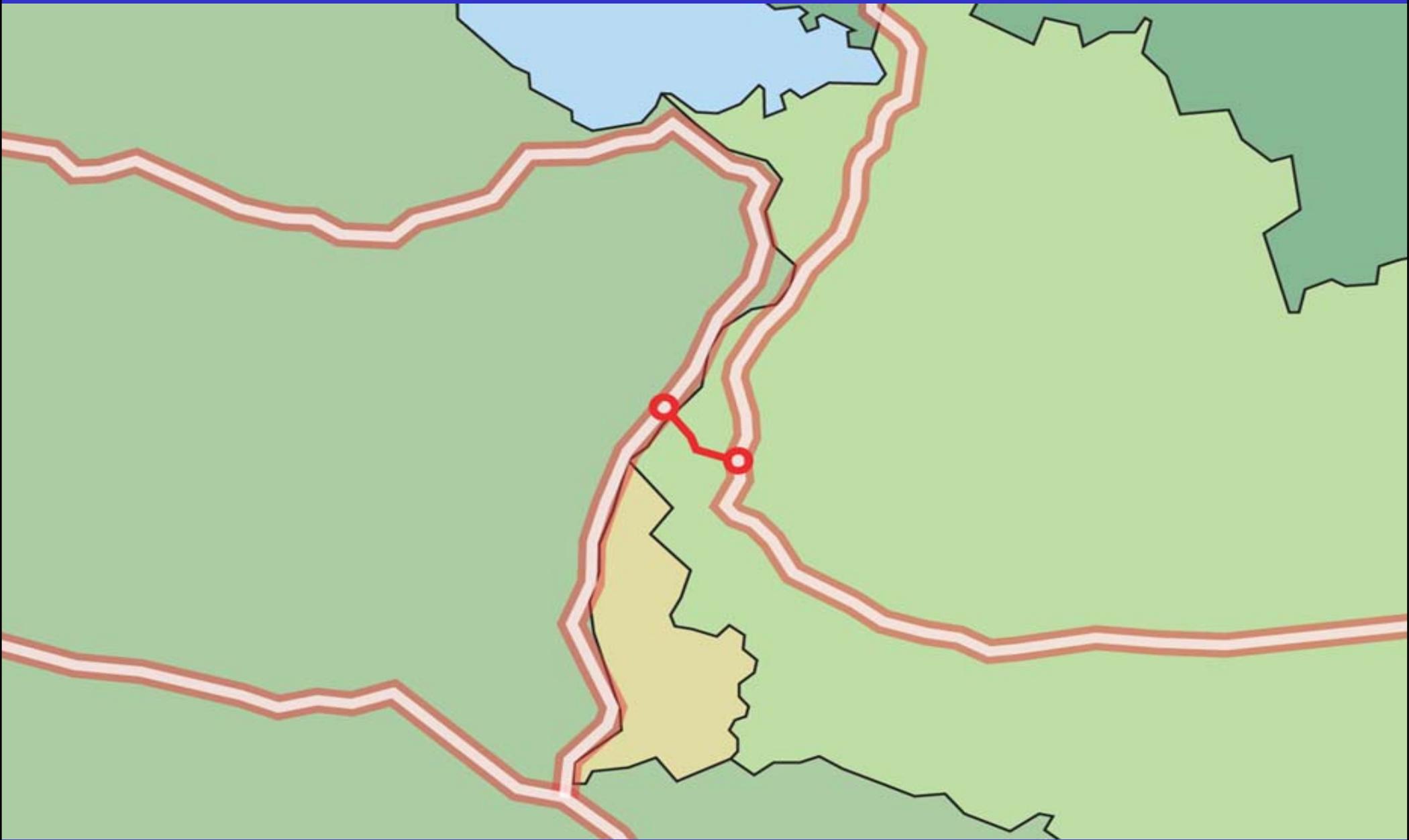
Durchgehende Autobahnnetze Nord-Süd und Ost-West



Hirzel - Tunnel geplant
Wädenswil – Sihlbrugg
Lückenschluss Richtung
Luzern / Gotthard

- Autobahn
- Nationalstrasse
- Bahn

1. verhinderte Autobahnverbindung im Rheintal



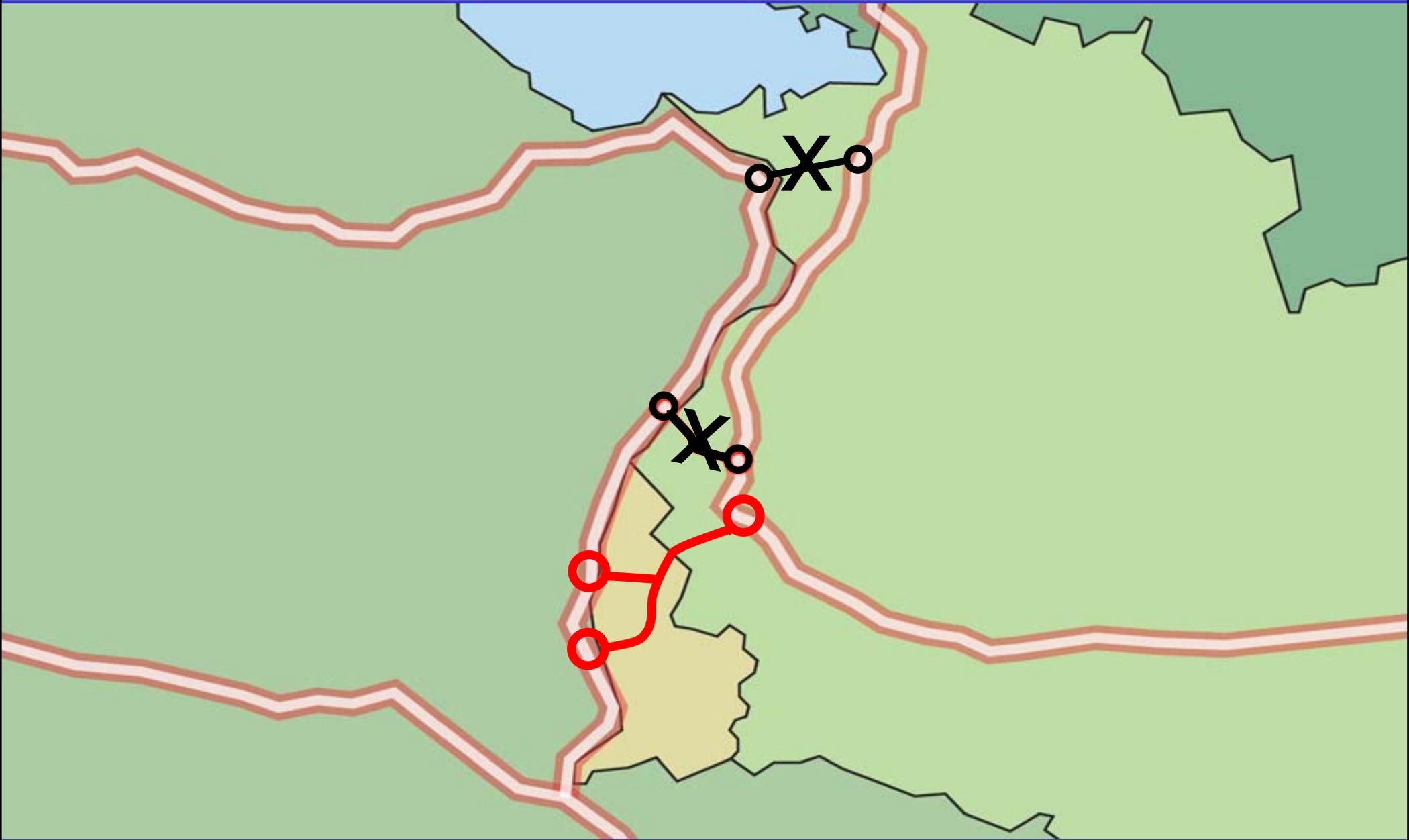
Die Verbindung L52 von Rankweil nach Meiningen/Oberriet wurde aufgrund massiven Widerstands aus der Bevölkerung nicht realisiert.

2. verhinderte Autobahnverbindung im Rheintal



Der Bau der S18 wurde aus Gründen des Naturschutzes und dem massiven Widerstand aus der Bevölkerung nicht realisiert.

3. Versuch der Autobahnverbindung im Rheintal



Nun sollen mit dem Bau der Südumfahrung die Autobahnnetze Österreichs und der Schweiz über Liechtenstein verbunden werden.

