

11. August 2026

Gemeinde Triesen
Bauverwaltung

Stellungnahme zu SUP Gemeinde- und Verkehrsrichtplan (Triesen)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stellungnahme des VCL beschränkt sich auf das Verkehrswesen.

Folgende Aussagen im Bericht bedürfen Korrekturen:

«In Bezug auf den Verkehrsrichtplan beschränkt sich die SUP, wie weiter vorne ausgeführt, auf die „Korridorsicherung auf der Achse Industriegebiet-Zentrum-Arg“.

Mit dieser Massnahme wird die Grundlage für die langfristige Aufrechterhaltung der Mobilität und damit auch der Erreichbarkeit der Gemeinde Triesen, respektive das gesamten Liechtensteiner Oberlands geschaffen.»

Kommentar VCL:

Richtig ist: Der Bericht befasst sich nicht mit der «langfristigen Aufrechterhaltung der Mobilität», sondern NUR mit Verbesserungen für die Auto-Mobilität.

Bitte siehe unten.

«Neuer Mobilitätskorridor führt potenziell zu mehr Mobilitätsbedürfnissen und damit zu Mehrverkehr.»

Kommentar VCL

Richtig ist: Die Mobilitätsbedürfnisse bleiben konstant. Wir legen etwa 3.5 Wege pro Tag zurück, unabhängig vom Verkehrsmittel. Wenn jedoch die Infrastruktur für das Auto attraktiver gemacht wird, wird ein grösserer Teil der Wege per Auto induziert. Dies ist im Widerspruch zu jeder enkeltauglichen Verkehrsplanung! Siehe unten.

Der Begriff «Mobilität»

Mobilität ist die Befriedigung der Bedürfnisse nach Ortsveränderung, z.B. um zur Arbeit zu gelangen, zum Einkaufen, usw. Daraus folgt Verkehr, unabhängig vom Verkehrsmittel.

Mobilitätsrate:

Die Zahl der Wege pro Tag und Person ist im Durchschnitt ziemlich konstant, ca. 3.5 Wege. (CH Ø 3.4 Wege (2.6 – 3.8), 5 Etappen)

Zeit im Verkehr.

Durchschnittlich ziemlich konstant: 70 – 90 Minuten pro Tag. (CH Ø 83)

Folge:

Mit schnellerem Verkehrsmittel spart man keine Zeit, sondern legt längere Wege zurück.

VCL-Kommentar zu «SUP»:

**Eine SUP muss alternative Verkehrsmittel und Null-Plus Varianten untersuchen.
Sonst ist es bezüglich des Verkehrswesens keine richtige SUP!**

- Gemäss SUPG muss eine echte Verkehrs-Alternative untersucht werden;
- Nur alternative Verkehrslösungen reduzieren Immissionen und sichern Lebensqualität;
- Die Attraktivitätssteigerung für den Auto-Strassenverkehr widerspricht den Zielsetzungen einer nachhaltigen Entwicklung: Denn sie induziert mehr Autoverkehr;
- Autostaus sind ein notwendiges Übel, um das Umsteigen auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu erleichtern;
- Die heutigen Staus erzeugen noch einen zu kleinen Leidensdruck, um viele Arbeitspendelnde zum Umsteigen auf alternative Verkehrsmittel zu bewegen;
- Größenordnung 2/3 der im Land Arbeitenden haben Arbeitswege im Bereich bis 15 km;
- Solche Distanzen können mehrheitlich per Fahrrad oder Pedelec (E-Fahrrad) zurück gelegt werden, auch der eigenen Gesundheit und Produktivität am Arbeitsplatz zuliebe.
- Der Linienbus als Feinverteiler ist als öffentliches Verkehrsmittel wichtig und anerkannt. Bei der heutigen halbherzigen Busbevorzugung ist der Bus aber auch von Auto-Staus betroffen.

Korridorsicherung auf der Achse Industriegebiet-Zentrum-Arg

«Mit dieser Massnahme wird die Grundlage für die langfristige Aufrechterhaltung der Mobilität und damit auch der Erreichbarkeit der Gemeinde Triesen, respektive das gesamten Liechtensteiner Oberlands geschaffen.»

Kommentar VCL:

Ganz offensichtlich ist hier NUR die Auto-Mobilität gemeint.

Der VCL schlägt vor:

Korridorsicherung entlang der bestehenden Landstrasse innerorts.

Die Lebensqualität entlang der Landstrasse kann mit folgenden Massnahmen langfristig gesichert werden:

- Reduktion des Autoanteils am Modalsplit der Wege, bewusst und gewollt ändern hin zu mehr öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Radverkehr;
- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Damit werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsemissionen (Lärm, Feinstaub von Reifenabrieb und von Verbrennungsmotoren) reduziert zum Schutz von Mensch und Umwelt. Dies erhöht die Aufenthalts- und Lebensqualität;
- Die Aufenthalts- und Lebensqualität wird vor allem durch mehr Fuss- und Radverkehr erhöht. Nötig ist dazu eine Reduktion und/oder Bewirtschaftung der Autoparkplätze im Zentrum;
Die Erreichbarkeit des Oberlands ist nicht nur von Autoverkehr abhängig. Ein gut ausgebautes Linienbussystem (Feinverteiler) sowie langfristig eine Oberlandbahn (Tram-Bahn) als Mittelverteiler sichern die Erreichbarkeit;
- Autonome Fahrzeuge für die «letzte Meile» werden in Zukunft den ÖV viel attraktiver machen;
So wird auch die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsplätze in Triesen gesichert.

Statt zwischen Rhein und Binnenkanal kann eine Tram-Bahn auch auf der Landstrasse geführt werden.



Die Forderung der Gemeinde nach einer «Entlastung der Landstrasse innerorts vom Durchgangsverkehr, die damit einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen entlang der Landstrasse und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität» können mit den oben aufgeführten Massnahmen sehr wohl erreicht werden.

Aus all diesen Gründen ist der VCL überzeugt, dass NUR die bestehende Landstrasse als Korridor eine enkeltaugliche, nachhaltige (im Sinn von Rio) Variante ist.

Der Autoverkehr in Triesen wird vor allem durch die Arbeitspendelnden allein im Auto verursacht. Laut Mobilität LI 2021 gilt etwa:

In Triesen arbeiteten mit folgenden Wohnorten etwa

1'850 aus Liechtenstein, 1'220 aus der Schweiz, 420 aus Österreich, etwa 800 aus Triesen.

Aus Triesen arbeiteten an folgenden Arbeitsorten etwa

in Vaduz 750, in Schaan 440, in Balzers 220, in Triesen 800.

Erfahrungsgemäss legen etwa 75% diese kurzen Arbeitswege per Auto zurück.

Durch betriebliches Mobilitätsmanagement (siehe BuA 2018_12) können die Arbeitswege allein per Auto etwa um 20% gesenkt werden.

Wir bitten um Kenntnisnahme dieser fachlich begründeten Stellungnahme.

Freundliche Grüsse,

Dr. Georg Sele, Präsident VCL