

Interpellation betreffend die Verkehrspolitik 2010 - 2030

Gestützt auf Art. 36 der Geschäftsordnung vom 11. Dezember 1996 für den Landtag des Fürstentums Liechtenstein, LGBl. 1997 Nr.61, reichen die unterzeichneten Abgeordneten, Marlies Amann-Marxer, Doris Beck, Arthur Brunhart, Peter Büchel, Gisela Biedermann, Peter Hilti, Günther Kranz, Werner Kranz, Gebhard Negele und Thomas Vogt, die nachstehende

Interpellation

ein und stellen folgende, die Verkehrspolitik betreffende Fragen an die Regierung:

- Wie sieht die Regierung die umfassende, langfristige und für unser Land grössenverträgliche und finanzierbare Gesamtverkehrsentwicklung 2010 - 2030 (über alle vorhandenen und ev. neuen Verkehrsträger, Verkehrsinfrastruktur inkl. Wartung sowie über die Folgen wie beispielsweise Umwelt-, Lärm- und Sicherheitsmassnahmen)?
- Für die künftige Entwicklung des liechtensteinischen Verkehrs sind geeignete und nachhaltige Indikatoren, welche die Differenz hin zum gewünschten Zustand wiedergeben sollen sowie die dazugehörigen Kennziffern, welche das Mass der angestrebten bzw. der erlaubten Differenz beschreiben sollen, zu definieren. Wurden bereits solche Indikatoren und Kennziffern für den Verkehr definiert und wenn nicht, welche wären aus Sicht der Regierung zweckmässig? Falls ja, wie lauten deren Definitionen und wo stehen wir in diesem Zusammenhang heute?
- Mit welchen Aufwendungen und Erträgen im Bereich Verkehr wird in den nächsten Jahren gerechnet? Welche Auswirkungen haben diese Zahlen auf den Gesamtstaatshaushalt? Welche Konten von anderen Ressorts werden durch mögliche Kürzungen oder Mehrausgaben zudem tangiert?
- Wie will die Regierung die Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung an den stark verkehrsbelasteten Standorten verbessern? Sind Lärmschutzmassnahmen vorgesehen? Wenn ja, welche und wo?

- Welche infrastrukturellen Massnahmen sind im Zusammenhang mit der umfassenden Entwicklung im Verkehr notwendig? Wie hoch belaufen sich hierfür die Kosten?
- Wie beurteilt die Regierung eine nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Liechtenstein? Welche Wirtschaftssektoren sollen diesbezüglich gefördert werden? Gibt es schon konkrete Pläne dafür und falls ja, welche? Welche Auswirkungen bringt eine solche Wirtschaftsentwicklung für den Strassen- und Bahnbau in den nächsten Jahren mit sich?
- Wurden mit den Wirtschaftsteilnehmern über ihre Bedürfnisse und Pläne für die Zukunft Gespräche geführt? Kann von den Wirtschaftsteilnehmern mit einem Beitrag für die Verwirklichung dieser Pläne gerechnet werden? Wenn ja, mit welchen?
- Wie sieht die künftige Entwicklung beim Ressort Verkehr und beim Tiefbauamt in personeller, finanzieller, organisatorischer oder räumlicher Hinsicht aus?

Strassennetz/Strassenverkehr:

- Liegt der Regierung eine detaillierte Verkehrsanalyse für den Zeithorizont bis 2030 vor, welche zum Einen das öffentliche und das private Verkehrsaufkommen und zum Anderen die Entwicklung des Durchgangsverkehrs, des gebrochenen Durchgangsverkehrs, des Quell- und Zielverkehrs sowie des Binnenverkehrs aufzeigt?
- Besteht eine langfristige Strategie im Bereich der Erweiterung des Strassennetzes? Falls ja, welche und mit welchen Zielen?
- Sind neben dem Industriezubringer in Schaan noch weitere Zubringerstrassen im Land geplant? Wenn ja, welche? Was ist konkret bezüglich der Streckenführung Rheinstrasse Süd (Industriezubringer von Vaduz nach Triesen) zeitlich geplant? Wie weit sind die Planungen dazu fortgeschritten und gibt es schon Kostenschätzungen dazu? Falls ja, wie sehen diese aus?
- Durch die neue Strassenführung beim Kreisel "Alte Rheinbrücke" in Vaduz hat sich die Verkehrssituation in der Fahrtrichtung Au-Kreisel spürbar verbessert. In die Gegenrichtung ist der Kreisel "Alte Rheinbrücke zu Stosszeiten vielfach überlastet, was zu einer Staubildung bis zurück zum Au-Kreisel und darüber hinaus führt. Was schlägt die Regierung vor, um das Verkehrsaufkommen zu Stosszeiten beim Kreisel "Alte Rheinbrücke" besser bewältigen zu können?