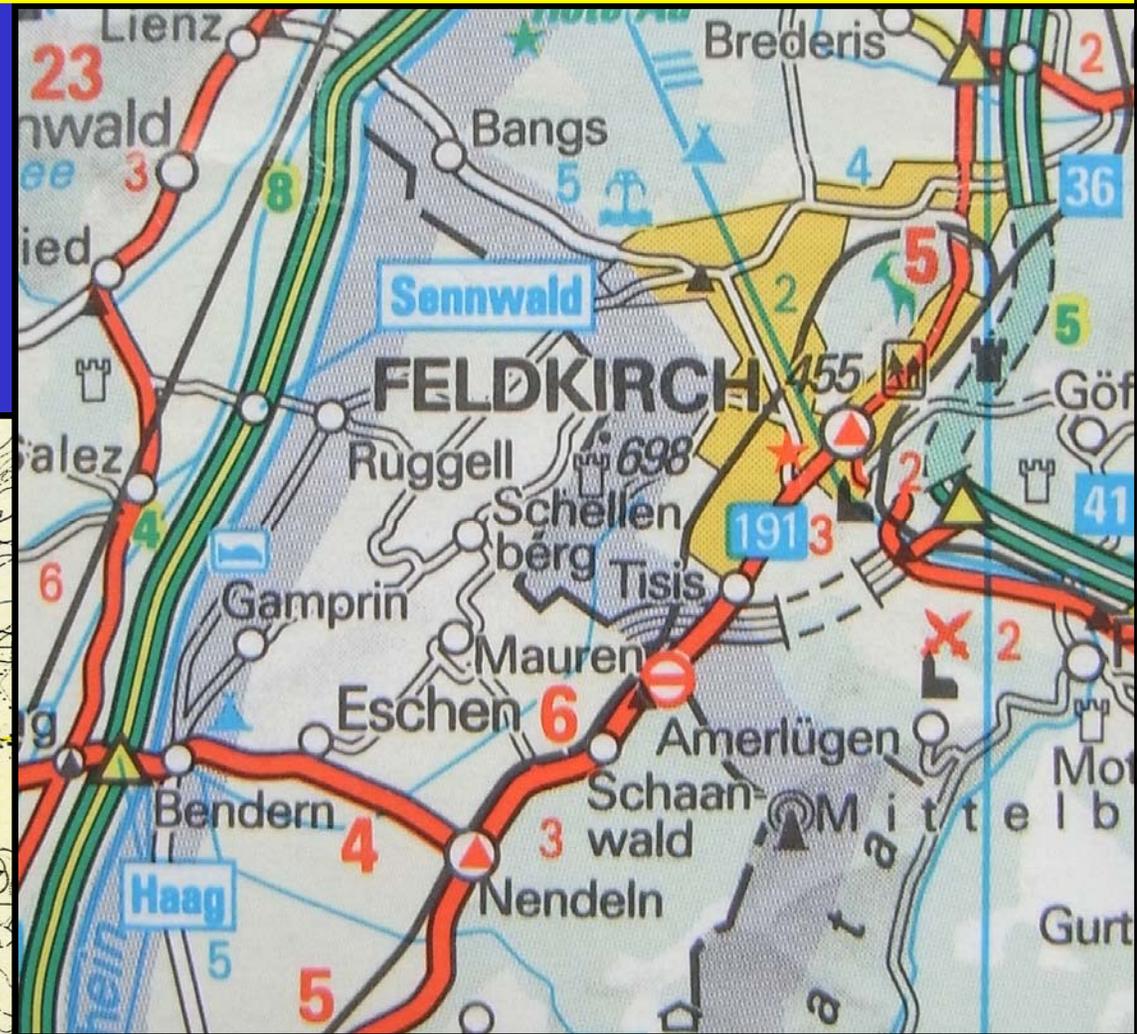
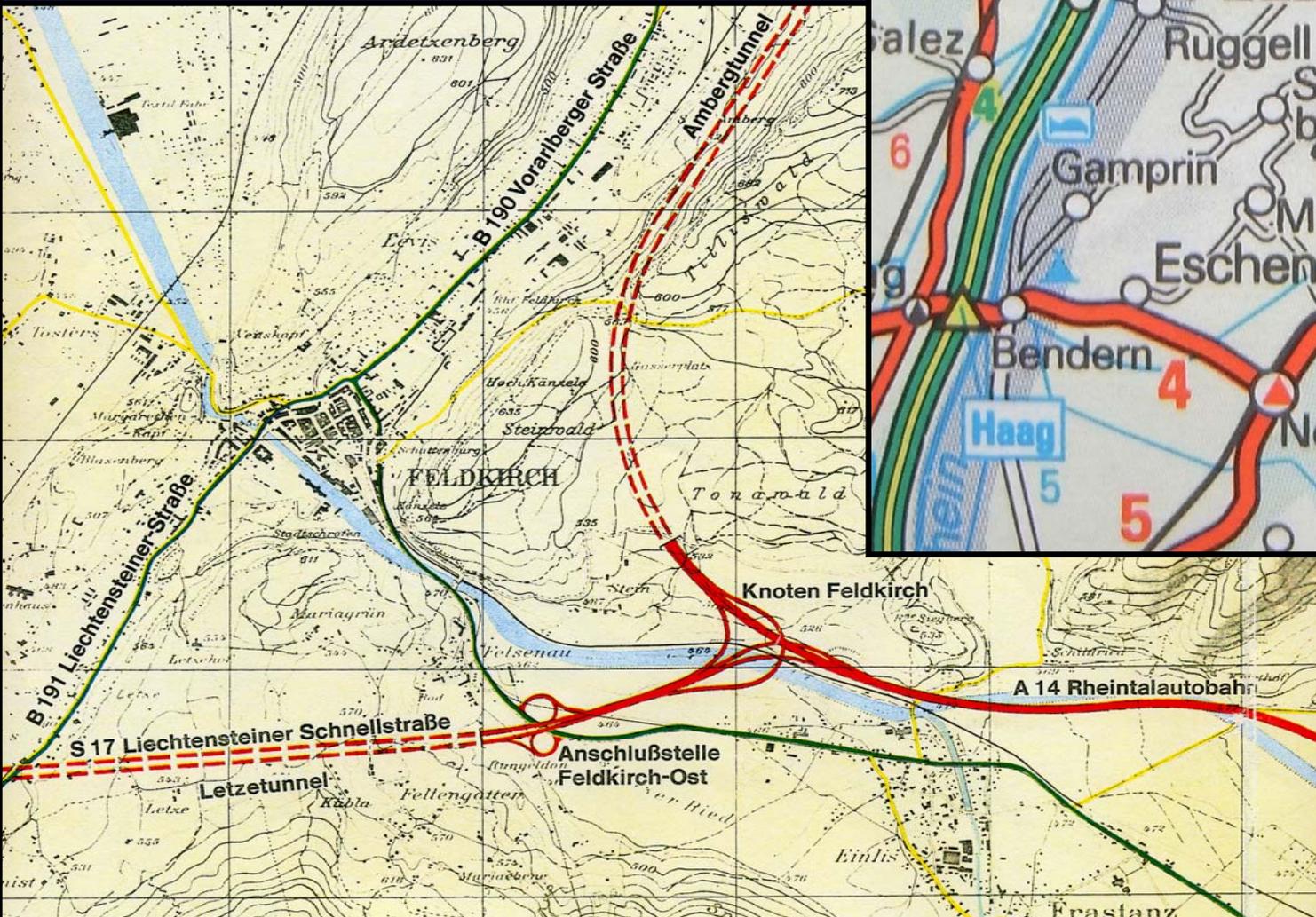
Inhaltsverzeichnis

- Arbeitsgruppe
- Wie funktioniert Verkehr?
- Verkehrsproblem Rheintal
- **Südumfahrung und ÖV-Alternativen**
- FL-Verkehrsprobleme/Klimaerwärmung/Ölverknappung
- Verkehrsstudien/Lösungsbeispiele/Forderungen
- Zusammenfassung

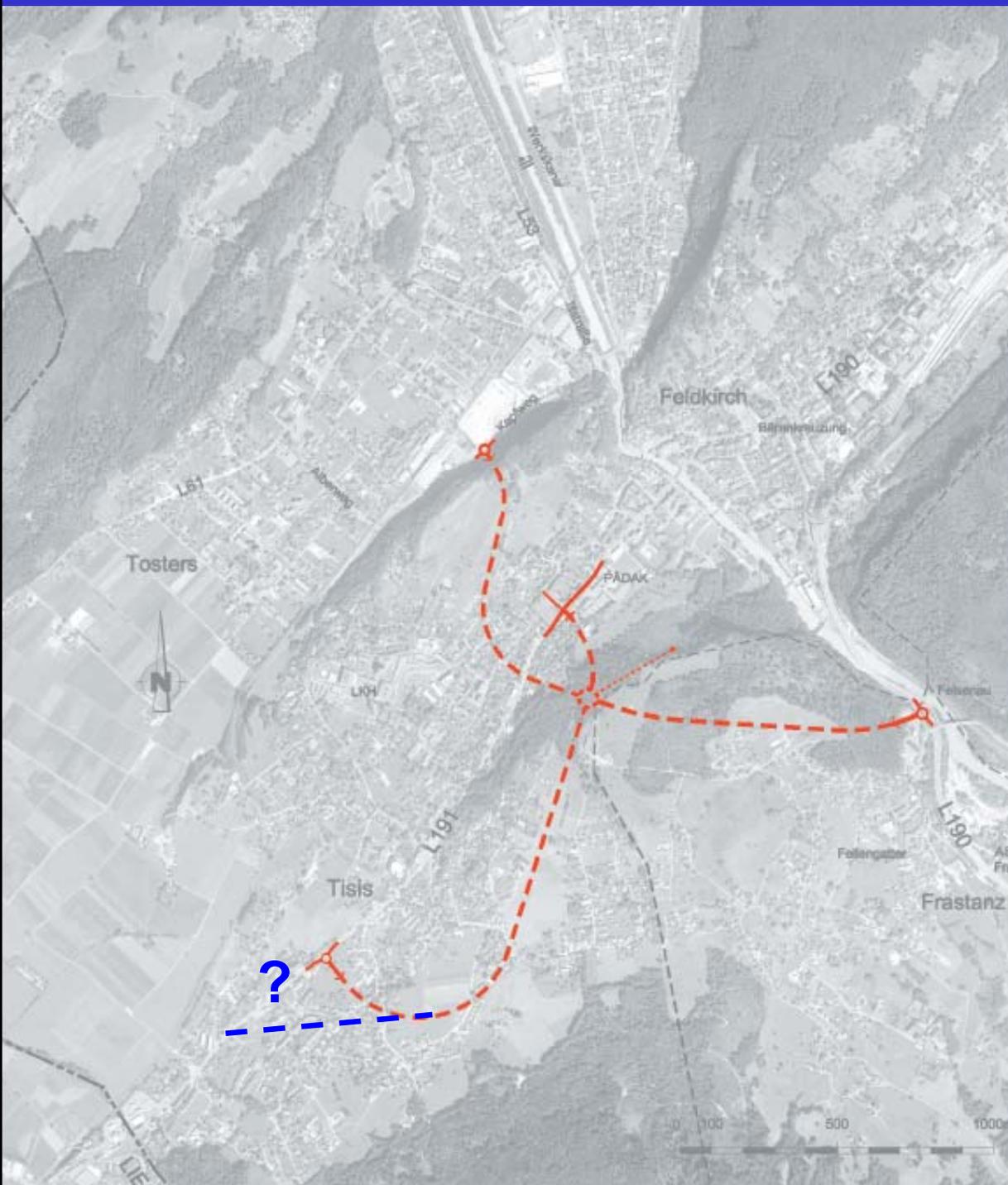
Planung Netzschluss zur Schweizer Autobahn

- Liechtensteiner Schnellstrasse S17
- Letzetunnel
- Südumfahrung Feldkirch

Verbindung Autobahnnetze A/CH
über Liechtenstein



Südfahrt Feldkirch – aktuelle Planung



Zwischenstand November 2007

VARIANTE 5.3B

PRO

- Entlastung der Innenstadt und großer Abschnitte in Tisis vom Durchgangs-, sowie Ziel- und Quellverkehr
- Reduktion der Emissionsbelastung in der Innenstadt und in großen Bereichen von Tisis
- Verbesserte Zufahrt zum LKH unter Umgehung der Innenstadt
- Verbesserte Zufahrt zum Betriebsgebiet Kapf
- Verbesserte Anbindung von Tosters und der Illstraße ans hochrangige Straßennetz
- Schutzgebiet „Frastanzer Ried“ und Grundwasserschongebiet Felsenau bleiben unberührt
- Nicht abhängig von einer Weiterführung auf Seite Liechtenstein
- Gute Anbindung von Tisis ans überörtliche Straßennetz
- Geringerer Bodenverbrauch als Variante 8.2

KONTRA

- beansprucht potentielle Bauflächen
- Keine Entlastung vom Portal Tisis bis Zollamt
- Höhere Investitions- und Erhaltungskosten wie Variante 5.3A



