

Kleine Anfrage

Mobilitätskonzept 2015

Frage von Stv. Landtagsabgeordneter Patrick Risch

Antwort von Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer

Frage vom 01. April 2015

Im September 2008 verabschiedete die damalige Regierung das Mobilitätskonzept 2015 und legt darin eine Gesamtverkehrspolitik für den mittelfristigen Zeithorizont fest. In diesem Mobilitätskonzept werden die Rahmbedingungen und Einflussfaktoren wie auch Strategien aufgeführt. Die Verkehrspolitik soll einen positiven Beitrag zur Standort- und Lebensqualität leisten. Unter anderem heisst es dort auf Seite 31: «das verfügbare Angebot des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Fahrradverkehrs sowie das vorhandene Strassennetz beeinflussen die Verkehrsmittelnachfrage sowie den Modalsplit». Es wurden fünf Teilstrategien in den Bereichen Siedlungsentwicklung, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Fahrradverkehr, sowie Güterverkehr entwickelt. In Kapitel 6.3 wird ein Controlling-System vorgeschlagen um die Zielerreichung zu prüfen.

- * Steht die derzeitige Regierung noch voll hinter dem Mobilitätskonzept 2015 und den darin umrissenen Lösungsansätzen, insbesondere für den öffentlichen Verkehr und Fahrradverkehr?
- * Wurden und werden in Liechtenstein Zahlen erhoben, um den Modalsplit (Aufteilung der Verkehrswege zwischen motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr) zu messen und daraus den Erfolg der Massnahme der Mobilitätsstrategie abzuleiten?
- * Welche konkreten Massnahmen wurden in den Jahren 2013 und 2014 umgesetzt, um den öffentlichen Verkehr zu stärken?
- * Welche Massnahmen wurden 2013 und 2014 im Bereich Fahrradverkehr konkret umgesetzt, um die Nutzung des Langsamverkehrs in Liechtenstein attraktiver zu gestalten?
- * Wurde ein Controlling-System, wie in Kapitel 6.3, vorgesehen mit quantitativen Zielwerten umgesetzt?

Antwort vom 02. April 2015

Zu Frage 1: Die Regierung steht nach wie vor hinter der Verkehrspolitischen Leitidee und den Grundsätzen. Die Grundsätze des Mobilitätskonzepts haben nach wie vor Gültigkeit. Das Mobilitätskonzept ist auch Grundlage für das Agglomerationprogramm Werdenberg-Liechtenstein. Zudem wurden die Erkenntnisse aus dem Mobilitätskonzept in den Landesrichtplan eingepflegt und dienen so als behördenverbindliches Planungsinstrument.

Auch die einzelnen Teilstrategien werden nach wie vor als sinnvoll und zielführend erachtet. Die aufgezeigten Lösungsansätze sind teilweise umgesetzt, teilweise in Umsetzung – in gewissen Bereichen werden sie überprüft und allenfalls neu festgelegt. Erste Gespräche zum Start dieses Prozesses haben bereits stattgefunden.

Zu Frage 2: Bei der Volkszählung 2000 wurde der Modalsplit nach den damaligen Kriterien des Kollektivverkehrs (KV) im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr (MIV) für die einzelnen Gemeinden und das Land ausgewertet. Diese Auswertungen können auf der Internetseite des Amtes für Statistik im Detail nachgelesen werden. Im Jahre 2008 wurde zudem das Verkehrsverhalten bzw. die Verkehrsmittelnutzung und -ausstattung der Bevölkerung Liechtensteins umfassend erhoben und ausgewertet (Studie „Verkehrsverhalten in Liechtenstein“ Isopublic, 2008).

Die LIHK führte in den Jahren 2003 und 2010 unter ihren Mitgliedsunternehmen (inkl. der Liechtensteinischen Landesverwaltung) Mobilitätsbefragungen durch bei welchen u.a. auch das Modalsplit bei den Arbeitspendlerverkehren erhoben wurde.

In der Liechtensteinischen Landesverwaltung wird seit Einführung des Betrieblichen Mobilitätsmanagement im Jahre 2008 jährlich ein Bericht zur Wirksamkeit des Betrieblichen Mobilitätsmanagement des Landes gemäss dem Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetz (LMMG), Art.8 der Regierung zur Kenntnis gebracht. Inhalt dieses Berichts ist u.a. der Modalsplit der Angestellten der LLV für die Bewältigung ihres Arbeitsweges.