- Wie haben sich die Luftschadstoffe (Immissionsmessungen) beim Grenzübergang Schaanwald-Tisis durchschnittlich entwickelt und wie viele Male pro Jahr konnten die gesetzlichen Vorgabewerte nicht eingehalten werden?
- Sind bezüglich der Siedlungsentwicklung Pläne betreffend künftige Strassenführungen vorhanden und welche liechtensteinischen Dorfzentren sollen aus Sicht der Regierung mit welchen konkreten Massnahmen entlastet werden? Sind vor allem in den Gemeinden mit starkem Durchfahrtsverkehr, wie z. B. in Nendeln bei der Engelkreuzung oder auch in Schaanwald neue Strassen zur Entlastung der Anwohner gedacht? Wenn ja, wo? Falls nein, weshalb nicht?
- Wurde beispielsweise eine mögliche neue Strassenführung direkt unterhalb der Bahnlinie, beginnend beim Grenzübergang Schaanwald-Tisis nach Nendeln und von dort wieder auf die bestehende Hauptstrasse, die Feldkircherstrasse, nach Schaan (vor Hilti AG Hauptwerk) zur Entlastung der beiden Dorfkerne von Schaanwald und Nendeln evaluiert? Falls ja, welches sind die Erkenntnisse? Falls nein, wäre ein solcher Ansatz aus Sicht der Regierung weiter zu verfolgen?
- Gibt es konkrete Massnahmen oder Projekte im Zusammenhang mit dem Strassennetz? Wie sieht der Zeithorizont für diese Projekte aus? Wie setzen sich die Projektkosten zusammen? Wie hoch belaufen sich die Umsetzungskosten für diese Projekte? Handelt es sich dabei um einmalige Kosten, oder muss mit wiederkehrenden Kosten gerechnet werden? Wie setzen sich die Gesamtkosten zusammen?
- Die Südumfahrung Feldkirch wird für 240 Mio. Euro gebaut. Was bedeutet dies für Liechtenstein hinsichtlich Mehrverkehr, Kosten (über alle Verkehrsträger) sowie zusätzlichen baulichen oder anderen Massnahmen (Verkehrsinfrastruktur)?
- Wie will die Regierung in Zukunft die breite Öffentlichkeit sowie die Gemeinden und Partner (Ausland) über mögliche neue Bauvorhaben frühzeitig einbinden und rechtzeitig informieren?

Bahnnetz/Schienen- bzw. Personenschienennahverkehr:

- Besteht eine langfristige Strategie im Bereich Ausbau Bahnnetz? Falls ja, welche und mit welchen Zielen?

- Sind bezüglich der Siedlungsentwicklung Pläne im Bereich Ansiedlung an der Bahnlinie vorhanden? Wenn ja, welche?
- Gibt es neben dem Projekt "S-Bahn FL.A.CH" konkrete Massnahmen oder Projekte im Zusammenhang mit dem Bahnnetz? Wie ist der diesbezüglich aktuelle Projektstand und wie beurteilen die Gemeinden Eschen-Nendeln, Mauren-Schaanwald sowie die Gemeinde Schaan die Weiterverfolgung dieses Projekts? Wie viel Geld wurde diesbezüglich bis anhin für die Planung ausgegeben? Wie sieht der weitere Fahrplan in Phasen aus und gibt es aus Sicht der Regierung neue Erkenntnisse, welche bereits heute darauf hindeuten, das Projekt "S-Bahn FL.A.CH" bis auf Weiteres auf Eis zu legen? Falls nicht, gibt es hinsichtlich einer möglichen Realisierung der "S-Bahn FL.A.CH" bereits ein Detailkonzept mit den einzelnen Haltestellen? Gibt es eine Hochrechnung des zu erwartenden Investitionsvolumens? Wie wird die dazugehörige länderanteilige Kostenübernahme (FL.A.CH) sein und welche konkreten Ziele und Nutzen verfolgen die einzelnen Länder dabei? Wie sieht der Zeithorizont für weitere Bahn-/Schienenprojekte (z. B. Liechtenstein-Takt, Güterumschlagsplatz, usw.) aus? Wie setzen sich die Projektkosten zusammen? Wie hoch belaufen sich die Umsetzungskosten für diese Projekte? Handelt es sich dabei um einmalige Kosten, oder muss mit wiederkehrenden Kosten gerechnet werden? Wie setzen sich die Gesamtkosten zusammen? Wurde beispielsweise eine Bahnlinie "Feldkirch – Schaan – Vaduz – Triesen – Balzers – Sargans inkl. Definition von Hauptverkehrsknotenpunkten für die anschliessende Feinverteilung in den angeführten Gemeinden betreffend den ÖV mit den dazugehörigen Partnern (SBB, ÖBB, etc.) evaluiert? Falls ja, welches sind die Erkenntnisse? Falls nein, wäre ein solcher Ansatz aus Sicht der Regierung weiter zu verfolgen?
- Welche Strategie verfolgt die Regierung mit der "Linie 70", die eigens für die Beförderung der österreichischen Pendler in den LBA Fahrplan aufgenommen wurde? Ist in diesem Zusammenhang die "S-Bahn FL.A.CH." oder die "Linie 70" zu favorisieren? Welches sind die Gründe dafür und welches wäre längerfristig gesehen die kostengünstigere Variante?
- Wie will die Regierung in Zukunft die breite Öffentlichkeit sowie die Gemeinden und Partner (Ausland) über mögliche neue Bauvorhaben frühzeitig einbinden und rechtzeitig informieren?