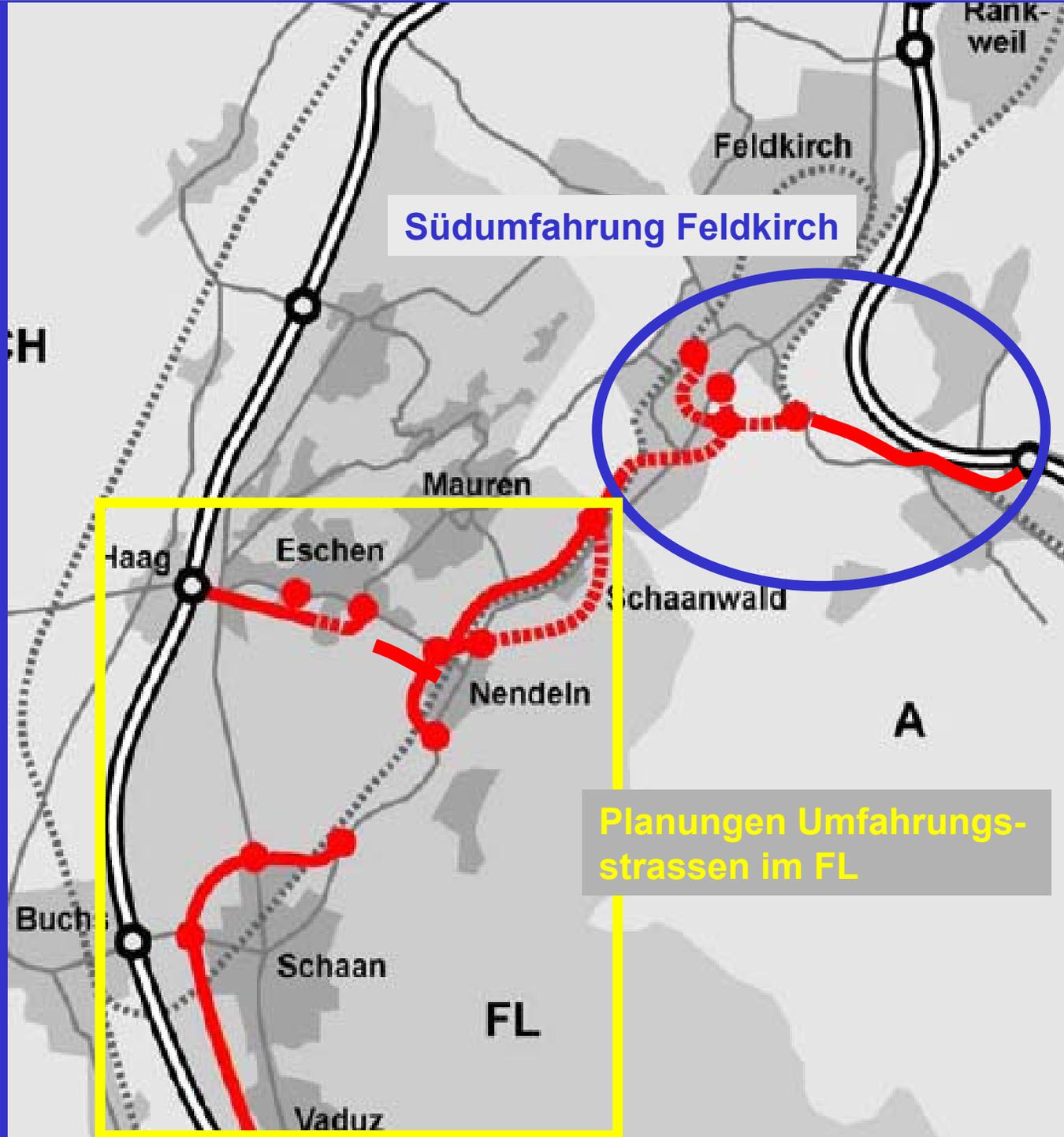
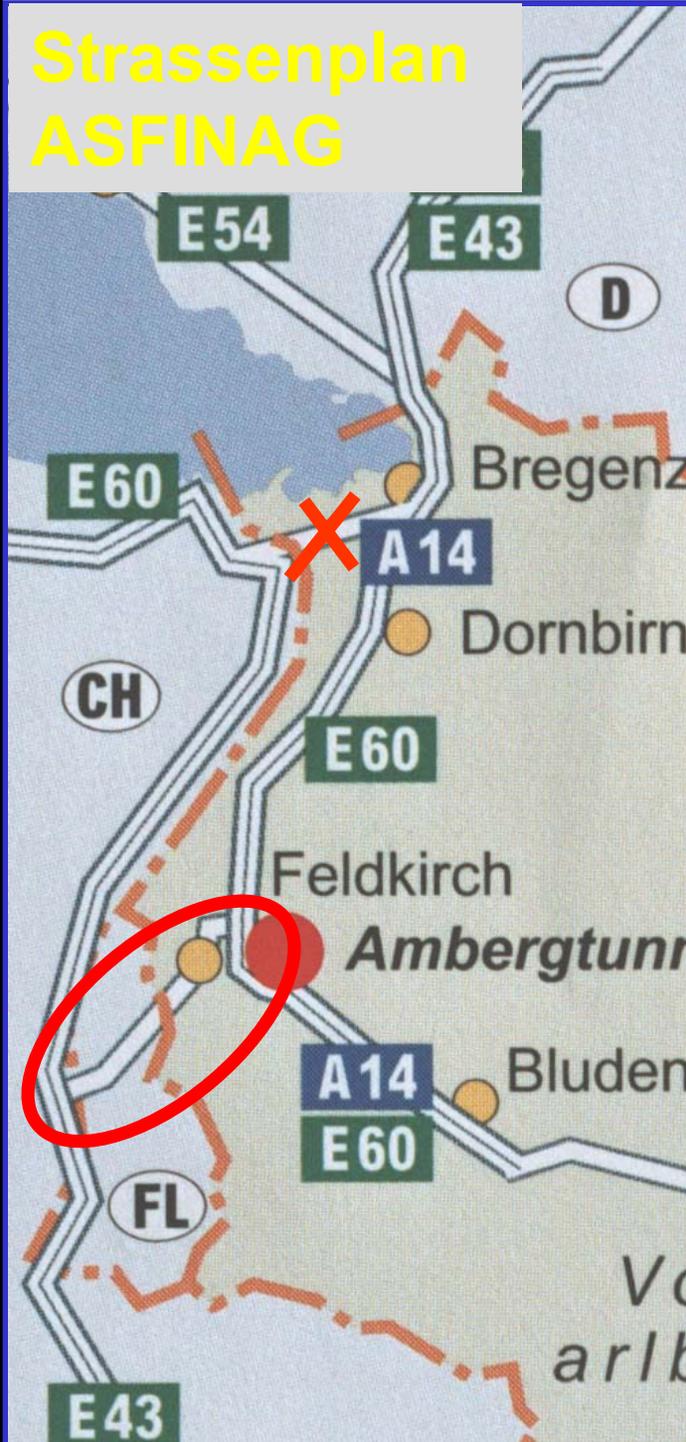
ARGUMENTATION

Vorschlag, Variante weiter verfolgen weil:

- Die Senkung der verkehrsbedingten Belastungen (Luftschadstoffe und Lärm) ist im Vergleich zu den anderen Varianten hoch
- Verbesserung der Anbindung der Feldkircher Altstadt, des LKH, Tosters und Betriebsgebiete an das hochrangige Straßennetz
- Das Schutzgebiet „Frastanzer Ried“ bleibt unberührt
- Kein Eingriff ins „Tostner Ried“ erforderlich
- Gute Anbindung von Tisis ans überörtliche Straßennetz
- Kein Umbau Zollamt Tisis erforderlich
- Geringere Investitions- und Erhaltungskosten wie bei Variante 8.2
- Um ca. €11,0 Mio höhere Investitionskosten als bei Variante 5.3A da größere Tunnellängen erforderlich

Südumfahrung + Umfahrungen FL = Transitverbindung

Strassenplan ASFINAG

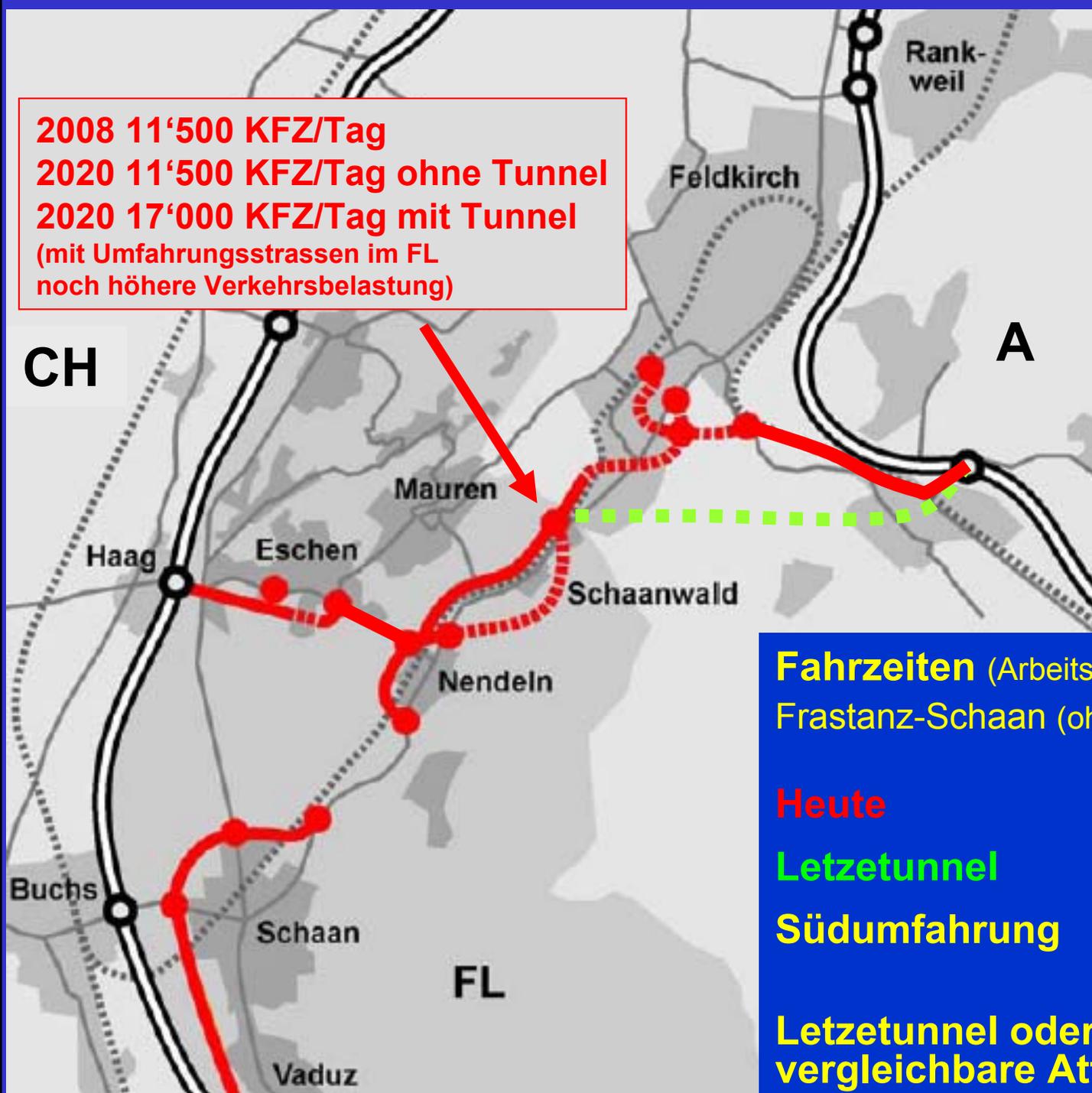


Südumfahrung Feldkirch

Planungen Umfahrungen-
strassen im FL

Attraktivität der Tunnelvarianten durch Fahrzeitverkürzung

2008 11'500 KFZ/Tag
 2020 11'500 KFZ/Tag ohne Tunnel
 2020 17'000 KFZ/Tag mit Tunnel
 (mit Umfahrungsstrassen im FL noch höhere Verkehrsbelastung)



Letzetunnel

«Eindeutig Transitschleuse»

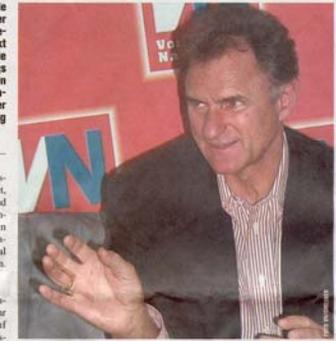
Vorarlbergs Landesrat Rein zur Notwendigkeit der Letzetunnel-Neuplanung

Rein: «Wir müssen ehrlich sein. Die Südumfahrung Feldkirch wäre in der vorliegenden Variante eindeutig eine Transitschleuse. Ohne Einbindung des Grossraums wird die Luft in Feldkirch nicht entscheidend besser. Hauptverursacher der Luftbelastung ist der Ziel- und Quellverkehr. Ausserdem müssen wir verstärkt auf die Kosten achten.»

Hinsichtlich möglicher Alternativen sagte Rein: «Die bestehende Variante wird optimiert, Möglichkeiten hinsichtlich Raumwirkung werden ausgearbeitet und gemeinsam mit der Stadt Feldkirch geprüft. Die Entlastungswirkung für die Innenstadt wird neu angeschaut. Es bleibt sicherlich beim Tunnel, aber mit Änderungen.»

Liechtenstein bestätigt
 Mit dem erstmaligen Eingeständnis von offizieller österreichischer Seite, dass das bisherige Letzetunnel-Projekt «eindeutig eine Transitschleuse» wäre, wird die Richtigkeit der Haltung Liechtensteins zu diesem Projekt bestätigt. Die Regierung Hasler hatte bekanntlich

«Dass die Amtsvariante die grosse Entlastung bringt, war und ist verlogen»: Vorarlbergs Landesrat Manfred Rein zur Letzetunnel-Neuplanung.



