

TUNNELUMFAHRUNGEN



Verkehrswirksamkeit gegeben, aber mehr Kilometerleistung

MAUREN – «Einzelne Ortsdurchfahrten können mit Tunnelumfahrungen deutlich entlastet werden. Voraussetzung dafür ist aber, dass Massnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden», erklärte Martin Besch (Bild), als er die Studie der Regierung zu Tunnelumfahrungen präsentierte.

• Peter Kindle

Weder das heutige Strassennetz noch das Bussystem können die für die Zukunft prognostizierten Verkehrsmengen bewältigen. Die Regierung nahm dies zum Anlass, um sich neben der Analyse der Machbarkeit eines neuen Verkehrsmittels auch mit dem möglichen Ausbau der Infrastruktur im Individualverkehr zu beschäftigen. Resultat aus diesen Überlegungen: Die Möglichkeit von Tunnelumfahrungen durch Liechtenstein.

Verschiedene Varianten untersucht

Verkehrsingenieur Martin Besch zeigte den Gästen auf, dass mehrere Varianten von Tunnelabschnitten untersucht worden sind. So wurde aufgezeigt, dass es Lösungen gibt, in welchen mehrere kurze Tunnelabschnitte vorgesehen sind. Einschränkend hielt Besch aber dezidiert fest, dass die Wirksamkeit von diesen Tunnels nur mit zusätzlichen Umfahrungen gegeben ist. Zur Realisierung dieser Variante müssten also mehrere bauliche Massnahmen eingeleitet werden, um ein Gesamtergebnis erzielen zu können.

Mehr Belastung

Tunnelumfahrungen, erklärte Martin Besch, bewirken eine Rückverlagerung des Verkehrs von der schweizerischen Autobahn auf die neuen Tunnels in Liechtenstein. Obwohl einzelne Ortsdurchfahrten in Liechtenstein eine deutliche Entlastung erfahren würden, bringen Tunnelumfahrungen einen deutlichen Anstieg der Gesamtkilometerleistung in Liechtenstein mit sich. Die Belastung mit Luftschadstoffen würde entsprechend zunehmen.

MUSIKSCHULE

Neuer Stiftungsrat der Liechtensteinischen Musikschule



Präsidentin

Gisela Biedermann, Vaduz (Bild).

Mitglieder

Astrid Büchel-Gamper, Gamprin, Norbert Hasler, Gamprin, Liechtensteinischer Musikverband, Hans Nigg, Balzers, Liechtensteinischer Sängerbund, Gregor Ott, Gemeindevorsteher Eschen. (paf)

VADUZ – Die Regierung hat in ihrer Sitzung vom 22. Juni 2004 den Stiftungsrat der Liechtensteinischen Musikschule für die Mandatsperiode 2004 bis 2008 wie folgt neu bestellt:

Eigentrassee oder Tram?

Verschiedene Lösungsansätze im Bereich des Öffentlichen Verkehrs

MAUREN – Kann ein neues öffentliches Verkehrsmittel in den bestehenden Strassenraum integriert werden und gleichzeitig Nutzen generieren? An dieser Frage scheiden sich die Geister der Experten. Während die Regierung eine Eigentrassee-Lösung als probates Mittel zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs eruiert hat, setzen LGU und VCL auf eine Kombination aus Alpenrheinbahn und Tram-Bahn.

• Peter Kindle



Voller Saal in Mauren: Das Thema Verkehr interessiert. Die Besucher nutzten die Gelegenheit zur Information und Diskussion.

LGU und VCL möchten zur Realisierung einer Trambahn und der so genannten Alpenrheinbahn kein eigenes Trasse reservieren. Ein Tram könne auf dem bestehenden Strassenraum verkehren, da es eine nicht zu unterschätzende Anzahl an Personewagen substituieren. Diese Ansicht vertritt Georg Sele, Präsident des VCL. Des Weiteren schaffe ein Tram eine kostengünstige Lösung. Haltestellen seien günstig, es können deutlich mehr Personen befördert werden als in einem Bus und der Einstieg sei sehr bequem. Des Weiteren, so Sele, seien moderne Tramwagen äusserst leise und können im 2,5-Minuten-Takt verkehren. Sele möchte in Bal-

lungszentren in 300-Meter-Abständen Haltestellen errichten. Zwischen Sargans und Trübbach würde das Tram auf den bestehenden SBB-Schienen verkehren, zwischen Schaan und Feldkirch auf der bestehenden ÖBB-Schiene. Ergänzt würde das Tram-Angebot mit der so genannten Alpenrheinbahn.