Zu Frage 3: Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein wurde hinsichtlich des Konzepts „Busbevorzugungsmassnahmen“ eine abgestimmte Gesamtsicht über mögliche Busbevorzugungsmassnahmen über das gesamte Land erarbeitet. Dieses Gesamtkonzept wird nach der Bereinigung und Verabschiedung durch die Regierung Grundlage für die zukünftigen Planungen des Landes darstellen. Derzeit wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und im Rahmen des Agglomerationsprogramms die Überprüfung der Zugänglichkeit der Haltestellen durchgeführt.

Eine durchgängige Bevorzugung des Linienbusverkehrs an sämtlichen Lichtsignalanlagen des Landes wurde bei stauanfälligen Kreuzungen gewährleistet, um die Fahrplanstabilität zu den Spitzenstunden halten zu können.

Bei Infrastrukturprojekten des Landes werden jeweils bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Öffentlichen Verkehr mitberücksichtigt. Dies sind z.B. Buswartekabinen, behindertengerechte Haltekannten und Mittelinseln zur sicheren Fussgängerquerung bei den Haltestellen.

Für den Bereich der Zollstrasse Schaan wird derzeit eine vertiefte Detailuntersuchungen zur Buspriorisierung durchgeführt und auf deren Wirksamkeit und Nutzen geprüft.

Zu Frage 4: Mit der Genehmigung des Hauptradroutenkonzeptes Liechtenstein hat die Regierung im Jahr 2014 ein wirksames Instrument zur Förderung eines regionalen und überregionale Radwegverkehrs geschaffen. Die in diesem Hauptradroutennetz ausgeschiedenen Radwege sollen schnelle Verbindungen zwischen den Ortschaften und Regionen ermöglichen und damit vor allem den Pendlerverkehr im Gegensatz zum Freizeitradverkehr ansprechen.

Noch in diesem Frühjahr wird der Kick-off für die im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein als A-Massnahme vom Bund geförderte Langsamverkehrsbrücke zwischen Buchs und Schaan/Vaduz stattfinden.

Weitere Projekte welche bereits umgesetzt wurden, sind der Ausbau der grenzüberschreitenden Radwegverbindungen Ruggell-Nofels und Mauren-Tisis im Bereich des Egelsees, sowie der in diesem Jahr geplante Ausbau der Fuss- /Radwegverbindung entlang der Essanestrasse von Eschen nach Bendern. Zudem wird im Rahmen des Ausbaus des Hauptradroutennetzes gemeinsam mit der Gemeinde Vaduz derzeit der Radweg entlang dem Binnenkanal von Vaduz nach Triesen realisiert.

Bei sämtlichen Infrastrukturprojekten des Landes werden jeweils bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr mitberücksichtigt.

Zur Sensibilisierung der Bevölkerung beteiligt sich die Regierung auch an Förderungsmassnahmen von Betrieben und Institutionen wie beispielsweise der Wettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Das Land Liechtenstein ist neben den 26 Kantonen der Schweiz Mitglied bei „Schweiz Mobil“. Das nationale Netzwerk kennzeichnet schweizweit Velo- und Mountainbikerouten für Freizeit und andere Verkehre. Das Land Liechtenstein hat im Rahmen von Schweiz Mobil eine Rad- und Mountainbikekarte herausgegeben.

Zu Frage 5: Unter Kapitel 6, Umsetzung, sind die Instrumente des Mobilitätskonzepts 2015 wie der Verkehrsdienstebericht und der Verkehrsinfrastrukturbericht aufgeführt.

Der Verkehrsdienstebericht legt dar, welches Angebot im Öffentlichen Verkehr bereitgestellt werden soll und welche Infrastrukturen und Anlagen hierzu notwendig sind. Der Verkehrsinfrastrukturbericht wiederum befasst sich mit den Fragen des Baus, Betriebs und Unterhalts der gesamten Verkehrsinfrastruktur neben dem Strassennetz beinhaltet es auch die Bereiche ÖV sowie Fuss- und Fahrradverkehre sowie Möglichkeiten zur Nutzung des Schienenverkehrs.

Aus der Gegenüberstellung der jeweiligen Berichte ergibt sich das Monitoring und Controlling im Sinne von Kapitel 6.3 des Mobilitätskonzept 2015. Für einzelne Teilbereiche wurden und werden in diesen Berichten auch Wirkziele und Messgrössen gesondert ermittelt und dargestellt.