- Wurden Abklärungen hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit für neue Bahnnetze gemacht? Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Experten?
- Gibt es Lösungsansätze, welche das Stauaufkommen an den niveaugleichen Bahnübergängen bei einer Erhöhung der Taktfrequenz bearbeiten? Wenn ja, wie sehen diese aus? Wenn nein, weshalb nicht und wie will die Regierung in diesem Fall dem erhöhten Stauaufkommen entgegenreten?

Bus/Öffentlicher Verkehr:

- Besteht eine langfristige Strategie im Bereich des Ausbaus des Busnetzes?
- Wie ist der aktuelle Stand betreffend die Ausschreibung der Linienverkehre und deren Vergabe sowie die Betriebsaufnahme durch eine Transportunternehmung mit neuem Vertragswerk ab dem Betriebsjahr 2012? Soll die Vertragslaufzeit wiederum auf 10 Jahre festgelegt werden? Nach welchen konkreten Kriterien erfolgt die Auftragsvergabe?
- Sind bezüglich der Siedlungsentwicklung Pläne vorhanden, die eine Aufnahme einzelner stark bewohnter Dorfquartiere abseits der Hauptstrasse in den Fahrplan vorsehen? Wenn ja, wo? Wenn nein, weshalb nicht?
- Gibt es konkrete Massnahmen oder Projekte im Zusammenhang mit dem Bus-Netz (z. B. Busspuren, etc.)? Wie sieht der Zeithorizont für diese Projekte aus? Wie setzen sich die Projektkosten zusammen? Wie hoch belaufen sich die Umsetzungskosten für diese Projekte? Handelt es sich dabei um einmalige Kosten oder muss mit wiederkehrenden Kosten gerechnet werden? Wie setzen sich die Gesamtkosten zusammen?
- Wie haben sich die mittels Bordelektronik erfassten Fahrgastzahlen über die einzelnen Linien und pro Fahrt über den Tag gesehen durchschnittlich entwickelt?
- Sind der Regierung Studien über alternative Möglichkeiten zum Bus-Netz (z. B. Tram) vorliegend, welche grössenverträglich und finanzierbar wären? Wenn ja, welche und mit welchen Ergebnissen?
- Gibt es langfristig Pläne zur Finanzierbarkeit bzw. zur Kostenentwicklung des ÖV und der LBA?

- Wie sehen die künftige Entwicklung der LBA und der Abteilung Verkehr des Tiefbauamtes in personeller, finanzieller, organisatorischer und räumlicher Hinsicht, aus?

Gesamtverkehrskonzept 2010 - 2030:

Das Mobilitätskonzept 2015 ist aus Sicht der Interpellanten zu offen formuliert und gibt keine Auskunft, welche Aktivitäten zu welchem Zeitpunkt mit welchen Kosten über einen bestimmten Zeithorizont anfallen. Die Interpellanten würden es begrüßen und fordern hiermit die Regierung auf, dem Hohen Landtag bis Ende dieses Jahres ein Gesamtverkehrskonzept 2010 bis 2030 vorzulegen, welches u. a. über diesen definierten Zeithorizont einen detaillierten Termin- und Aktivitätenplan mit sämtlichen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen und Projekten sowie die dazugehörigen Projektkosten (Stellenprozent und ext. Kosten) und die Investitionskosten beinhaltet. Die in dieser Interpellation angeführten Fragen sowie weitere Expertenfragen sind bei Erstellung des Gesamtverkehrskonzepts sicherlich von Nutzen. Solche Lösungen müssen durchgängig und ganzheitlich sowie regional breit abgestützt sein. Deshalb sollen bereits bei der Konzepterarbeitung alle erforderlichen Partner – und vor allem die Bevölkerung – im In- und benachbarten Ausland mit einbezogen werden. Ist es der Regierung möglich, bis Ende dieses Geschäftsjahres ein detailliertes Gesamtverkehrskonzept vorzulegen? Falls nicht, bis wann kann die Regierung dem Hohen Landtag ein Gesamtkonzept 2010 - 2030 zur Verfügung stellen und welches sind die Gründe für eine spätere Abgabe?