Fahrzeiten (Arbeitsverkehr)
 Frastanz-Schaan (ohne FL-Umfahrungen) **Ampeln**

Heute	35 Minuten	12
Letzetunnel	15 Minuten	0
Südumfahrung	17 Minuten	0

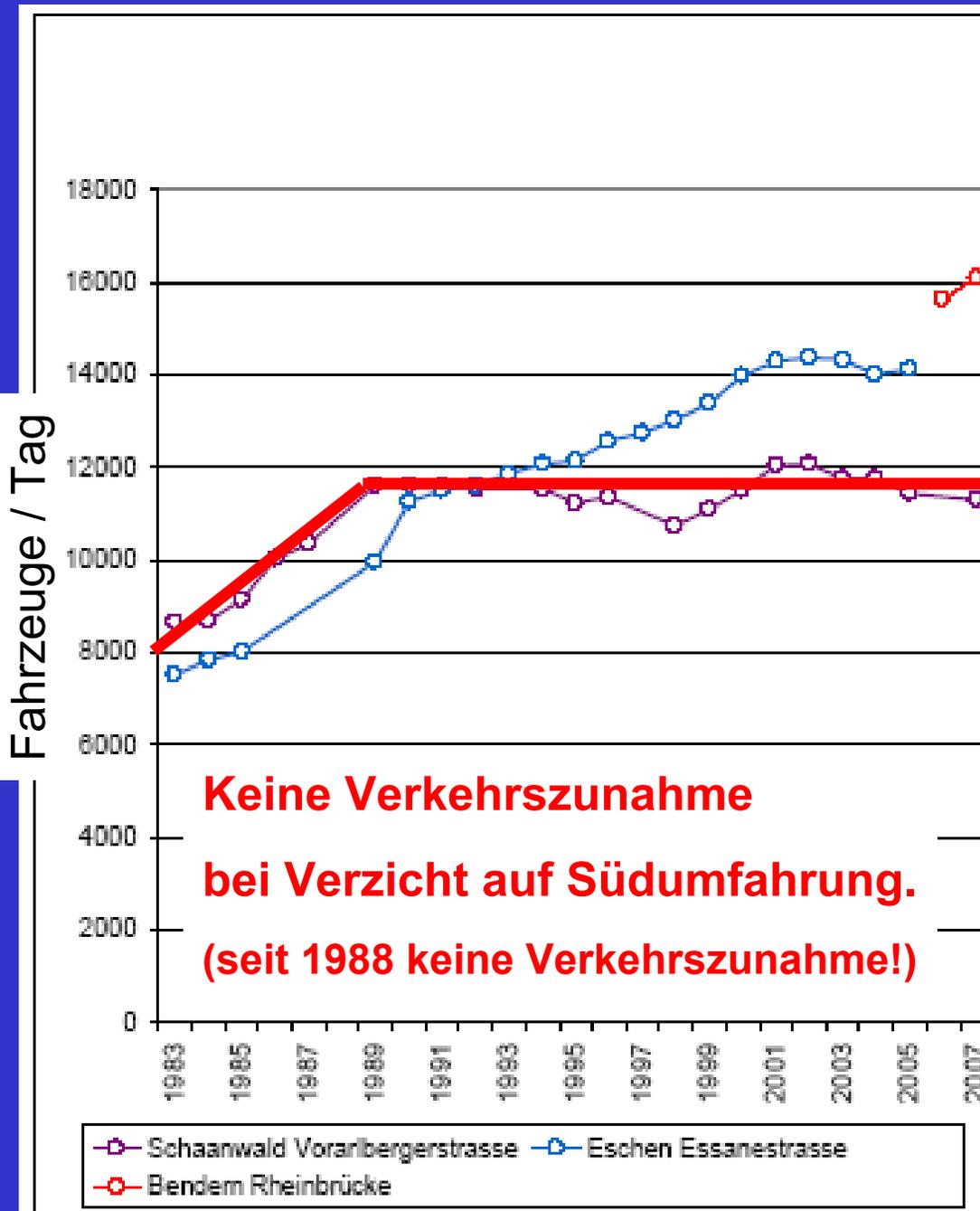
Letzetunnel oder Südumfahrung = vergleichbare Attraktivität

Vergleich Fahrzeit und Distanz von Bregenz nach Vaduz mit / ohne Südumfahrung Feldkirch



Mit der Südumfahrung würde die Strecke Vaduz – Bregenz über Feldkirch zur kürzesten (- 6 km) und schnellsten Verbindung (- ca. 7 Min.) !

Verkehrsentwicklung und Verkehrsprognosen ohne / mit Südumfahrung Feldkirch



Prognose für Grenze Schaanwald mit Südumfahrung im 2020

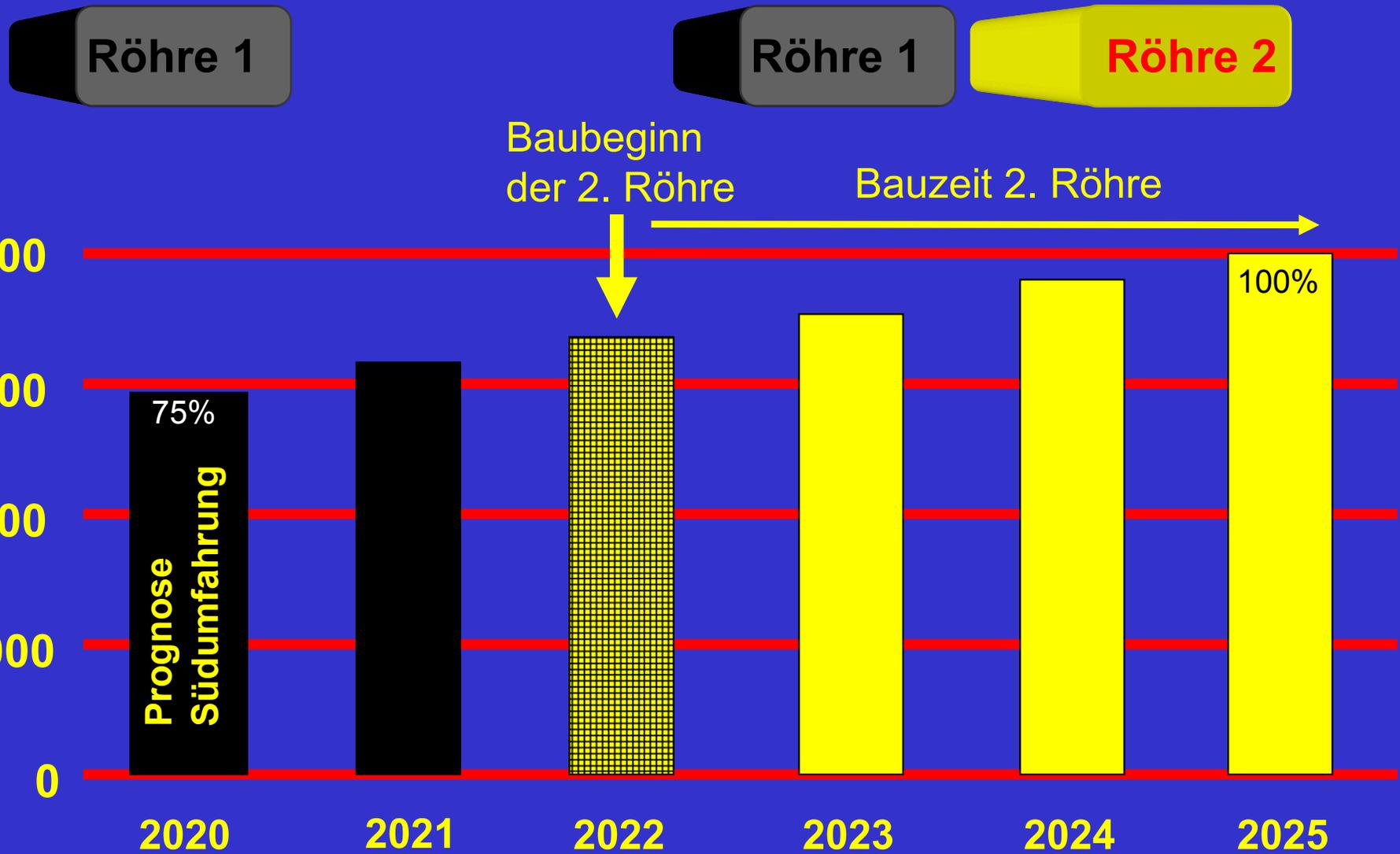
48%*
Mehrverkehr

2009
2011
2013
2015
2017
2019
2021

* ohne Umfahrungsstrassen im FL

Von der Südumfahrung zur Autobahn Frastanz - Tisis

„Wenn bei Tunneln mit einer Länge von mehr als 500 Meter, die sich in der Planungsphase befinden, eine 15-Jahre-Prognose des Verkehrsaufkommens zeigt, dass das Verkehrsaufkommen 10`000 Fahrzeuge je Tag und Fahrstreifen (insgesamt 20`000 Fahrzeuge) übersteigen wird, muss in jedem Fall zu dem Zeitpunkt, an dem dieser Wert überschritten wird, eine 2-röhrige Tunnelanlage mit Richtungsverkehr vorhanden sein.“ **Strassentunnel-Sicherheitsgesetz Mai 2006 / Entspricht den EU - Vorgaben**



Auswirkungen Letzetunnel / Südumfahrung auf FL

- **massive Verkehrszunahme** (Zollamt Schaanwald - Vergleich 2005 zu 2020)

Letzetunnel: + 48 %

Südumfahrung: + 48 % = + 5'500 Fahrzeuge pro Tag
(gem. Gesamtverkehrskonzept Feldkirch 2009)

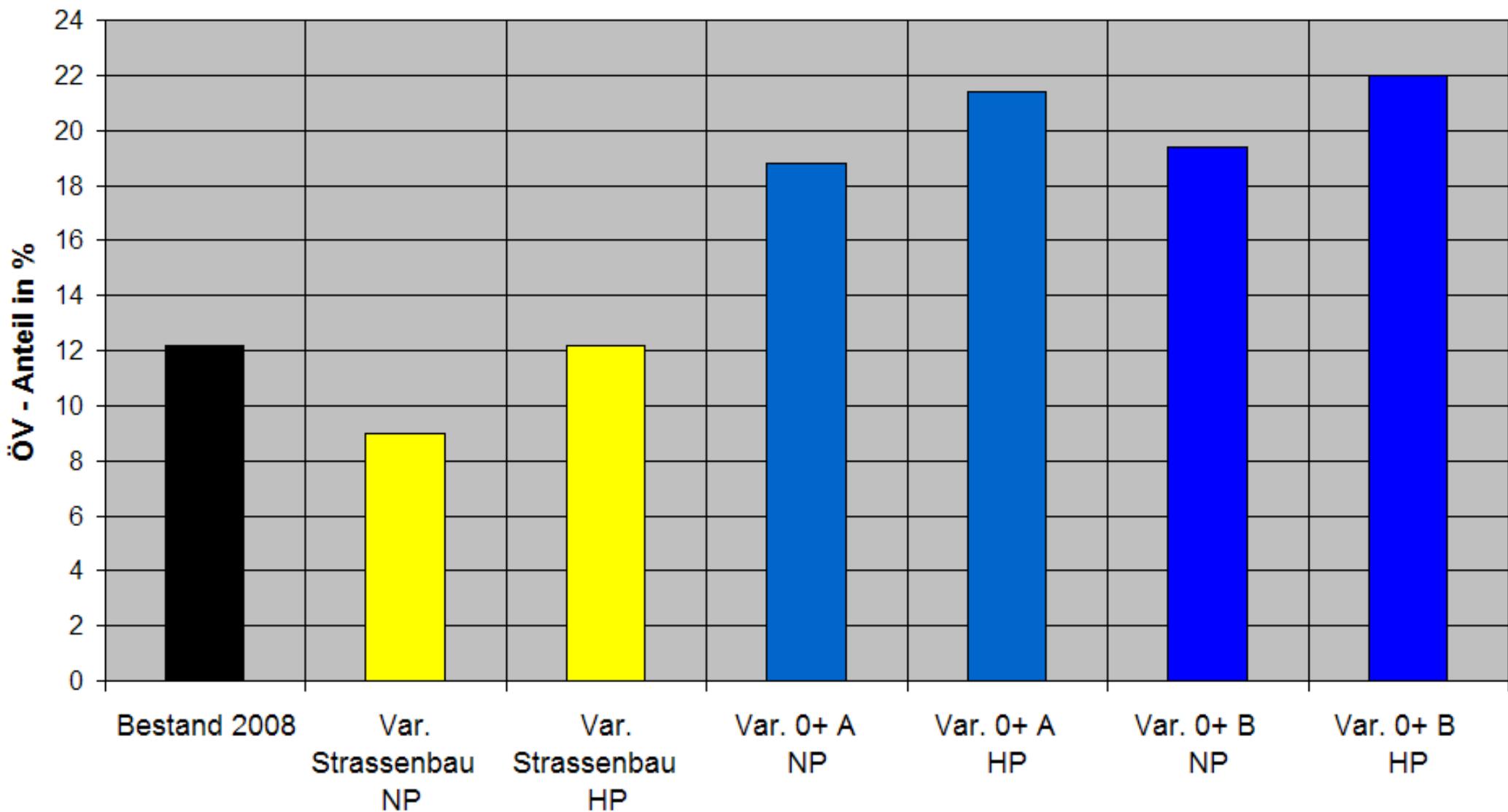
- noch höhere Luft- und Lärmbelastung für FL (2'000 Direktbetroffene)
- keine wirksame Entlastung der Bärenkreuzung
- würde Verkehrszukunft diktieren + nachhaltige Lösung verunmöglichen – konkurrenziert ÖV
- riesige Investitionen in Strassen (Transitroute)

