

Kleine Anfrage

Mehrverkehr für Schaanwald und Nendeln aufgrund Stadttunnel Feldkirch

Frage von Landtagsabgeordneter Daniel Oehry

Antwort von Regierungsrätin Graziella Marok-Wachter

Frage vom 06. März 2024

In regelmässigen Abständen erkundigen sich Abgeordnete nach den Verkehrsauswirkungen für Schaanwald, Nendeln und in Folge für das ganze Land. Gemäss Planung soll der Stadttunnel in sechs Jahren, sprich 2030 vollendet sein. Dieser soll zu einer Entlastung der Bärenkreuzung führen, in dem er den Verkehr mit Ziel Liechtenstein unter der Stadt hindurch leitet. Das wird aus meiner Sicht attraktiv für Pendlerinnen und Pendler und kann in diesem Kontext dazu führen, dass sich Gewohnheiten dahingehend verändern, dass wieder die Route Tisis-Schaanwald genutzt wird. Auch wenn Prognosen in die Zukunft schwer sind, lässt sich mit dem Blick zurück erkennen, dass Tunnelprognosen zu niedrig waren und Kapazitäten früher erreicht wurden. Darum ist auch hier zu erwarten, dass dieser Umstand hier zutreffen wird. Bis Ende 2023 sollte gemäss Berichten das überarbeitete Verkehrsmodell für unsere Region vorliegen. Dies führt zu folgenden Fragen:

- * Zu welchen Erkenntnissen hat das neue Verkehrsmodell in Bezug auf die Konsequenzen für die Strecke Tisis, Schaanwald, Nendeln geführt?
- * Mit welcher Zunahme beim Individualverkehr rechnet die Regierung generell?
- * Mit welcher Zunahme beim Individualverkehr rechnet die Regierung aufgrund des Tunnels?
- * Mit welchen Massnahmen gedenkt die Regierung dieser Zunahme zu begegnen, um die Betroffenen an diesen Verkehrsachsen zu schützen?

Antwort vom 08. März 2024

Zu Frage 1:

Es ist richtig, dass das "Verkehrsmodell Liechtenstein" aktuell überarbeitet bzw. aktualisiert wird. Es muss dabei präzisiert werden, dass es sich konkret um zwei Modelle handelt deren Resultate auch zusammengeführt werden.

Die erste Modellierung hängt mit der Inbetriebnahme des Stadttunnels Feldkirch im Jahr 2030 zusammen. Diesbezüglich wurde eine spezifische Modellierung durchgeführt deren Resultate vorliegen und der Regierung Ende 2023 zur Kenntnis gebracht wurden. Die zweite Modellierung betrifft das allgemeine künftige Verkehrsaufkommen in Liechtenstein sowie dem grenznahen Ausland. Diese zweite Modellierung wird als "Verkehrsmodell Liechtenstein" bezeichnet. Die Resultate dieser zweiten Modellierung liegen als Vorabzug vor, wurden der Regierung jedoch noch nicht zur Kenntnis gebracht.

Neben den beiden Modellierungen ist auf die gemeinsam mit dem Bundesland Vorarlberg durchgeführte Güterverkehrserhebung hinzuweisen. Bei dieser Güterverkehrserhebungen wurden Kraftfahrende während zwei Monaten unter anderem zu ihrem Abfahrts- und Zielort befragt um so die Verkehrsströme des Güterverkehrs auf der Strasse konkret zu messen. Die Befragungen sind abgeschlossen und die Auswertung läuft.

Die zusammengeführten Modellierungen werden gemeinsam mit der Güterverkehrserhebung eine wichtige Grundlage für die Weiterbearbeitung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der Arbeiten des Projekts "Raum und Mobilität 2050" bilden und entsprechend einfließen.

Zu Frage 2:

Gestützt auf die prognostizierten Entwicklungen der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen in Liechtenstein sowie im grenznahen Ausland geht die Regierung grundsätzlich von einem in Zukunft weiter ansteigenden Verkehrsaufkommen in Liechtenstein aus.

Basierend auf dem erwähnten Vorabzug des "Verkehrsmodells Liechtenstein" werden für das gesamte Land im Jahr 2030 rund 11'000 zusätzliche Fahrten pro Tag gegenüber 2019 prognostiziert.

Weitere/konkrete Aussagen können getroffen werden, sobald die Modellierung zu den Auswirkungen des Stadttunnels Feldkirch mit den Modellierungen des "Verkehrsmodells Liechtenstein" und den Ergebnissen der laufenden Güterverkehrserhebung finalisiert und zusammengeführt werden.

Zu Frage 3:

Wie in der Beantwortung der Frage 1 ausgeführt, wurde nebst dem "Verkehrsmodell Liechtenstein" eine weitere Verkehrsmodellierung zu den Auswirkungen des Stadttunnels Feldkirch durchgeführt.

Diese fokussiert auf den durch die Inbetriebnahme des Stadttunnels Feldkirch induzierten Verkehr. Hierzu wurde ein Prognosehorizont 2030 mit Stadttunnel Feldkirch sowie ein Prognosehorizont 2030 ohne Stadttunnel Feldkirch erarbeitet und einander gegenübergestellt.

Diese Betrachtungen haben ergeben, dass für Liechtenstein im Jahr 2030 gesamthaft eine Verkehrszunahme von rund 900 bis 1000 Fahrzeugen pro Tag alleine durch die Inbetriebnahme des Stadttunnels Feldkirch im Jahr 2030 resultiert. Auf der einen Seite sind Mehrbelastungen von rund 1300 bis 1500 Fahrzeugen pro Tag zwischen Schaanwald und Nendeln sowie je rund 500 zusätzliche Fahrzeuge pro Tag auf den Achsen Nendeln-Schaan und Nendeln-Rheinbrücke Bendern zu erwarten. Auf der anderen Seite gibt es jedoch auch Abschnitte, für welche durch den Stadttunnel Feldkirch Verkehrsreduktionen zu erwarten sind. Konkret werden auf der Achse Nofels-Ruggell-Ruggell Rheinbrücke rund 500 Fahrzeuge pro Tag weniger erwartet, ebenso rund 100 Fahrzeuge pro Tag weniger auf der Autobahn A13 von/nach St. Margrethen.

Zu Frage 4:

Die bereits vorhandene Lärm- und Umweltschutzgesetzgebung bildet eine zentrale Grundlage zur Minimierung der negativen Auswirkungen des zunehmenden Verkehrsaufkommens auf Siedlungsgebiete, die Bevölkerung und die weitere Umwelt.

Weiter gilt festzuhalten, dass laufend im Rahmen der Bearbeitung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 oder aber auch durch die Arbeiten des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein Projekte zur Entschärfung der Verkehrsprobleme bzw. zur Verlagerung des Modal-Splits zugunsten des ÖV, Fuss- und Radverkehrs bearbeitet werden.

Zusätzlich hat die Regierung im Sommer 2023 das Projekt "Raum und Mobilität 2050" initiiert, in dessen Rahmen weitere und längerfristige Massnahmen identifiziert und ausgearbeitet werden sollen. Die Verkehrsprognosen fliessen als wesentliche Grundlagen in die Arbeiten dieses Projekts ein.