

Forumsbeitrag

Südfahrt: Verkehrszunahmen und Konsequenzen

Gemäss dem Artikel «Die Südfahrt steckt im Stau» im Volksblatt vom 7. Dezember 2011 wird die Südfahrt zu Mehrverkehr im Schaanwald führen. Auch wenn dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen wiederholt mit nur 6 bis 10% beziffert wird, sind diese Zahlen trotzdem falsch.

Wie viel Mehrverkehr bringt die Südfahrt wirklich?

Das Verkehrsaufkommen in Schaanwald stagniert seit ca. 20 Jahren auf dem Niveau von rund 11'300 Fahrzeugen pro Tag gemäss den offiziellen Verkehrsdaten des Tiefbauamts. Mit dem Bau der Südfahrt Feldkirch wird jedoch eine massive Verkehrslawine ausgelöst. Laut dem Gesamtverkehrskonzept «Feldkirch mobil» beträgt das Verkehrsaufkommen im 2020 nach dem Bau der Südfahrt 17'000 Fahrzeuge pro Tag. Der Verkehr würde sich demnach von 11'300 auf 17'000 Fahrzeuge erhöhen. Diese gravierende Zunahme entspricht 50% und nicht 6 . 10%. Diese unterschiedlichen Aussagen haben wir mit dem für die Verkehrsdaten zuständigen Büro abgeklärt. Die verantwortlichen Ingenieure haben bei diesem informellen Gespräch unsere Argumentation für die Verkehrszunahme von 50% akzeptiert.

Konsequenzen der Südfahrt:

Die 50% Mehrverkehr haben dramatische Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung: mehr Lärm, mehr krank machende Luftschadstoffe und Feinstaub, weniger Lebensqualität. Die Südfahrt ist auch das Schlüsselprojekt für die Verbindung der beiden Rheintal-Autobahnen durch Liechtenstein. Durch den massiven Mehrverkehr der Südfahrt werden wir gezwungen sein, diese Transitachse durchs Unterland weiterzuführen.

Die Südfahrt gefährdet zudem die S-Bahn, als Schlüsselprojekt für den öffentlichen Verkehr. Die sinnvolle Zukunftsinvestition in die S-Bahn wird nur zum wirklichen Erfolg, wenn auf die Südfahrt verzichtet wird. Nur dann wird das notwendige und wünschbare Umsteigen stattfinden. Dieser Sachverhalt wird beim Thema S-Bahn nicht diskutiert und dem Bürger nicht offengelegt.

In diesem Zusammenhang ist es völlig unverständlich, dass unsere Regierung den Bau der Südfahrt im Grundsatz akzeptiert hat. Vom früheren NEIN zum Letzetunnel zu dieser fatalen Zustimmung passt auch das strategielose «Mobilitätskonzept 2015». Darin fehlen eine klare Ausrichtung und ein Richtungsentscheid für den ÖV. Von S-Bahn bis Umfahrungsstrassen ist gemäss diesem Papier alles möglich.

Wir fordern die Ausgestaltung einer enkeltauglichen Verkehrszukunft und lehnen das unkoordinierte Realisieren von (einzelnen) Strassenbauprojekten entschieden ab.

Arbeitsgruppe Verkehrsproblem Liechtensteiner Unterland

www.transitstrassen.li