Alternativen zur Südumfahrung = 0+ Varianten

- die Untersuchungen von alternativen Verkehrslösungen mit Verzicht auf Strassenbau im Herbst 2008 waren unseriös:
 - das Datenmaterial der Untersuchungen wird unter Verschluss gehalten
 - wesentliche Fragestellungen wurden nicht beantwortet
 - wichtige Aussagen aus den Untersuchungen wurden der Bevölkerung vorenthalten (sogar mit der Betrachtung nur bis 2020 sind die Alternativvarianten als Verkehrslösung mindestens so geeignet wie die Südumfahrung)
- mit den alternativen Verkehrslösungen kann der Anteil der ÖV-Benutzer mehr als verdoppelt werden
- mit dem Bau der Südumfahrung wird der Anteil der ÖV-Benutzer im Vergleich zu heute verringert
- Der Betrachtungszeitraum bis 2020 ist sehr kurz. Bei einem längerfristigen Zeitraum würden als Folge der Energieverknappung die ÖV-Varianten noch besser abschneiden.

Anteil ÖV am grenzüberschreitenden Verkehr

ÖV - Anteil im grenzüberschreitenden Verkehr der verschiedenen Varianten

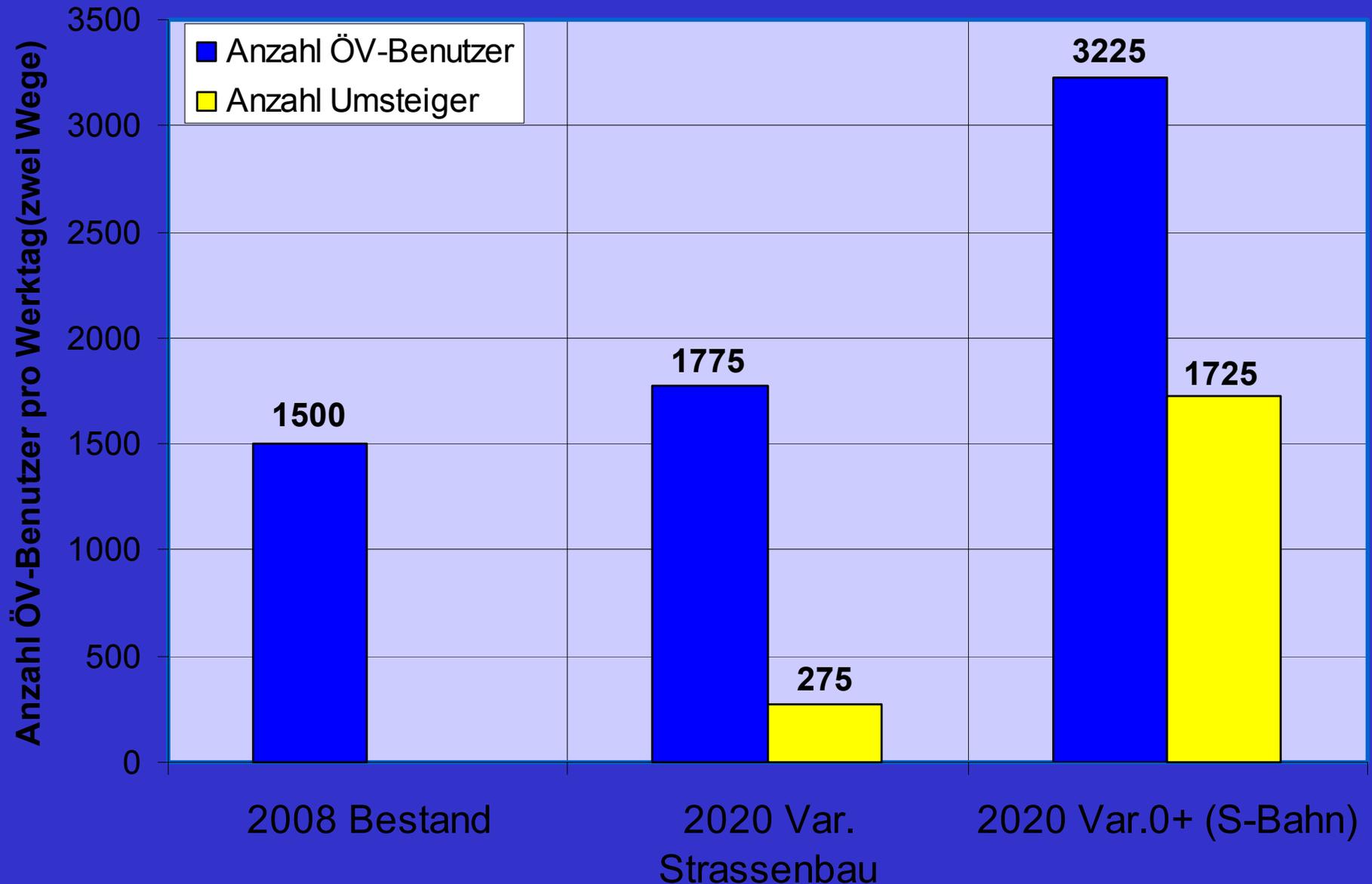


NP = moderater Anstieg der Treibstoffpreise

HP = starker Anstieg der Treibstoffpreise

ÖV-Anteil: wird beim Strassenbau vermindert oder nicht erhöht, bei den Alternativvarianten mehr als verdoppelt – von etwa 1`500 auf bis 3`225 Personen / Tag.

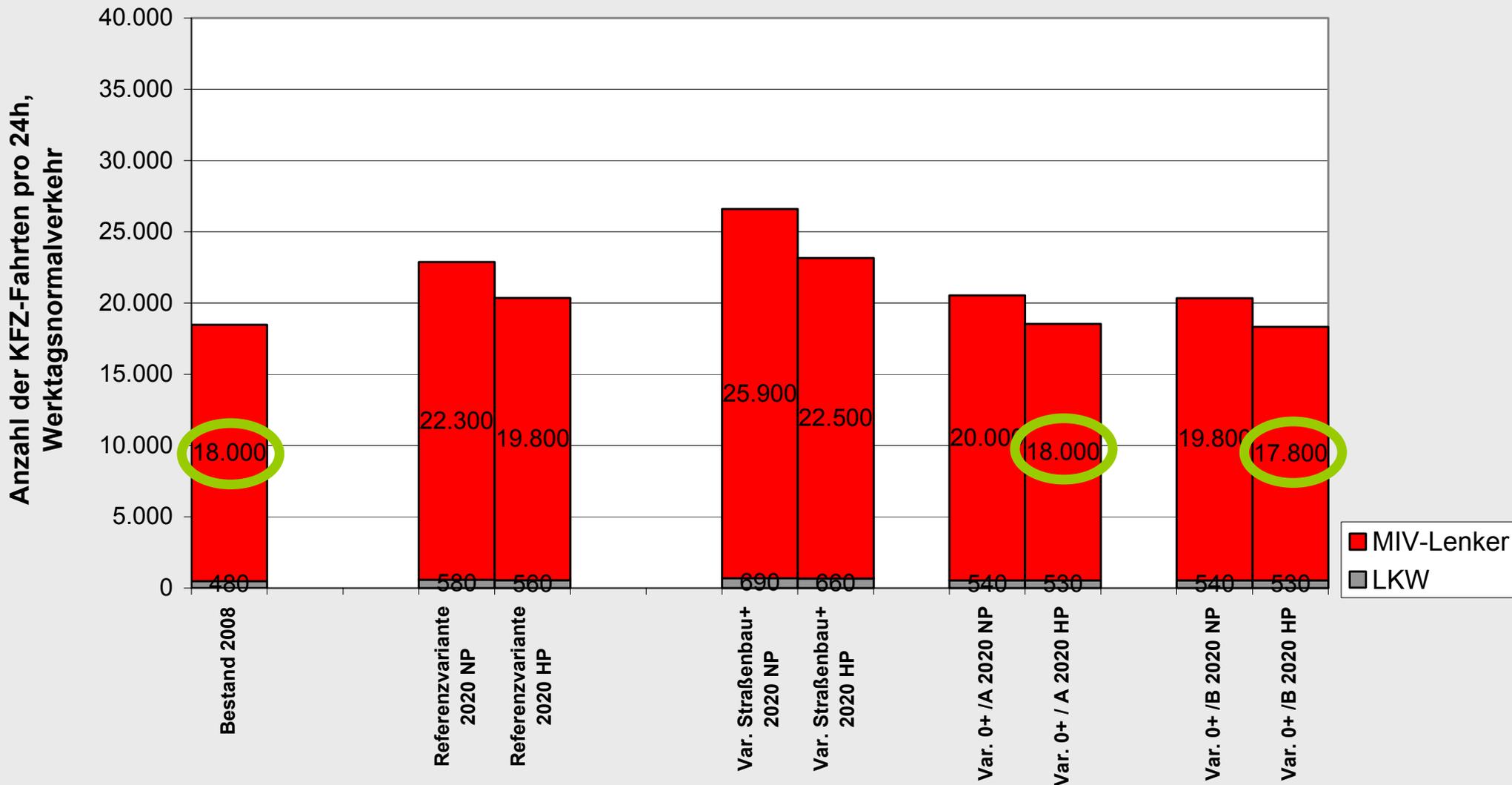
Anzahl ÖV-Benutzer und Anzahl Umsteiger auf den ÖV bei Strassenbau (Südumfahrung) und bei Ausbau ÖV (S-Bahn/Bus)



Bei der Variante Strassenbau steigen nur 275 Personen auf den ÖV um.
Bei der Variante 0+ sind es über 6 Mal so viel (1'725).

Verkehrsentwicklung - Variantenvergleich

KFZ-Verkehr zwischen Vorarlberg und Liechtenstein
ohne KFZ-Umwegfahrten über die Schweizer A13



Verkehrsentwicklung 2020 zu heute: keine Zunahme MIV-Verkehr bei den 0+ Varianten bei deutlich steigenden Treibstoffpreisen!!

