



Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein

Koordinierte Stellungnahme von: VCL Verkehrs-Club Liechtenstein

Beiliegend erhalten Sie den Entwurf Synthesebericht des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein. Der Vorstand des Vereins unterbreitet Ihnen diesen Bericht zur Vernehmlassung. Der Synthesebericht stellt zusammen mit dem Anhang Massnahmenblätter das Dokument dar, das nach erfolgter Vernehmlassung und Verabschiedung durch Regierungen und Gemeinden Ende 2011 beim Bundesamt für Raumentwicklung abgegeben wird. Er basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein: Bericht Phase 1 vom 5. Februar 2010
Dieser Bericht wurde Ihnen Ende 2009 zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Kapitel 1, 2 und 3 des Syntheseberichtes basieren auf dem bereinigten Bericht Phase 1, ebenso die Beurteilung des Gesamtprogramms in Kapitel 5.4
- Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein: Zukunftsbild und Teilstrategien vom 10. November 2010
Dieser Bericht wurde mit den Gemeindepräsidenten und Vorstehern im Herbst 2010 intensiv diskutiert. Der bereinigte Bericht wurde dem ARE anschliessend zur Vorprüfung eingereicht und nach dieser Rückmeldung noch leicht überarbeitet. Das Kapitel 4 des Syntheseberichtes basiert auf diesem Bericht, einzelne Textteile zu Analyse und Trendentwicklung wurden in die Kapitel 2 und 3 verschoben.
- Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein: Massnahmenblätter vom 27. Dezember 2010
Die Massnahmenblätter konkretisieren die Massnahmen, wie sie im obigen Bericht vom 10. November diskutiert wurden. Sie basieren auf den Massnahmenblättern aus dem Bericht Phase 1 vom 5. Februar 2010, wobei einzelne Massnahmen ergänzt, weggelassen oder angepasst wurden.
- Teilplanungen öV-Konzept, Schwachstellenanalysen Fuss- und Radverkehr
Die von Vertretern der Agglomeration begleiteten Planungen Angebot öffentlicher Verkehr (asa, Schlussbericht vom 2. Dezember 2010), Problemstellenanalyse Fussverkehr (Fussverkehr Schweiz, Schlussbericht vom Juni 2010), Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr (asa, Schlussbericht vom 11. Februar 2010) und Angebotserhebung öffentliche Veloabstellplätze (asa, Schlussbericht vom 11. Februar 2010) sind im Synthesebericht in den Kapiteln 2 (Analyse) und 4 (Teilstrategien) sowie in den Massnahmenblättern integriert worden.

Zum Koreferat können Ihnen die folgenden Testfragen dienen:

1. Ist die Situation von Siedlung und Verkehr für den heutigen Zustand richtig wiedergegeben?
2. Sind die zukünftige Entwicklung und der resultierende Handlungsbedarf realistisch?
3. Gehen die angestrebte Struktur und die abgeleiteten Strategien des Zukunftsbildes in die richtige Richtung?
4. Sind die notwendigen und zweckmässigen Massnahmen enthalten?

Bitte tragen Sie ihre Anmerkungen in die **gelben Zellen** in untenstehendem Raster ein (Zeilen bei Bedarf kopieren, bei Massnahmen die jeweilige Nr. ergänzen) und schicken Sie das ausgefüllte Formular **als Word-Dokument per Mail bis 28. Mai 2011 an die Geschäftsstelle des Vereins (annika.weber@sarganserland-werdenberg.ch) mit Kopie an die bearbeitenden Planer (stephan.erne@ewp.ch).**

Allgemeines / Grundsätzliches

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
		Der VCL begrüsst den Versuch einer grenzüberschreitenden Planung einer effizienten Verkehrsabwicklung gemäss der Kaskade "3V". Allerdings hat der VCL den Eindruck gewonnen, dass die Kaskade "3V" in Liechtenstein nicht verstanden wurde oder nicht akzeptiert wurde.	

