

Kleine Anfrage

Strategische Umweltprüfung zur zusätzlichen Strassenverbindung Vaduz - Triesen

Frage von Landtagsabgeordnete Helen Konzett Bargetze

Antwort von Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer

Frage vom 04. März 2015

Der am 26. Januar 2015 öffentlich kundgemachte, aber auf März 2013 datierte Umweltbericht über die Strategische Umweltprüfung (SUP) zu einer zusätzlichen Strassenverbindung Vaduz - Triesen entspricht exakt dem Entwurf vom Januar 2013. Im Rahmen der SUP wurden Varianten, d.h. verschiedene Strassenführungen, vergleichend analysiert. Die Untersuchung einer sogenannten Null-Plus-Variante, d.h. einer Variante ohne Strassenbau mit entsprechenden Ersatzmassnahmen, war u.a. vom Amt für Umweltschutz, dem VCL und der LGU nach Erhalt des Entwurfes vom Januar 2013 gefordert worden, floss jedoch nicht in den Bericht ein. Die neue Verbindungsstrasse Vaduz - Triesen wird gemäss SUP zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf dem bereits stark beanspruchten Rheinübergang Sevelen - Vaduz in der Höhe von rund 1'500 Fahrzeugen täglich führen. Fragen ergeben sich aus der Tatsache, dass Boden ein kostbares, knappes Gut ist, dass die geplante Verbindungsstrasse gemäss SUP zu induziertem Mehrverkehr und damit zu einer erhöhten Immission von Schadstoffen und Lärm führt, und dass der Bau einer neuen Strasse erhebliche investive, aber auch jährliche betriebliche Kosten mit sich bringt.

- * Wie sehen die weiteren Planungsschritte und deren zeitlicher Horizont in Bezug zur geplanten zusätzlichen Strassenverbindung Vaduz - Triesen aus?
- * Weshalb wurde auf einen Einbezug einer Null-Plus-Variante in die SUP verzichtet, obwohl in Sparzeiten eine solche Prüfung auch hinsichtlich Kosten relevant wäre?
- * Warum wird ein Mehr an Verkehr mit entsprechenden Immissionen von Schadstoffen und Lärm in Kauf genommen, ohne eine Null-Plus-Variante geprüft zu haben?
- * Welche Folgen hat der induzierte Mehrverkehr durch die neue Strassenverbindung auf den Engpass Rheinübergang Sevelen - Vaduz, gerade nachdem der Bund dessen Priorität im Februar 2014 von A nach C zurückgestuft hat und ein Ausbau damit längerfristig nicht realisiert wird?
- * Wie hoch sind die geplanten investiven Kosten für die Erstellung der neuen Strassenverbindung Vaduz - Triesen sowie die geplanten Folgekosten?

Antwort vom 05. März 2015

Zu Frage 1: In einem nächsten Schritt wird ein Vorprojekt für die Strassenverbindung Vaduz-Triesen auf Basis der in der SUP festgelegten Variante, als Grundlage für die anschliessende Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt.

Zu Frage 2 und 3: Wie bereits bei der Vernehmlassung des Untersuchungsrahmens dargelegt, wurde aus folgenden Gründen im Rahmen der SUP auf die Prüfung einer NullPlus-Variante verzichtet:

Mit dem Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ vom 30. September 2008 wurde die verkehrspolitische Leitidee für Liechtenstein formuliert. Das Mobilitätskonzept als übergeordnetes Planungsprogramm, verfolgt die Strategie, den öffentlichen Verkehr - wie bereits heute - auf den Hauptachsen entlang den Siedlungsschwerpunkten sowie auf einer ausgebauten Eisenbahn zu führen. Zur Erhaltung und Verbesserung der Attraktivität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, sollen ergänzend in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden auch Strasseninfrastrukturmassnahmen, namentlich Engpass-beseitigungen, Entlastungsstrassen, Industrieerschliessungen, realisiert werden.

Für die im Mobilitätskonzept definierte Teilstrategie von ergänzenden Strasseninfrastruktur-massnahmen werden im Landesrichtplan sowie in den Gemeinderichtplänen u.a Korridore reserviert, was auch für eine Strassenverbindung zwischen Vaduz und Triesen der Fall ist.

Zu Frage 4: Im Agglomerationsprogramm wurde die Wichtigkeit dieses Rheinübergangs erkannt. Aktuell laufen Gespräche betreffend einer zeitnahen Ertüchtigung des Rheinübergangs Vaduz-Sevelen mit den zuständigen Bundesstellen. Ziel ist eine Einstufung in den Horizont A für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation. Zudem wurden im Rahmen einer der SUP nachgelagerten Netzstudie für den Bereich Vaduz-Triesen die nötigen Massnahmen aufgezeigt.

Zu Frage 5: Aussagen zu den approximativen Investitionskosten können erst nach dem Vorliegen des Vorprojekts gemacht werden.