Aktueller Verkehrsplanungsbericht SUF / Var.0+ Feb. 09

Thematik	Variante Strassenbau	Variante 0+ /A
Belastung / Entlastung durch MIV	Feldkirch/Tisis - 30 bis 40% Südlich Portal + 14 bis 16%	Flächenhafte Entlastung Feldkirch/Tisis - 10%
Lebensqualität/Wohnen Bewohner	Feldkirch + 3`400 Südl. Portal / FL - 2`600	Feldkirch + 6`000 FL + 1`900
Erreichbarkeit FL	+ durch Beschleunigung KFZ- Verkehr	Deutliche Verbesserung durch ÖV
Mobilität für Alle	nur für Personen mit KFZ-Zugang	für Alle
Image Verkehrssystem	kein Innovationswert	hat städtebauliche Qualität
Energieaufwand Treibstoff Vergleich Referenz	+ 1`300 bis 4`200 t	- 1`900 bis 2`500 t
CO ₂	+ 4`200 bis 6`700 t + 3 bis 5%	- 6`100 bis 7`900 t - 4 bis 6%
Stickoxid/Feinstaub	+ gesamtes Gebiet - in der Innenstadt	- leichtes sinken im gesamten Gebiet
Investitionskosten	160 Mio. EUR SUF Strassenbau im FL nicht geschätzt!!	170 Mio. EUR in Feldkirch 73 Mio. EUR im FL
Betriebskosten/Bezuschussung	2.4 Mio. EUR	2.4 Mio. 8.4 Mio. Zuschussung
Risiken Umweltkosten CO ₂	höher nicht ermittelt, da kein Auftrag für Kosten Nutzen-Analyse!	geringer
Verknappung fossiler Treibstoffe Unteririscher Kreisverkehr	geringere Verkehrsnachfrage Risiko wegen geringer Erfahrung	höhere Verkehrsnachfrage entfällt

Inhaltsverzeichnis

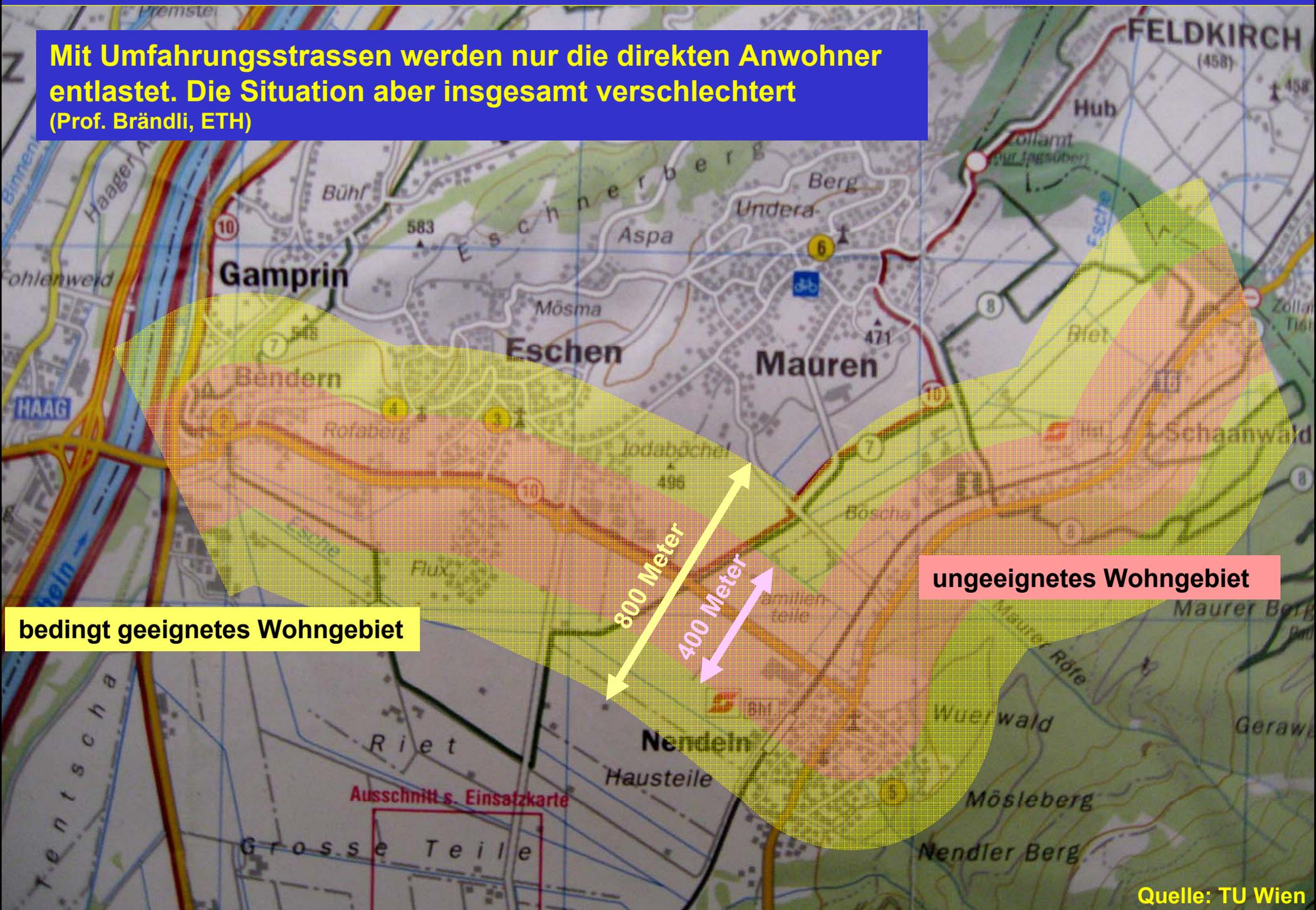
- Arbeitsgruppe
- Wie funktioniert Verkehr?
- Verkehrsproblem Rheintal
- Südumfahrung und ÖV-Alternativen
- **FL-Verkehrsprobleme/Klimaerwärmung/Ölverknappung**
- Verkehrsstudien/Lösungsbeispiele/Forderungen
- Zusammenfassung

Das Verkehrsproblem 1: Transitverkehr

- Ausbau zum Hauptzollamt Schaanwald
 - 65% reiner LKW-Transit (552)
 - 35% für FL-Wirtschaft (298)
- 1985
 - „Die Regierung ist der Auffassung, dass der Grenzübergang Schaanwald keinen weiteren Verkehr mehr aufnehmen kann.“
- Zunahme LKW von 1989 bis 2004: 85% (lt. ASFINAG)

Nichteignung von Wohngebieten entlang einer Transitroute

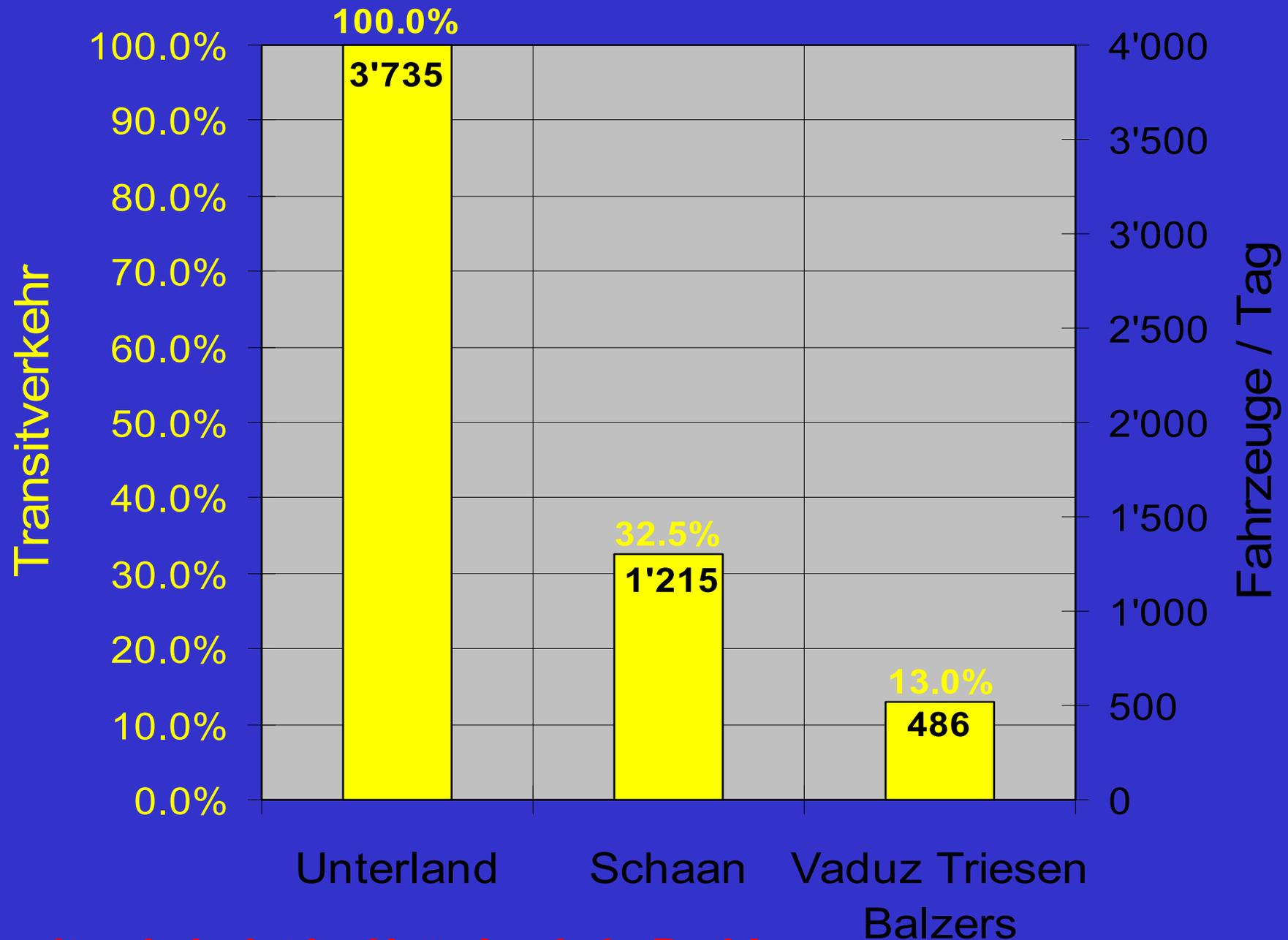
Mit Umfahrungsstrassen werden nur die direkten Anwohner entlastet. Die Situation aber insgesamt verschlechtert (Prof. Brändli, ETH)



bedingt geeignetes Wohngebiet

ungeeignetes Wohngebiet

Belastung durch Transitverkehr – Vergleich Unterland / Oberland



**Transitverkehr ist im Unterland ein Problem:
Jedes 4. Fahrzeug, das die Zollämter überquert, ist Transit!!**

Das Verkehrsproblem 2: Arbeitspendler

- 32'400 Arbeitsplätze (Zupendler nach FL: 16'200)
- Verkehrsmittel 75% PKW = 24'300 Fahrten morgens/abends
- tägliche Verkehrsüberlastungen nahezu landesweit

Arbeitspendler mit hohem Anteil an vermeidbarem Verkehr

Prognose:

- massives Wachstum:
 - Bevölkerung
 - Arbeitsplätze / Arbeitspendler
 - Verkehrsaufkommen

Verkehr und Umwelt - Schadstoffbelastung / Lärm

- neue Luftreinhalteverordnung vom Sept. 2008

Reduktionsziele 2010 gegenüber 1990 - z.B. Stickstoffoxide -41%

Strassenbau: nicht mit diesen Zielen vereinbar - Zunahme motorisierter Verkehr

- Defizit im Gesetzvollzug

keine öffentliche Diskussion - keine einschneidende Massnahmen

neue Technologien lösen Problem nicht (Dr. Thudium von Oekoscience Chur)

- Ist-Situation:

Feinstaub

Grenzwerte regelmässig überschritten

Ozon

Grenzwerte regelmässig und z.T. massiv überschritten

Stickstoffdioxid

Grenzwerte an 6 von 12 Messtellen z.T. massiv überschritten

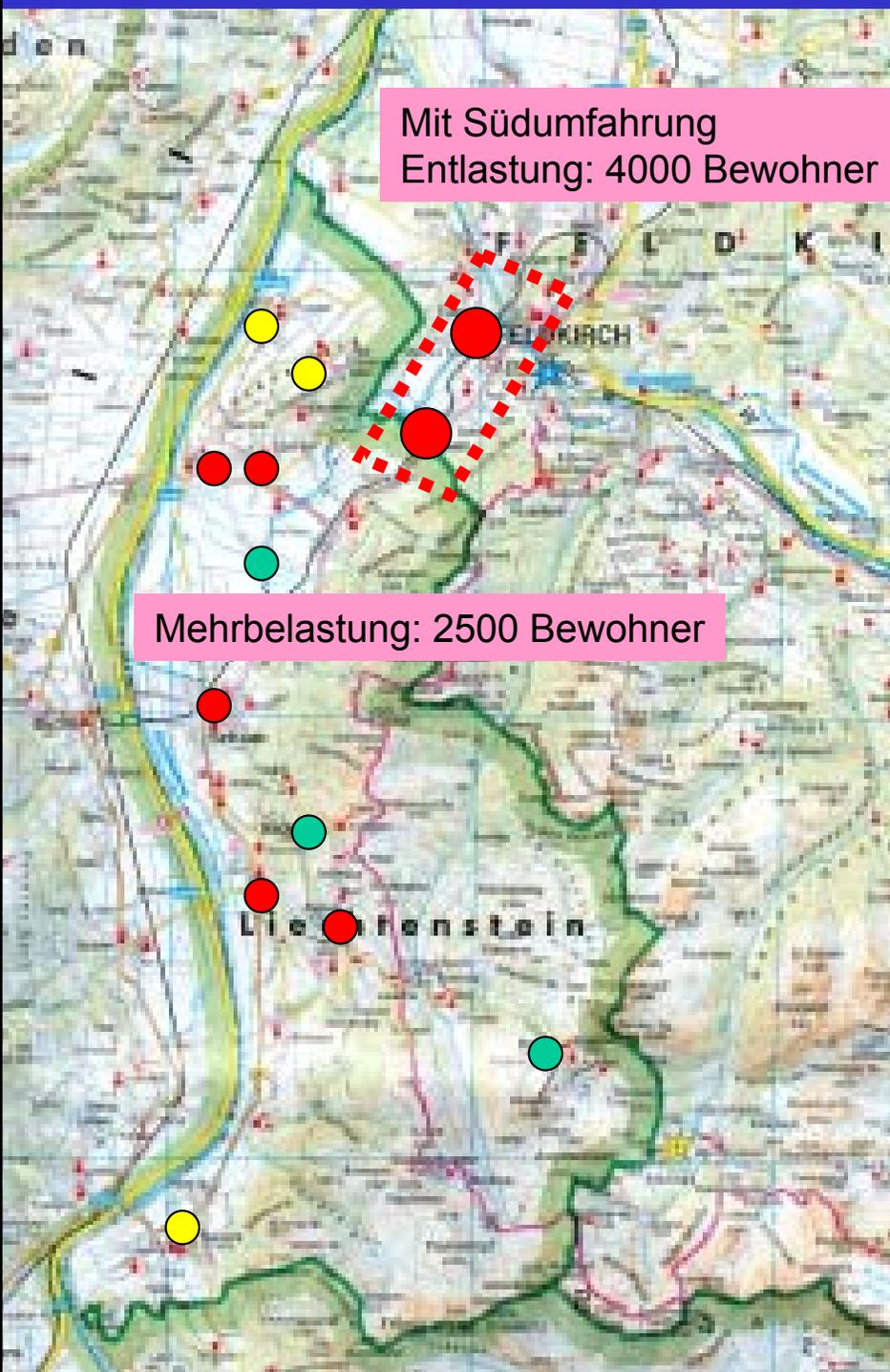
- Auswirkungen auf Gesundheit

vorzeitige Todesfälle (Lungenkrebs, Herzkrankheiten)

Atemwegserkrankungen (Bronchitis, Asthma) - besonders Kinder gefährdet

Schlafstörungen und keine Erholungsphasen durch Lärm

Übersicht NO₂ - Messungen



Grenzwert: 30 µg/m³

Jahresmittelwerte 2005

- ± 60 µg/m³
- > 30 µg/m³
- ± 25 µg/m³
- < 20 µg/m³

Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte an 6 von 12 Messstellen.

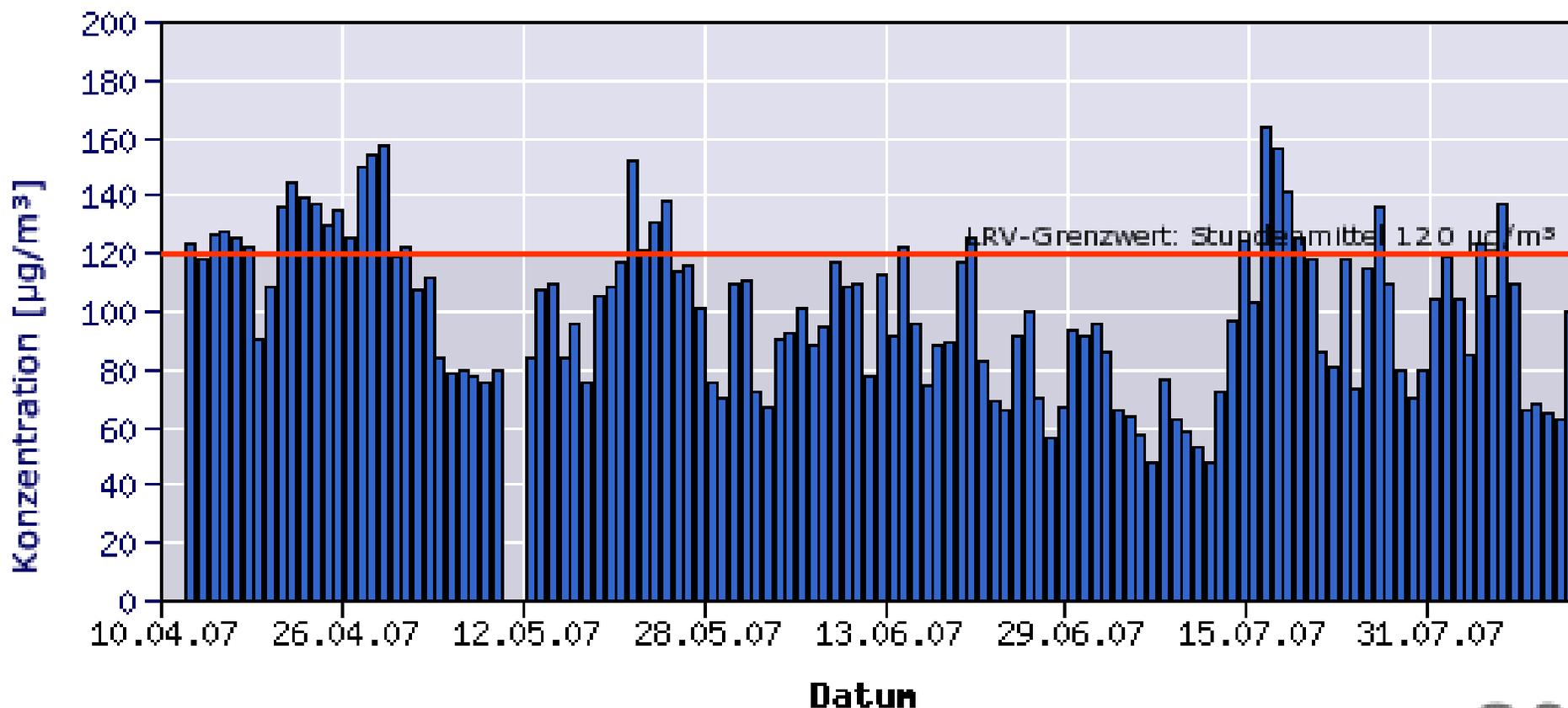
Massive Überschreitung der Grenzwerte im Schaafwald als Folge häufiger Inversionslagen

(eingeschränkter Luftaustausch – ähnlich Bärenkreuzung in Feldkirch)

Starke Ozonbelastung in Liechtenstein

Im Sommer werden die Grenzwerte regelmässig überschritten.

Schellenberg Zollamt
Ozon, Maximales Stundenmittel



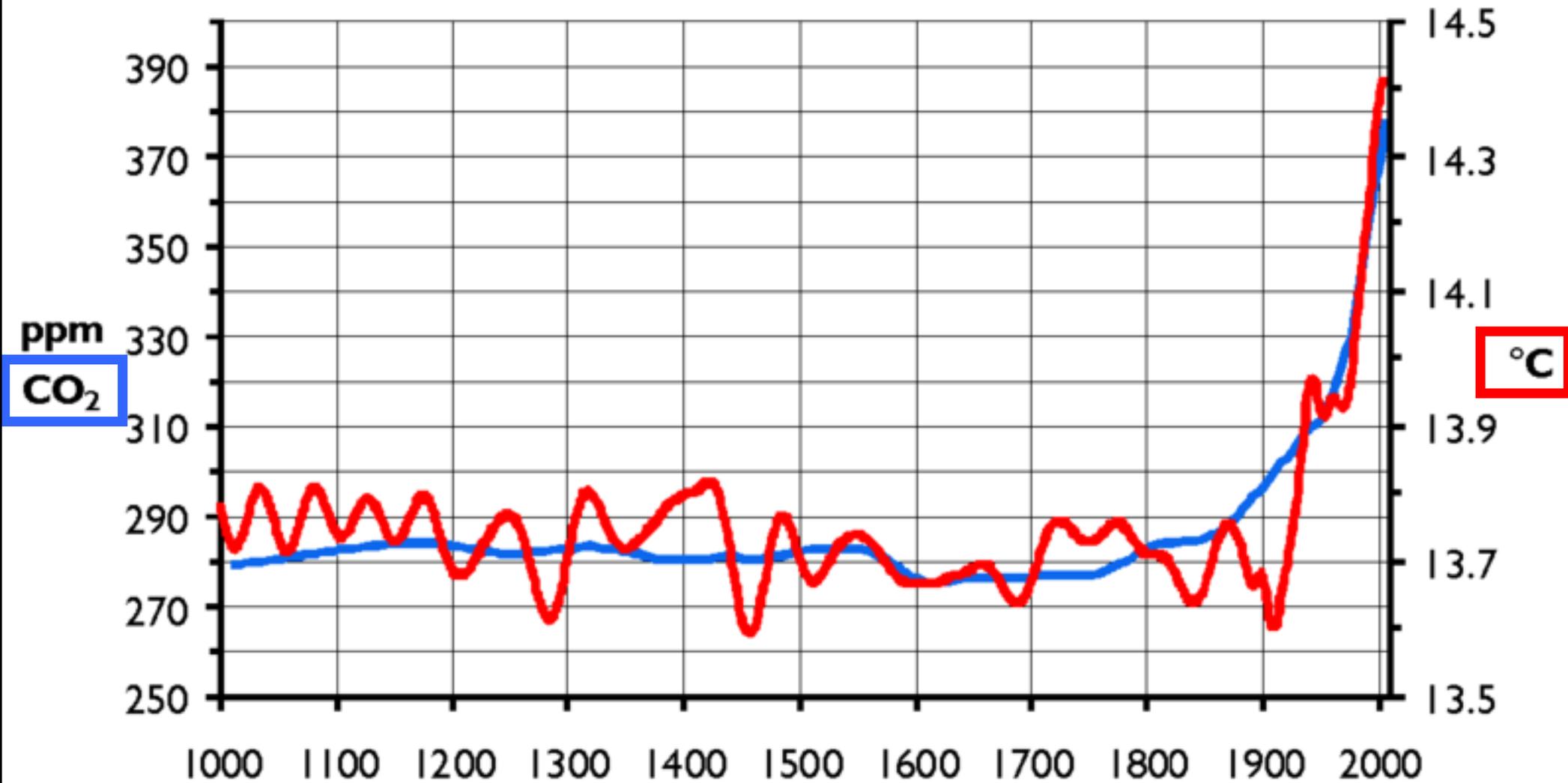
OST LUFT

Vorläufige Daten, NO₂- und Ozon-Umrechnung von ppb auf $\mu\text{g}/\text{m}^3$ mit 20 °C und 1013 hPa

Gesetzlicher Grenzwert: - maximal 1 Überschreitung pro Jahr

- 2007: 197 Überschreitungen (Feinstaub 8 Überschreitungen)

Klimaerwärmung



Der durch den CO₂-Ausstoss verursachte Temperaturanstieg ist die grösste Herausforderung seit Menschengedenken.