Ausgangslage (Kap. 1)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

Analyse Ist-Zustand (Kap. 2)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	2.1 S16 A1	Schaan-Vaduz-Triesen (ist richtige Reihenfolge)	
	2.4.2 S45 A1	2009 ist kein kluges Bezugsjahr (Wirtschaftskrise)	
	2.4.2 S47	Modalsplit Arbeitswege in & nach LI; LIHK-Umfrage 2010: MIV (ohne Fahrgemeinschaften): 65% (-0%,+5%) Kollektiver Verkehr: 28% Fuss-/Radverkehr: 7%	
	2.4.3 S48 A3 Schwachstellen, letzter Satz	Dazu gehören insbesondere Ortszentren und Bahnhofsgelände sowie Bushaltestellen.	
	2.4.5 S56	Die Grafik ist im Bereich Balzers-Trübbach falsch. Die Buslinien sind falsch eingezeichnet.	
	2.4.5 S59	Auch die Lage der Bushaltestelle Vaduz, Ebenholz/Uni Richtung Nord muss überprüft werden. Sie sollte zur St. Josefsgasse verschoben werden.	
	2.4.5 S59 P&R Anlagen	Beim Bahnhof Schaan besteht schon eine grosse Tiefgarage mit kleinem Bushof oben drauf.	

	2.6 S69 Luftschadstoffe	Bei Schönwetterperioden und Inversionslagen werden die Grenzwerte immer wieder überschritten. Kürzlich hat das AUS wegen der hohen Ozonwerte dazu aufgerufen, weniger Auto zu fahren.	
	2.6 S71 Naturraum Rheinebene	Naturraum Rheinebene wirkt bestenfalls als Katalysator gegen übermässige Schadstoffimmissionen. Nicht gegen Schadstoffausstoss! In wissenschaftlicher Ausdrucksweise kann man nicht von einem Katalysator sprechen; der Dreck wird nach Norden weggeblasen.	
	2.7 S72 Fazit	Dass das Angebot für den Fuss- und Radverkehr sowohl innerorts als auch ausserorts allgemein als sehr gut eingeschätzt werde, gilt vielleicht für den Werdenberg. Sicherlich nicht für Liechtenstein.	
	3.1.1 S75 Ausgeklammerte Faktoren	Steigende Energiepreise führen nur zu einer rezessiven Entwicklung, wenn wir heute die richtigen Schritte nicht unternehmen. Dies gilt besonders im Verkehrswesen, das zu 95% von fossilen Treibstoffen abhängt.	

Entwicklung ohne Agglomerationsprogramm (Kap. 3)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	3.4.6 S92 A5	Als wesentlicher Anreiz für den Fuss- und Radverkehr fehlen Tempo-30-Zonen	
	3.4.7 S93 Tab.16	In unserer Kultur lesen wir von links nach rechts; dies bestimmt die empfundene Priorität. Deshalb müssen die Spalten vertauscht werden in Übereinstimmung mit S95 Kaskade der 3V und S96, wo die Verlagerung des MIV auf Umfahrungsstrassen als Ultima Ratio bezeichnet wird. Die Spalte " Verlagerung des MIV auf Umfahrungsstrassen" gehört ganz nach rechts!	
		In gleicher Weise wie in der falsch dargestellten Grafik S93 stellt der neue (noch nicht verabschiedete) Richtplan von Vaduz die Kaskade der 3V auf den Kopf. So widerspricht dieser RP von Vaduz Sinn und Geist des Aggloprogramms in gleicher Weise wie die Grafik S93.	

Grundsätze und Strukturbild (Kap. 4.1)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

Teilstrategie Siedlung und Landschaft (Kap. 4.2)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

Teilstrategie Nachfragemanagement (Kap. 4.3)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	S105 Betriebliches Mobilitätsmanagement	Mindestens 2 Firmen in LI haben nicht nur "entsprechende Konzepte erarbeitet", sondern diese auch erfolgreich umgesetzt. Der Vorreiter ist die Firma Inficon AG, Balzers; der Nachfolger die Firma VP Bank AG.	
	S105 Regionale Mobilitätszentrale	Den Nutzen einer regionale Mobilitätszentrale wagen wir stark zu beweifeln.	

Teilstrategie Langsamverkehr (Kap. 4.4)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	S107 Sprossen A5	Ein Fuss- & Radweg angehängt an einer Rheinbrücke hat den schwerwiegenden Nachteil, dass der Radverkehr vermutlich die Ein- und Ausfahrten der Autobahn queren muss. Ein erhebliches Risiko.	
	S108 Tab.20	Auch in den Zentren von Schaan und Vaduz sollte die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr deutliche verbessert werden. Vorschlag: Fussgängerstreifenlose Ortszentren mit Tempo 30 wie z.B. Köniz.	
	S110 Abb.57	Die Fuss-/Radbrücke sollte von der der Eisenbahnbrücke weiter nach Süden in das Gebiet Räfis-Burgerau verschoben werden. Nur so wird sie den Wunsch-Fahrlinien gerecht. Sie befindet sich dann etwa in der Mitte zwischen der Energiebrücke und der alten Rheinbrücke.	

Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (Kap. 4.5)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

LASSEN		<i>(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	
	S114 Stadtbahn Oberland	Es handelt sich um mehr als Ideen. Der VCL hat 2003 die Studie "Tram-Bahn für Liechtenstein und die Region" veröffentlicht. Heute ist der VCL weit fortgeschritten in der Erarbeitung der Studie "Regionalbahn Liechtensteiner Oberland" unter Einbezug namhafter Experten. Siehe: http://www.vcl.li/?page=1&id=52 Die Information der Behörden begann im Juni 2010, die der Öffentlichkeit im März 2011.	
	S115 Tab.23	Innerorts bei schmalem Strassenraum fehlt der Bereich Schaan-Vaduz	

Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr (Kap. 4.6)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	S117 A2	... werden aber im unbelasteten Netz nicht gesenkt, .. (ein nicht zu viel)	
	S119 Tab.26	Sowohl der Industriebahnhöfe Schaan wie der Industriebahnhöfe Triesen werden in der Art des Ausbaus nicht als Industriebahnhöfe geplant, sondern als erste Etappen von Umfahungsstrassen.	

Teilstrategie Gesamtverkehr und Sicherheit (Kap. 4.7)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

Evaluation und Priorisierung (Kap. 5)

	5.2.2 A1 Rheinbrücken LV	... die zusätzlichen Rheinbrücken Räfis-Vaduz und Wartau-Balzers .. (nicht Wartau-Triesen)	
--	--------------------------	--	--

Massnahme SL-4

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Nendeln	Beim Bahnhof Nendeln sollte bergseitig eine Bautiefe neue für Arbeitsplätze vorgesehen werden.	

Massnahme SL-5

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Trübbach	Die Verlegung der Haltestelle Trübbach in die Dornau sollte geprüft werden. Näher bei den Arbeitsplätzen; besser geeignet als Bahn-Bus-Knoten; dies auch im Hinblick auf einen zukünftigen Bahn-Bahn-Knoten mit der Regionalbahn Liechtensteiner Oberland.	

Massnahme NM-1

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Ausgangslage	Einzelne Firmen (Inficon AG, Balzers; VP Bank) haben in bereits durchgeführten Pilotprojekten Konzepte umgesetzt , um ... Inficon AG war die erste wirklich erfolgreiche Firma; sie hat heute einen MIV-Anteil von 45% – 50%. VP Bank hat erfolgreich nachgezogen, heute mit einem MIV-Anteil von 55% – 60%.	
	WK4	Gemäss LIHK-Umfragen konnte der MIV-Anteil an den Arbeitswegen von 2003 bis 2010 um etwa 10% gesenkt werden. Dies dank umgesetztem oder geplantem Betrieblichem Mobilitätsmanagement von grossen Arbeitgebern. Folge: WK4 muss auf 3 gesetzt werden	

Massnahme NM-2

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	WK4	Die Wirkung wird vermutlich stark überschätzt. Folge: WK4 sollte auf 2 gesetzt werden	

Massnahme LV3

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Inhalt a: Räfis-Vaduz/Schaan	Die Analyse der Radfahr-Linien ergibt: 1. Priorität für den Standort im Raum Autobahnraststätte	

		Werdenberg	
	Inhalt b: Wartau-Balzers/Triesen	Die Analyse der Radfahr-Linien ergibt: 1. Priorität für den Standort Wartau/Weite – Balzers Industrie Nord	

Massnahme ÖV-2

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Inhalt b: Publikumsanlage Trübbach	Die Verlegung der Haltestelle Trübbach in die Dornau sollte geprüft werden. Näher bei den Arbeitsplätzen; besser geeignet als Bahn-Bus-Knoten; dies auch im Hinblick auf einen zukünftigen Bahn-Bahn-Knoten mit der Regionalbahn Liechtensteiner Oberland.	

Redaktionelles zum Bericht

Kap. Seite

Zum Vorgehen

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

Weiteres

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>