

Verkehr: Was erwartet uns bis 2010?

Szenarien für den grenzüberschreitenden Verkehr – Unterschiedliche Einflüsse von A-13-Ausbau, Letzetunnel und S 18

Der durchgehende vierspurige Ausbau der A 13 im Rheintal sowie die ab 2001 vorgesehene stufenweise Aufhebung der 28-Tonnen-Limite in der Schweiz werden zu einer teilweisen Verlagerung jenes Verkehrs führen, der heute über Liechtenstein auf die A 13 fährt. Andererseits hätte der Bau des Letzetunnels eine deutliche Mehrbelastung des Grenzübergangs Schaanwald/Tisis zur Folge. Der Bau der Schnellstrasse S 18 hätte hingegen nur eine geringe Entlastungswirkung für unser Land.

Dies sind die wichtigsten Ergebnisse einer Studie über die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs in der Region Liechtenstein-Schweiz-Vorarlberg, wie sie gestern an einer Pressekonferenz von Regierungsrat Norbert Marxer und dem Leiter der Stabsstelle Verkehrskoordination, Henrik Caduff, mitgeteilt wurden.

Ausgangspunkt der Studie bildete eine von der Regierung 1998 in Auftrag gegebene Untersuchung über Strassenbauprojekte und Verkehrsmassnahmen in Österreich, der Schweiz und im süd-deutschen Raum sowie deren Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in Liechtenstein. Der Auftrag der Regierung für die neue, gestern veröffentlichte Studie lautete nun, die zu erwartenden Verkehrsveränderungen zu quantifizieren. Nachstehend eine Zusammenfassung der Studienergebnisse.

Was erwartet uns bis 2010?

In der Studie «Grenzüberschreitender Verkehr» wurden die zu erwartenden Verkehrssteigerungen und ihr Einfluss auf Liechtenstein bis ins Jahr 2010 anhand von vier verschiedenen Szenarien durchgerechnet:

- keine baulichen Massnahmen;
 - Bau der Bodensee-Schnellstrasse S 18 zwischen Wolfurt und St. Margrethen;
 - Bau des Letzetunnels als Südumfahrung der Stadt Feldkirch;
 - Bau des Letzetunnels und der S 18.
- Dabei wurden jeweils Maximal- und

Baustein zum Gesamtmodell

Zum neuen Verkehrsmodell hiess es gestern: «Zur Untersuchung der möglichen Auswirkungen von Letzetunnel und S 18 wurde ein Computer-Verkehrsmodell eingesetzt. Als Basisdaten dienten Verkehrszählungen aus dem Jahr 1995 sowie verschiedene regionale Verkehrsstudien. Zusätzlich wurden nach dem Grundsatz des besten Weges bzw. des geringsten Widerstandes für einzelne Routen verschiedene Widerstandsfaktoren eingegeben, bei denen Streckenlänge, Fahrzeit und Ausbaustandard, aber auch das individuelle Fahrverhalten berücksichtigt wurden. Im Normalfall gestaltet sich das Fahrverhalten nämlich so, dass grössere Umwege auch dann nicht in Kauf genommen werden, wenn sie einen zeitlichen Vorteil bringen. Andererseits wird bei gleicher Fahrzeit oder Streckenlänge normalerweise die besser ausgebauten Strasse benutzt.

Das so entstandene Verkehrsmodell «Grenzüberschreitender Verkehr» wird derzeit mit dem bereits 1998 erstellten Modell «Pendlerverkehr» sowie mit dem in Arbeit befindlichen Modell «Individualverkehr» zum Gesamtverkehrsmodell Liechtenstein zusammengeführt. Auf diesem Modell lassen sich die künftige Verkehrsentwicklung sowie die Auswirkungen von geplanten Massnahmen jederzeit simulieren. Es dient als wichtige Grundlage für die weiteren Schritte zur Erarbeitung der Gesamtverkehrskonzeption.»



Regierungsrat Norbert Marxer (links) und der Leiter der Stabsstelle Verkehrskoordination, Henrik Caduff, präsentierten gestern die Ergebnisse der Studie «Grenzüberschreitender Verkehr». (Bild: I.D.)