Regula Mosberger (LGU) hielt fest, dass der öffentliche Verkehr überregional ausgebaut werden müsse. Dazu gehöre der Letzettunnel für die Bahn, der doppelspurige Ausbau der ÖBB-Linie, wo immer möglich. Wichtig sei zudem, dass

ein koordinierter Aufbau der Regierung stattfinden werde.

Strassenunabhängig bedeutet Unabhängigkeit

Hanno Konrad erklärte die Machbarkeitsstudie eines strassenunabhängigen Verkehrsmittels, welche von der Regierung angefertigt wurde. Der Öffentliche Verkehr auf Eigentrassee, das heisst, auf einer strassenunabhängigen Fahrspur, soll bei der Bewältigung der künftigen Mobilitätsnachfrage eine entscheidende Rolle spielen. Mit einem derartigen System, dessen

Machbarkeit nachgewiesen wurde, soll soziale und umweltbezogene Nachhaltigkeit sichergestellt werden.

Eine Eigentrassee-Lösung, wie sie Konrad präsentierte, biete eine hohe Reisegeschwindigkeit, einen hohen Komfort. Des Weiteren, erklärte Hanno Konrad, sei ein strassenunabhängiges Verkehrsmittel eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr und könne mit diesem in Konkurrenz treten. Zwischen Vaduz und Sargans müsse mit einer Reisezeit von 17 Minuten gerechnet werden.

Verkehrswirksamkeit und Umweltgedanke positiv

Die Machbarkeitsstudie, welche die Regierung während die Regierung seit geraumer Zeit intensiv beschäftigt, hat sich zudem mit der Verkehrswirksamkeit beschäftigt. Während heute rund 13 Prozent der Bevölkerung den Öffentlichen Verkehr nutzen, werde ein strassenunabhängiges Verkehrsmittel von rund einem Drittel der Bevölkerung genutzt.

Des Weiteren kann hochgerechnet werden, dass unter Einhaltung von wirksamen flankierenden Massnahmen der Kohlendioxidausstoss um satte 37 Prozent verringert werden kann.



Hanno Konrad informierte über ein neues Verkehrsmittel.



Regula Mosberger (LGU) stellte die Alpenrheinbahn vor.



Georg Sele (VCL) präsentierte die Studie einer Trambahn.

Entlastung im Ort

MAUREN – Verkehrsingenieur Martin Besch informierte die Gäste in Mauren über den Zweck von Ersatz- und Umfahrungenstrassen.

«Eine Ersatzstrasse ersetzt die Funktion einer bestehenden Hauptstrasse mit wenig Durchgangsverkehr. Sie erschliesst ein Gebiet und befreit es von der Verkehrslast.» Martin Besch erklärte weiter, dass eine Ersatzstrasse keine neue Verkehrskapazität schaffe. Ersatzstrassen umfahren in der Regel bewohnte Gebiete, welche von Durchgangsverkehr stark betroffen sind. Die «alte» Strasse, welche ersetzt wird, wird zusammen mit der Erstellung der neuen Strasse umfunktioniert. Es können Begegnungszonen, Fussgängerzonen oder Siedlungsstrassen entstehen.

Auch Umfahrungen, so Verkehrsplaner Besch, entlasten Ortschaften vor Durchgangsverkehr. Umfahrungenstrassen schaffen – im Gegensatz zu Ersatzstrassen – aber neue Verkehrskapazitäten. (pk)

KOLLAPSS UND PROBLEME VORPROGRAMMIERT

Was passiert, wenn man nichts macht?

