

Zukunftsfähige Mobilität anstatt „Verkehr“politik

Gemäss der Regierungsumfrage „Sorgen- und Zukunftsbarometer“ im Jahr 2007 ist der Verkehr eine der drei wichtigsten Sorgen der liechtensteinischen Bevölkerung. Daran knüpft sich die Frage, wie der Verkehr in Zukunft gestaltet werden soll. Im Zusammenhang mit der Südumfahrung Feldkirch steht Liechtenstein vor einer entscheidenden Weichenstellung im Verkehrsbereich.

Ist-Situation in Liechtenstein

Im 2008 wurde das „Mobilitätskonzept 2015“ erarbeitet. In diesem Konzept liegt der Schwerpunkt im Bau von Umfahrungsstrassen von Ortszentern bei gleichzeitiger Förderung des ÖV's. Die Regierung versucht intensiv mit verschiedenen Gemeinden Umfahrungsstrassenprojekte zu realisieren. Diese Projekte sind Einzelbetrachtungen und nicht eingebunden in ein Gesamtkonzept. Sie ignorieren Auswirkungen, Zusammenhänge und kumulierende Effekte. Über diese Strassenbauplanungen wird im Gegensatz zu Massnahmen im öffentlichen Verkehr nicht offen informiert.

Ist-Situation in Vorarlberg

Nachdem in Vorarlberg das Projekt Letzetunnel auch von der Politik als Transitschleuse erkannt und verworfen wurde, folgte das Projekt Südumfahrung Feldkirch. Zentral für dieses Folgeprojekt ist wiederum die Verbindung der beiden Autobahnen. Die offizielle Begründung für das Bauprojekt ist nicht stichhaltig, da die nur kurzfristige Verkehrsentslastung der Stadt nicht ausreicht, um die Luftbelastung der Bärenkreuzung auf die gesetzlichen Grenzwerte zu reduzieren.

Auf Druck diverser Umweltorganisationen wurden Alternativen zum Strassenbau untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass das grenzüberschreitende Verkehrsproblem mit dem Ausbau des ÖV's und ohne Strassenbau besser gelöst werden kann. Trotz diesem Ergebnis, das der Bevölkerung vorenthalten wurde, entschieden sich Feldkirch und Vorarlberg für die Südumfahrung Feldkirch.

Damoklesschwert Südumfahrung

Nach jahrelangen Diskussionen über den Letzetunnel bestätigte schlussendlich auch Landesrat Rein die Überzeugung der Umweltorganisationen und der Verkehrsfachleute, dass dieser Tunnelbau eine Transitschleuse öffnen würde. Weshalb ist das nun aktuell diskutierte Folgeprojekt in seinen Auswirkungen für Liechtenstein ebenfalls eine Transitschleuse? Weil die Südumfahrung ebenfalls von Frastanz in Richtung Liechtenstein um den Stadtkern mit den vielen Ampeln führt. Trotz der nun zusätzlichen Anbindung der Stadt durch einen unterirdischen Kreisverkehr sind die Fahrzeitverkürzung und damit die Attraktivität vergleichbar mit dem von Liechtenstein abgelehnten Letzetunnel. Ob die Linienführung des Tunnels der Südumfahrung näher bei der Stadt liegt, ist für die Verkehrswirksamkeit auf Liechtenstein genauso unerheblich, wie die Lage des Tunnelportals, ob grenznah oder stadtnah. Zentral ist die massive Verkehrszunahme für Liechtenstein von 48% bis 2020 an der Grenze! Die Beurteilung der Südumfahrung als stadtnahe Umfahrung von Feldkirch durch unsere Regierung als wertfrei, ist nicht nachvollziehbar und auch nicht begründet.

Die Südumfahrung ist für unsere Verkehrszukunft in mehrfacher Hinsicht entscheidend:

- Liechtenstein würde zur Transitspange und zur wichtigsten Verbindung der beiden Autobahnen im Rheintal – als schnellste und kürzeste Verbindung im

Nord-Süd-Verkehr. Dieser Transit-Mehrverkehr ist von Liechtenstein aus nicht mehr beeinflussbar!

- Der Transitverkehr würde zum noch grösseren Problem (heutiger Anteil im Ortsgebiet Eschen 45%, LKW-Anteil im Schaanwald 62%).
- Durch die Fahrzeitverkürzung der Südumfahrung würde auch der grenzüberschreitende Auto-Pendlerverkehr massiv zunehmen und unsere Strassen zusätzlich belasten.
- Diese immensen Verkehrszunahmen würden Liechtenstein zum Bau von zusätzlichen Strassen zwingen.
- Der öffentliche Verkehr (ÖV) würde stark konkurrenziert und das erhoffte und notwendige Umsteigen der Arbeitspendler auf den ÖV würde nicht erfolgen.

Diese Aussagen sind durch Verkehrsuntersuchungen und Aussagen von Verkehrsfachleuten bestätigt. Im Gegensatz dazu stehen jedoch die Meinungen und das Handeln der Politik. Sie ist trotz der klaren Fakten bis dato nicht bereit, die fatalen Auswirkungen der Südumfahrung zu erkennen.

Nachhaltige Verkehrszukunft

Das Thema Verkehr wurde in den letzten Jahren in einer Vielzahl von Studien untersucht. Die Umsetzung, der bereits vor 15 Jahren beim Verkehrswettbewerb formulierten Ziele an eine zukunftsfähige Lösung, ist dringender denn je, da deren Notwendigkeit zwischenzeitlich auch durch den Klimawandel und die schwindenden Erdölvorräte als grösste Herausforderung der Menschheit begründet ist. Wegweisend ist die seit Jahresbeginn vorliegende Studie zur Frage: „Gibt es zur Südumfahrung eine Alternative auf der Basis des öffentlichen Verkehrs?“. Die Ergebnisse zeigen klar auf, dass das Problem des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs mit einer leistungsfähigen S-Bahn gelöst werden kann und auch die Reisezeiten aus dem Raum Dornbirn und Bludenz wesentlich verkürzt werden können. Die Attraktivität dieser S-Bahn, kombiniert mit neuen Buszubringern, ist durch die prognostizierte deutliche Zunahme an ÖV-Benutzern bestätigt. Zu Gunsten des Richtungsentscheids für den ÖV spricht eine Vielzahl von Argumenten:

- Verzicht auf hohe Investitionen in neue Strassenbauten
- Entlastung des Strassennetzes – mehr Platz für notwendigen Wirtschaftsverkehr
- Keine Attraktivitätssteigerung für den Transitverkehr
- Grossflächige Reduzierung der Luftschadstoffbelastung
- Verringerung des klimarelevanten Schadstoffausstosses um 9%
- Einsparung von rund 25'000 Liter Treibstoff pro Tag – geringere Abhängigkeit von fossilen Energieträgern
- Positive Wirkung auf Raumplanung – Schonung der knappen Bodenreserven – Erhalt der Naherholungsräume
- Aufwertung des Lebens- und Wirtschaftsstandorts

„Wir müssen umstellen, und zwar nicht irgendwann einmal, sondern hier und jetzt“.
Professor Rotach, ETH Zürich, 1996

Arbeitsgruppe Verkehrsproblem Liechtensteiner Unterland