Ortschaft	Schaanwald	Mauren	Ruggell	Total
Szenario 2010				
ohne Massnahmen	13 – 19	62 – 84	43 – 64	22 – 32
mit S 18	11 – 18	37 – 70	24 – 43	16 – 27
mit Letzetunnel	32 – 40	28 – 53	28 – 46	31 – 42
mit S 18 und Letzetunnel	24 – 35	24 – 35	26 – 37	24 – 36

	Schaanwald	Mauren	Ruggell	Total
Basisjahr 1995	11 271	1 449	2 322	15 042
Szenario 2010				
ohne Massnahmen	12 708 – 13 418	2 353 – 2 672	3 309 – 3 806	18 370 – 19 896
mit S 18	12 542 – 13 258	1 986 – 2 464	2 873 – 3 325	17 401 – 19 047
mit Letzetunnel	14 906 – 15 799	1 858 – 2 211	2 966 – 3 382	19 730 – 21 392
mit S 18 und Letzetunnel	13 934 – 15 265	1 791 – 1 955	2 926 – 3 173	18 651 – 20 393

	LKW/Tag	in %
Basisjahr 1995	1 139	100
Szenario 2010		
ohne Massnahmen	718 – 894	63 – 78
mit S 18	718 – 894	63 – 78
mit Letzetunnel	805 – 993	71 – 87
mit S 18 und Letzetunnel	789 – 976	69 – 86

Minimalwerte für die Steigerung des Gesamtverkehrs sowie für den LKW-Verkehr an Werktagen ermittelt.

Zunahme in jedem Fall

Die Modellrechnungen für die vier Szenarien haben ergeben, dass der Gesamtverkehr in jedem Fall, je nach Variante und Grenzübergang aber unterschiedlich, zunehmen wird. Werden Letzetunnel und S 18 nicht gebaut, verlagert sich zunehmend mehr Verkehr auf die Grenzübergänge Mauren und Ruggell, da die Kapazität des Grenzübergangs Schaanwald schon heute an ihre Grenzen stösst. Ohne bauliche Massnahmen in Vorarlberg dürfte der Verkehr am Grenzübergang Mauren/Tosters bis zum Jahr 2010 zwischen 60 und 80 Prozent zunehmen, beim Grenzübergang Ruggell/Nofels zwischen 40 und 60 Prozent. In Schaanwald rechnet

man mit einer Steigerung von rund 10 bis 20 Prozent.

Die Studie zeigt auch, dass der alleinige Bau der Schnellstrasse S 18 dem Grenzübergang Schaanwald praktisch keine Entlastung bringen würde. Zwar führt die S 18 zunächst zu einer Reduktion, die aber durch eine Rückverlagerung des Ausweichverkehrs von Mauren und Ruggell praktisch kompensiert wird.

Letzetunnel verursacht massiven Mehrverkehr

Weit gravierender für den Grenzübergang Schaanwald/Tisis wäre der Bau des Letzetunnels. Die Verkehrssteigerung würde rund 30 bis 40 Prozent betragen. Diese Steigerung liegt rund 20 Prozent über dem Mehrverkehr, der ohne bauliche Massnahmen erwartet wird. Als Nebeneffekt führt der Letze-

tunnel zu einer Entlastung der Grenzübergänge Mauren/Tosters und Ruggell/Nofels. In Summe ergäbe sich für Liechtenstein durch den Bau des Letzetunnels in der heute geplanten Form aber eine Mehrbelastung von 30 bis 40 Prozent, das gesamte Verkehrsaufkom-

Mit S 18 nur wenig Milderung

Werden S 18 und Letzetunnel gebaut, ergeben sich – vor allem im Güterverkehr – grössere Verlagerungen im gesamten Rheintal. Die Gesamtverkehrsmenge nimmt im Vergleich zur Variante, bei der nur der Letzetunnel gebaut wird, weniger stark zu. Die Zunahme der Gesamtverkehrsmenge beim Bau von Letzetunnel und S 18 gegenüber der Variante ohne bauliche Massnahmen bleibt laut Studie mit rund 2 Prozent moderat. Die Unterscheidung nach Grenzübergängen zeigt jedoch, dass die Steigerung beim Grenzübergang Schaanwald bei rund 10 bis 15 Prozent liegen würde.