Begründung:

Durch das unerwartete Eintreffen der weltweiten Wirtschaftskrise, welcher eine Finanzkrise folgte, ist in vielen Staaten ein finanzieller Engpass eingetreten. Auch in Liechtenstein hat der Staatshaushalt drastische Einbussen in Kauf nehmen müssen. Die Rahmenbedingungen haben sich in vielen Bereichen geändert. Der Verkehr gehört zu einem der wichtigsten Landesthemen und kann als wesentlicher Standortfaktor für die Wirtschaft gesehen werden. Genau aus diesem Grund ist eine abgestimmte und weitsichtige Wirtschafts- und Verkehrspolitik mit Abstimmung auf gegenseitige Bedürfnisse von zentraler Bedeutung.

Anhand des Zukunftsbarometers (2008) lässt sich erkennen, dass der Verkehr die grösste Sorge der liechtensteinischen Bevölkerung darstellt. Aus diesem Grund finden es die Interpellanten äusserst wichtig, dass die Öffentlichkeit (Bürger, Vereine, Organisationen, etc.) regelmässig und wenn möglich früh genug informiert wird. Langfristige Zusammenhänge und Auswirkungen müssen gesamthaft gesehen werden, um einzelne Schritte nachvollziehbar zu machen. Dazu ist es wichtig zu wissen, was auf nationaler, internationaler, wirtschaftlicher, staatlicher und Gemeindeebene geplant ist.

Im Bereich Verkehr wurde in den letzten Jahren einiges getan und viele Projekte wurden in Erwägung gezogen oder sind bereits in Planung. Die Interpellanten sind der Meinung, dass durch die oben aufgeworfenen Fragen der Regierung die Möglichkeit gegeben wird, eine Gesamtverkehrs-Schau 2010 - 2030 zu erstellen. In dieser wird ersichtlich, wohin die Reise gehen soll und was Liechtenstein noch alles bevorsteht. Durch die Darlegung einer ausführlichen Gesamtplanung mit einer übergeordneten Vision können die Abgeordneten einzelne Schritte besser nachvollziehen und in einem Gesamtkontext erkennen. Nur mit der nötigen Transparenz können der Landtag und die Bevölkerung die richtigen Entscheidungen treffen. Eine Informationspolitik, die aus einzelnen Teilinformationen besteht, führt zu Unmut bei allen Entscheidungsträgern und muss von der Regierung, wenn möglich, vermieden werden. Es ist für die Interpellanten ebenfalls von zentraler Wichtigkeit, dass die Abmachungen mit den Grenznachbarn und deren Probleme frühzeitig aufgezeigt und besprochen werden. Liechtenstein ist mit seinen Nachbarn eng und partnerschaftlich verbunden und gerade deshalb ist es von besonderer Bedeutung, dass umsetzbare Lösungen vorgängig überregional abgestimmt werden.

Die Unterzeichneten sind ebenso der Meinung, dass die Ausgaben und Einnahmen im Verkehr immer im Gesamtkontext des Staatshaushaltes gesehen werden müssen. Zusammenhänge, welche über das Ressort hinaus gehen, müssen infolgedessen aufgezeigt und klar dargelegt werden. Nur bei einer längeren Betrachtungsperiode können bestimmte Projekte als sinnvoll oder unnötig beurteilt werden. Aus diesem Grund hoffen die Interpellanten auf eine ausführliche Beantwortung der Fragen, um sich einer der grössten Sorgen Liechtensteins in verantwortungsvoller Weise widmen zu können.

Die obengenannten Abgeordneten fordern daher so rasch als möglich die Erstellung eines detaillierten Verkehrsgesamtkonzeptes 2010 – 2030 und zwar für alle Verkehrsträger mit

kurz-, mittel- und langfristigen, grössen- und umweltverträglichen sowie umsetz- und finanzierbaren Verkehrslösungen für unsere Einwohnerinnen und Einwohner und für unser Land ein. Verkehrslösungen müssen durchgängig und ganzheitlich sowie regional breit abgestützt sein. Der verstärkte Miteinbezug aller erforderlichen Partner – und vor allem der Bevölkerung – sowie die laufende Öffentlichkeitsarbeit sind für eine erfolgreiche Konzeptumsetzung unabdingbar.

Vaduz, 7. Juni 2010