MAUREN – Was passiert mit Liechtensteins Verkehr, wenn überhaupt nichts unternommen wird? Mit dieser Fragestellung setzte sich Tiefbauamtsleiter Johann Ott (Bild) auseinander und zeigte den Besuchern in Mauren das Szenario einer Null-Variante auf. In rund 25 Jahren ist ein Verkehrskollaps programmiert.

• Peter Kindle

dass die Hauptverkehrsachsen in unserem Land heute schon gesättigt sind. Vor allem zu Stosszeiten sind die Kapazitäten an den natürlichen Grenzen angeht. Dies wurde untermauert, indem Ott aufzeigte, dass in den vergangenen Jahren an den Verkehrszählstellen kaum mehr Zuwächse registriert werden konnten. Da der Verkehr aber stetig wächst, ist davon auszugehen, dass bei vollen Strassen immer mehr Schleichwege durch besiedelte Quartiere gesucht werden: Die Belastung in Wohnquartieren steigt weiter.

wicklung wird auch Probleme mit unseren Nachbarn nach sich ziehen. Die Rheintalautobahn, die wichtigste Umfahrungenstrasse Liechtensteins, wird noch stärker mit hausgemachtem Verkehr aus unserem Land belastet werden.

Lösungen bieten sich an

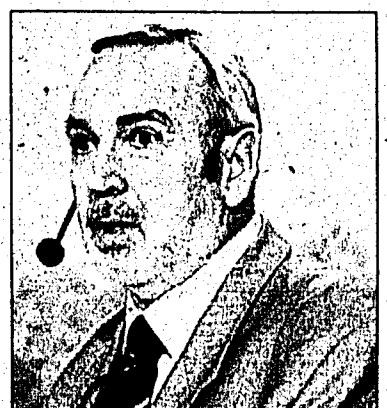
Ott führte an, dass es verschiedene Lösungswege gebe. Einerseits könne eine Kapazitätserweiterung des Individualverkehrs Entlastung für das bestehende Strassensystem bringen. Eine Förderung des Individualverkehrs ziehe aber neben dem Strassenbau auch die Frage nach Parkierungsmöglichkeiten nach sich. «Lösungen mit Individualverkehr sind Lösungen auf Zeit, ihre Nachhaltigkeit ist zu hinterfragen», so Johann Ott. Dennoch würden sich in diesem Bereich auch Vorteile anbieten: Strassenbau ist gut etappierbar und eine hohe Wertschöpfungsquote verbliebe in Liechtenstein.

Eine andere Möglichkeit für eine nachhaltige Lösung bietet sich im Bereich des Öffentlichen Verkehrs an: ÖV ist kernzonenflexibel, quantitätenflexibel, also beliebig ausbaubar und auch umweltgerecht. Allerdings, so Johann Ott, sei dies schwer etappierbar und nicht einfach in den Raum zu integrieren.

Aus der Strittmatter-Studie geht deutlich hervor, dass Liechtenstein weiter wachsen wird und sich sowohl bevölkerungsmässig als auch wirtschaftlich entwickeln wird. Sollte Liechtenstein stark wachsen, so ist im Jahre 2025 ein Bevölkerungswachstum von rund 40 Prozent zu erwarten: Dies bedeute 40 Prozent mehr Personewagen. Arbeitsplätze werden um 53 Prozent wachsen: bedeutet 53 Prozent mehr Verkehr. Ebenso wird die Anzahl an Grenzgängern um knapp 80 Prozent steigen: Dies wiederum zieht Mehrverkehr von rund 80 Prozent an.

Hauptstrassen sind voll

Johann Ott zeigte anhand der einzelnen Tagesganglinien auf,



Anhand von verschiedenen Berechnungen aus dem Verkehrsmodell zeigte Johann Ott die drohenden «Kollapsstellen» im liechtensteinischen Verkehrsnetz auf. Die Verkehrsbelastungen werden sowohl im heimischen Strassennetz weiter steigen – und – die Ent-

ANZEIGE

WERNER HILDE BODENBELÄGE

QUER 100 FL-9497 TRIESENBERG
TEL 00423 262 24 04
FAX 00423 266 14 94
NATEL 079 236 11 30
E-MAIL HILDE.BODENBELAEGE@POWERSURF.LI