Der LKW-Verkehr

Der LKW-Verkehr orientiert sich zum Teil nicht an den optimalen Routen, sondern auch nach den Zollöffnungszeiten und der Zollabfertigung. Durch die stufenweise Aufhebung der 28-Tonnen-Limite in der Schweiz und dem vierspurigen Ausbau der Rheintalautobahn A 13 ergibt sich eine Entlastung Liechtensteins vom LKW-Verkehr. Die Verlagerungseffekte durch den Bau der S 18 und/oder Letzetunnel sind deutlich geringer als beim durchschnittlichen täglichen Gesamtverkehr. Auch sind die neu induzierten Verkehrsmengen beim LKW-Verkehr vergleichsweise gering. Für den Grenzübergang Schaanwald/Tisis wird mit einem Rückgang des LKW-Verkehrs gerechnet.

Unabhängige Stellungnahme

Die Regierung hat die Ergebnisse der von einer österreichischen Arbeitsgemeinschaft erstellten Studie «Grenzüberschreitender Verkehr» von einem unabhängigen schweizerischen Ingenieurbüro überprüfen lassen. Diese Prüfung kam zum Schluss, dass die Ergebnisse der Studie im Gesamten grundsätzlich plausibel sind, wenn auch die ermittelten Verkehrszunahmen (im Vergleich zu schweizerischen Prognosen) beim Personenverkehr etwas zu hoch, beim Güterverkehr etwas zu tief angesetzt scheinen. Auch die schweizerischen Experten erwarten, dass eine Realisierung der Südumfahrung Feldkirch (Letzetunnel) den Verkehrsdruck auf den Grenzübergang Schaanwald/Tisis verstärken, ein gleichzeitiger Bau der S 18 hingegen nur wenig Entlastung bringen würde, weil diese Verbindung nur für den Nord-Süd-Verkehr Vorteile bringt, den Ost-West-Verkehr aber praktisch nicht tangiert. Sollte auf die S 18 verzichtet, der Letzetunnel aber gebaut werden, sagen auch die schweizerischen Experten die im Vergleich zu den anderen Varianten höchste LKW-Belastung im Raum Liechtenstein voraus.

«Schlechtestes Szenario»

Schlussfolgerungen der Regierung zur Studie

Aus der neuen Studie «Grenzüberschreitender Verkehr» zieht die Regierung gemäss gestriger Mitteilung folgenden Schlussfolgerungen: «Aus dieser Untersuchung werden die Komplexität sowie die Abhängigkeiten der Verkehrsverlagerungen von baulichen Massnahmen in der Region erneut deutlich ersichtlich. Bei der Betrachtung der Gesamtverkehrsmenge des grenzüberschreitenden Verkehrs zeichnet sich ein anderes Bild, als es sich bei der Betrachtung der Verkehrsverlagerungen an den Zollübergängen im einzelnen zeigt. Die Attraktivität eines Zollübergangs hängt somit auch von den zu erwartenden baulichen Massnahmen ab. Bei der Betrachtung der Minimalwerte der zu erwartenden Verlagerungen würde für den Zollübergang Schaanwald die Variante Bau nur der S 18 die geringste Verkehrssteigerung bringen. Für das Zollamt in Mauren

würde die Variante Bau S 18 und Letzetunnel die grösste Verkehrsreduktion bewirken. Das Zollamt in Ruggell würde mit der Variante Bau nur der S 18 die grösstmögliche Reduktion erreichen. Bei der Überprüfung dieser Varianten wird jedoch einmal mehr deutlich, dass der alleinige Bau des Letzetunnels das für den Gesamtverkehr Liechtensteins schlechteste Szenario mit den grössten negativen Folgen für das liechtensteinische Verkehrssystem darstellt. Die Regierung hat gegenüber dem Land Vorarlberg und dem Staat Österreich bereits mehrfach klar gemacht, dass Liechtenstein alle geeigneten Massnahmen und Möglichkeiten gegen ein Umfahrungsprojekt, das Auswirkungen zu Lasten Liechtensteins hat, ergreifen wird. Die Regierung wird entschlossen alle verfügbaren Massnahmen ergreifen, um eine Liechtenstein belastende Entwicklung zu verhindern.»