Verfügbarkeit Erdöl / Mobilitätsentwicklung

- **Jährlicher Rückgang der globalen Erdölproduktion: 2 bis 5 %**
 - Innerhalb von 10 Jahren 20% weniger verfügbares Erdöl
- **Arbeitsplätze pro Milliarde Euro**

- Ausbau des ÖV:	16`500
- Strassenbau:	10`190
- Arbeitsmarktbilanz ÖV:	56% besser als Strassenbau
- **EU-weite Mobilitätsuntersuchungen** (bei 3-5% Verteuerung Benzin/pa)
 - Rückgang Individualverkehr 20 – 40%
 - Mehrbedarf öffentlicher Verkehr 20 – 40%

Der Verkehr bezieht seine Energie zu über 90% aus dem Öl

Inhaltsverzeichnis

- Arbeitsgruppe
- Wie funktioniert Verkehr?
- Verkehrsproblem Rheintal
- Südumfahrung und ÖV-Alternativen
- FL-Verkehrsprobleme/Klimaerwärmung/Ölverknappung
- **Verkehrsstudien/Lösungsbeispiele/Forderungen**
- Zusammenfassung



„Verbindungsstrassen zwischen Autobahnen entwickeln sich zwangsläufig zu Transitrouten mit überproportionalem Verkehrswachstum“

Prof. Knoflacher, TU Wien

Das Verkehrsaufkommen bestimmt die Verkehrsinfrastruktur.

Die ursprünglich dem Pfändertunnel zugedachte Pfortnerfunktion (1 Röhre) wurde durch die Realität widerlegt. „Der Verkehr hat seinen Weg genommen“, sagte Gorbach anlässlich dem Spatenstich für die 2.Röhre.



Aussagen von Politikern zum Verkehrsproblem

1978	Armin Meier	„Wir kommen in eine Zwangslage.“
1978	Werner Gstöhl	„Strassenbau als einfachste aber schlechteste Lösung“
1985	Anton Hoop	Ausbau Zollamt: „Jetzt müssen wir einen Punkt machen.“ (überproportionaler Ausbau, Vergleich Wirtschaftswachstum)
1990	Oswald Kranz	„Eine allmählich unerträgliche Belastung.“
1991	Hugo Allgäuer	„Die Lösung wird auf die lange Bank geschoben.“
1998	Egon Matt	„Ein klares Nein zum Letzetunnel zum Wohle von uns allen.“
1999	Johannes Kaiser	„Wer die Schleusen öffnet, fördert eine sprunghafte Verkehrssteigerung.“
2000	Otmar Hasler	„Ich wehre mich entschieden gegen eine Transitachse im Unterland“. „Autobahnen müssen verbunden werden, wo sie am nächsten zueinander verlaufen.“
2008	Henrik Caduff	„Wenn die S-Bahn kommt, darf es keine Südumfahrung geben!“ „Jede Attraktivitätssteigerung für die Strasse macht den ÖV (hier die Bahn) auf dem gleichen Abschnitt weniger attraktiv.“

Die Meinung von Verkehrsfachleuten

Martin Besch, Seniorenkolleg 10. Januar 2008 in Mauren

„Wir brauchen einen Quantensprung im öffentlichen Verkehr. Das Bereitstellen von Strassen um Mehrverkehr zu bewältigen ist der falsche Weg“.

Hannes Müller, Generalverkehrsplaner der Stadt Feldkirch, Dialogrunde, Bregenz 24.11.2008

Es ist unverständlich, dass heute noch Verkehrslösungen postuliert werden, die im Gesamten betrachtet mehr motorisierten Verkehr bewirken.

Dipl. Ing. Franz Schwerzler - Leiter der Verkehrsabteilung des Landes Vorarlberg und früherer Stadtrat für Verkehr der Stadt Feldkirch

Laut Mitteilung von Andreas Postner, Transform, hat sich Herr Schwerzler immer massiv gegen die Südumfahrung Variante 5.3 ausgesprochen.

Aussagen vom ehemaligen Tiefbauamtsleiter Johann Ott

1992 Problemanalyse Gesamtverkehr

2.1 Verkehrsraum Unterland

Mit Umfahrungsstrassen kann der Transitverkehr zwischen der Schweiz und Österreich aufgenommen werden.

Der Binnen-, Ziel-, und Quellverkehr, der den grössten Teil des bestehenden Verkehrs in diesem Gebiet darstellt, kann auf diese Art nicht abgebaut werden.

Durch den Bau einer Transitroute werden die Nachbarländer Österreich und die Schweiz kaum noch ernsthaft im oberen Bereich des Rheintales eine Strassenverbindung zwischen den Autobahnen A14 und N13 anstreben.

Liechtenstein wird mit dieser Transitroute die wichtigste Strassenverbindung zwischen Österreich und der Schweiz darstellen.

Das Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke ist dann von Liechtenstein aus praktisch nicht mehr zu beeinflussen.

FL-Verkehrswettbewerb 1994

- Jury: ETH, TU Wien, M. Frick, C. Gassner, J. Ott (27 Projekte)
- Ziel: Generelle Verbesserung der Umweltverhältnisse unter Wahrung der notwendigen Mobilität

Einigkeit herrscht darüber:

- Reduktion motorisierter Verkehr zugunsten anderer Verkehrsträger um nachhaltige Wirkungen zu erzielen.
- die Ziele bezüglich Lebensqualität und Umweltschutz sind ohne einschränkende Massnahmen beim Individualverkehr nicht zu erreichen
- schrittweise Realisierung eines umfassenden Verkehrssteuerungssystems: Pfortneranlagen, Parkplatzbewirtschaftung, Busbevorzugung
- Umfahrungen von Nendeln, Schaan und Vaduz führen zu Mehrverkehr und verlagern die Probleme in die Zukunft.

FL-Studie Tunnel- und Umfahrungsstrassen 2004

- Problemverlagerung in Zukunft
- Verschärfung Verkehrsproblem
 - massiver Mehrverkehr
 - deutlicher Anstieg der Gesamtkilometerleistung
- Ökonomisch und ökologisch nicht verantwortbar
- Mehr Strassen benötigen mehr Parkanlagen
- Reduktion Arbeitspendlerverkehr wesentlich effizienter und nachhaltiger

Reduktion Auto-Arbeitspendler von 75% auf 40%



weniger Verkehr im Jahr 2025 als heute

Aussagen vom ehemaligen Tiefbauamtsleiter Johann Ott

2004 Machbarkeitsstudie:

Strassenunabhängiges Verkehrsmittel und Tunnelumfahrungen

Die Machbarkeitsstudie hat klar aufgezeigt, dass mit dem Bau von Tunneln und Umfahrungsstrassen das Verkehrsproblem nicht nachhaltig und damit nicht im Sinne der Regierung gelöst werden kann. Dazu die Schlussfolgerung:

“Der Ausbau der Strassen hat auf jeden Fall einen deutlichen Anstieg der Gesamtkilometerleistungen in Liechtenstein zur Folge. Dies wiederum hat Auswirkungen auf den Bedarf von Parkplätzen in den Arbeitsplatz- und Geschäftszentren, welche nur durch den Bau von zentrumsnahen Parkplätzen bzw. Parkgaragen gelöst werden kann. Diese zusätzlichen Parkflächen erfordern jedoch auch leistungsfähige Verkehrserschliessungen, wodurch voraussichtlich weitere Verkehrsprobleme entstehen. Dies alles wirkt sich selbstverständlich entsprechend auf die Luftqualität aus.“

Fazit: massiver Mehrverkehr und eine deutlich höhere Luftbelastung.

Kommentar Johann Ott anlässlich der Präsentation in Mauren:

„Der Ausbau der Strassen wäre ein Fass ohne Boden – es müssten nicht nur Strassen, sondern auch Parkplätze gebaut werden“.

FL-Mobilitätskonzept 2015 - Teil 1

- Das Konzept täuscht das Einverständnis unserer Arbeitsgruppe vor – substantielle Argumente der NGO's zur Ausgestaltung einer nachhaltigen Verkehrszukunft wurden nicht aufgenommen.
- Die Hauptstrategie des Konzepts ist eine enorme Verkehrs-offensive: staufreies Strassennetz - europäisch wohl einzigartig. Die Auswirkungen dieser Strategie sind nicht untersucht und nicht kommentiert - Strassenbau ohne Ende - ein Fass ohne Boden (Verkehrsaufkommen und Kosten).
- Das Problem des Transitverkehrs im Unterland und dessen Zusammenhang mit Umfahrungsstrassen ist nicht thematisiert.

FL-Mobilitätskonzept 2015 - Teil 2

Konsequenzen:

- massiver Auto-Mehrverkehr durch kürzere Fahrzeiten
- massive Konkurrenzierung des ÖV
- das Umsteigen auf ÖV ist so nicht vermittelbar

Zielkonflikte:

- Zunahme Luft- und Lärmbelastung
- Zunahme Ressourcenverbrauch (Abhängigkeit + Verfügbarkeit)

Das Mobilitätskonzept 2015 widerspricht unzähligen Studien und vielen politischen Überzeugungen.

Das Verkehrsproblem wird nicht nachhaltig gelöst – wir verschieben es in die Zukunft.

Lösungsbeispiel: Baden Regio erfolgreich realisiert

Gemeinden Region Baden-Württemberg
**BADEN
REGIO**

Leitbild Verkehr 2005

August 2003



- 100'000 Einwohner, 20 Gemeinden, 20'000 Arbeitsplätze, Pendler aus D
- Leitbild Verkehr Baden-Regio (Politik / renom. Verkehrsplaner / PR)
- Umdenkprozess: grenzenlose Mobilität nicht möglich
- ÖV massiv ausgebaut
- Mit gut funktionierenden Verkehrsanlagen die wirtschaftliche Entwicklung der Region Baden sichergestellt

Konkreter Lösungsweg

Ziele

- Plafondierung / Reduktion des Individualverkehrs
- Einhaltung der Luftreinhalteverordnung
- Geringere Abhängigkeit von knapper und teurer werdender Energie

Richtungsentscheid für den ÖV - grenzüberschreitend

Liechtenstein

- klare Ablehnung der Südumfahrung
- fahrplanstabiler und schneller Bus
 - Busbevorzugung
 - Busspuren
- rasche Realisierung der S-Bahn
- Mobilitätskonzept 2015
 - Umsetzung Mobilitätsmanagement etc.
- Bewusstseinsbildung / Umdenken

Vorarlberg / Feldkirch

- Verzicht auf Südumfahrung
- Umsetzung der Variante 0+
- Realisierung der S-Bahn

Inhaltsverzeichnis

- Arbeitsgruppe
- Wie funktioniert Verkehr?
- Verkehrsproblem Rheintal
- Südumfahrung und ÖV-Alternativen
- FL-Verkehrsprobleme/Klimaerwärmung/Ölverknappung
- Verkehrsstudien/Lösungsbeispiele/Forderungen
- **Zusammenfassung**

Zusammenfassung

- Liechtenstein liegt im Schnittpunkt von nicht verbundenen Europa-Transitrouten.
- Unser Lebensraum ist durch geplante Strassenbauten in Vorarlberg und Liechtenstein massiv bedroht:
 - Unser Land würde zur wichtigsten Transitverbindung der beiden Autobahnnetze CH/A.
- Die S-Bahn ist nur bei Verzicht von Südumfahrung und Umfahrungsstrassen im FL erfolgreich.
- Verkehrsexperten votieren klar für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.
- Die Luftverschmutzung, die drohende Klimakatastrophe und die Erdölverknappung werden uns zwingen, unser Verhalten zu ändern.