

Kleine Anfrage

Stadttunnel Feldkirch nimmt nächste Hürde

Frage von Landtagsabgeordneter Daniel Oehry

Antwort von Regierungsrätin Dominique Hasler

Frage vom 06. November 2019

Seit vielen Jahren wird immer wieder über den Stadttunnel Feldkirch berichtet. Die Stadt Feldkirch leidet unter dem Verkehr und darum soll dieses 253-Millionen-Projekt zu einer Entlastung führen. Weil viele Pendler aus Vorarlberg täglich zu uns zur Arbeit gelangen und nur einen Teil den öffentlichen Verkehr nutzen kann oder auch will, sind wir doppelt betroffen. Wir sind auf die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze angewiesen und haben darum auch ein Interesse, dass Arbeitnehmende pünktlich und stressfrei zu ihrer Arbeit gelangen können. Dazu kommt, dass heute die Bärenkreuzung aus Verkehrssicht einen Widerstand darstellt und darum einen Teil der Pendlerinnen und Pendler auf den ÖV oder auch eine andere Route, wie zum Beispiel die Rheintalautobahn, zwingt. Die Verfassungsrichter haben nun die Beschwerde der Tunnelgegner auf zweiter Instanz abgewiesen und grünes Licht erteilt. Die Gegner erklären aber, dass es als letzte Hürde noch eine dritte Instanz gibt und sie alles daran setzten wollen, damit dieses Projekt verhindert werden kann. Aus liechtensteinischer Sicht stellt sich die Frage, welche Folgen der Bau dieses Tunnels für den Pendlerverkehr und den Transitverkehr haben wird, sollte der Tunnel gebaut werden. Diese Situation führt zu folgenden Fragen:

1. Auf der Strecke Tisis-Schaanwald stieg der Verkehr in neun Jahren um 9,9%. Mit welcher Steigerungsrate pro Jahr rechnet die Regierung, wenn der Stadttunnel den PKW-Verkehr direkt vor die Grenze in Schaanwald führt?
2. Der Schwerverkehrsanteil stieg zwischen 2009 und 2018 um nur 0,7% auf 5,9%. Mit welcher Steigerungsrate pro Jahr rechnet die Regierung, wenn der Stadttunnel gebaut ist?
3. Welche Massnahme wird die Regierung ergreifen, damit der Transitanteil nicht steigt?
4. Durch welche Massnahmen will die Regierung den Zielverkehr beeinflussen, damit Schaanwald nicht Ruggeller Steigerungseffekte von 35 bis 39% erleben muss?

Antwort vom 08. November 2019

Bevor auf die einzelnen Fragen eingegangen wird, ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass sich das Verfahren derzeit vor dem Verwaltungsgerichtshof befindet, der der Beschwerde jüngst keine aufschiebende Wirkung zuerkannt hat, aber inhaltlich noch keine Entscheidung getroffen hat. Die Regierung bzw. der Staat Liechtenstein hat keine Parteistellung in diesem Verfahren, wurde aber im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung konsultiert.

Die Antworten zu den Fragen 1 und 2 stützen sich somit auf die im Rahmen des damaligen UVP-Einreichprojekts unterstellten Prognosen. Neuere Prognosen liegen der Regierung aktuell nicht vor. In der Vergangenheit vertrat Liechtenstein zudem die Haltung, dass, bevor keine finale Entscheidung in Österreich gefällt wurde, keine konkreten Lösungen auf Liechtensteiner Seite erarbeitet und vorgestellt werden

Zu Frage 1:

Gemäss UVP-Einreichprojekt 2013 wird nach dem Vollausbau des Stadttunnels Feldkirch im Jahre 2025 an der Grenze in Tisis eine Verkehrsbelastung von 12'930 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) erwartet. Ohne den Stadttunnel (Nullplanfall) wird im Jahr 2025 an der Grenze in Tisis eine Verkehrsbelastung von 11'440 KFZ/Tag, DTV erwartet. Dies bedeutet, dass mit dem Stadttunnel 2025 1'490 Kraftfahrzeuge mehr als ohne Stadttunnel an der Grenze in Tisis ankommen werden. Bezogen auf die Relation Walgau-Liechtenstein wird nach einer Realisierung des Stadttunnels von einer Steigerungsrate von 1.74% jährlich ausgegangen. Wobei bereits heute, also 6 Jahre vor dem Prognosezeitpunkt, der ohne Stadttunnel prognostizierte Wert für das Jahr 2025 übertroffen wird. Dies relativiert die Aussagekraft der damals gemachten Prognosen.

Zu Frage 2:

Beim Verkehrsmodell, welches dem Projekt des Stadttunnels Feldkirch zugrunde liegt, wurden für den Leicht- und den Schwerverkehr die gleichen Hochrechnungsfaktoren und Steigerungsraten bis zum Prognosezeitpunkt 2025 verwendet. Gemäss dem Verkehrsmodell müsste daher von einer Steigerungsrate von 1.74% jährlich ausgegangen werden.

Diese Betrachtungsweise ist aus Sicht der Regierung sachlich nicht korrekt. Diese Tatsache sowie der Fakt, dass in den Betrachtungen zur Verkehrsprognose in keinsten Weise gesondert auf das LKW-Regime eingegangen wurde, wurde im Rahmen des UVP-Verfahrens zum Stadttunnel Feldkirch von der Regierung gerügt.

Zu Frage 3:

Der Schwerverkehrsanteil an der Zählstelle beim Grenzübergang Schaanwald-Tisis beträgt für 2018 rund 6% des gesamten Verkehrs von rund 11'600 Fahrzeugen täglich (DTV). Von diesen 6% LKW-Verkehr, also rund 700 LKW in beiden Fahrtrichtungen, sind wiederum nur 12%, also rund 84 LKW Transitverkehr. Die restlichen 88% des LKW-Verkehrs sind Ziel- und Quellverkehr Liechtenstein. Inwiefern sich dies durch die Eröffnung des Stadttunnels und die damit einhergehende allfällige Attraktivitätssteigerung der Route durch Liechtenstein ändern wird, ist aufgrund der Datenlage zum jetzigen Zeitpunkt nicht verlässlich zu prognostizieren. Allerdings wird die Regierung die Entwicklungen sorgfältig beobachten und allfällige Massnahmen prüfen.

Zu Frage 4:

Steigerungseffekte wie beschrieben werden nicht möglich sein, da die Kapazitätsgrenzen der Liechtensteiner bzw. Vorarlbergerstrasse lange vorher eintreffen würden. Eine Beeinflussung des Zielverkehrs wäre nur mit Zwangsmassnahmen möglich, welche zum einen unter Umständen dem Recht auf freien Warenverkehr widersprechen könnten und zum anderen längere Umwege zur Folge hätte, was wiederum ökologische, zeitliche und finanzielle Konsequenzen hätte. Allerdings hat die Regierung die vordringliche Aufgabe die Bevölkerung vor störenden und gesundheitsschädlichen Auswirkungen zu schützen. Dementsprechend wird die Regierung die Entwicklungen hinsichtlich der Auswirkungen des Stadttunnels Feldkirch verfolgen und auch mit den Gemeinden nach Lösungen suchen.