



## Argumentarium Nordspange Schaan

### Zum Projekt in Kürze:

Die „Nordspange Schaan“ ist eine projektierte Landesstrasse von der Feldkircherstrasse über die Bänderstrasse bis zur Zollstrasse. Die erste Etappe, der sogenannte Industriezubringer, führt von der Feldkircherstrasse bis zur Industrie Schaan. Die zweite Etappe führt mitten durchs Riet westlich von Schaan. Projektträger ist das Land Liechtenstein. Mit dem Projekt soll das Arbeitsplatzzentrum im Industriegebiet besser bedient werden. Die Wohnquartiere Besch, Zagalzel und Specki sowie die Lindenkreuzung sollen entlastet werden. Die Nordspange ist im von der Regierung genehmigten Verkehrsrichtplan Schaan festgehalten. Die Strasse soll zugleich die zukünftige Siedlungsgrenze bilden. Die Länge: 1. Etappe: 2.2 km (inklusive Ausbau Zufahrten), 2. Etappe: 1.4 km. Vorgesehen ist eine Geschwindigkeit von 60 Kilometer pro Stunde. Zur Zeit läuft eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Projekt hat massgebliche Umweltauswirkungen in den Bereichen Luft/Lärm sowie Landschaft/Landwirtschaft/Lebensraum/Boden.

Die LGU ist nach Prüfung eines umfangreichen Umweltverträglichkeitsberichtes und eines Ergänzungsberichtes der Meinung, dass die Umweltverträglichkeit des Projektes mit dem vorliegenden Bericht nicht nachgewiesen ist.

### **Die wichtigsten Argumente für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, für die Erhaltung der Lebensraumqualität und gegen das Projekt Nordspange Schaan**

#### **1. Erholungsgebiete erhalten und Lebensqualität sichern!**

Sowohl die erste Etappe, der sogenannte „Industriezubringer“ wie auch die zweite Etappe führen mitten durch zwei wichtige stark frequentierte Erholungs- und Freizeitgebiete. Die landschaftliche Qualität und die Ruhe der Gebiete werden massiv beeinträchtigt. Die Nordspange soll die zukünftige Siedlungsgrenze markieren. Zu befürchten ist auch eine Zunahme des Siedlungsdrucks auf die westliche Seite der Strasse.

#### **2. Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten statt zerstören!**

Der zusammenhängende Lebensraum im Riet bei Schaan wird durch den Bau der Nordspange und insbesondere deren Betrieb dauerhaft zerstört oder erheblich beeinträchtigt. Bereits heute werden in Liechtenstein täglich 500 Quadratmeter Land verbaut. Die Lebensräume und die Lebensraumqualität werden durch die Zerschneidung einer der wenigen noch vorhandenen grösseren zusammenhängenden Grünflächen sowie durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen stark beeinträchtigt.

### **3. Kein unnötiger Verlust von fruchtbarem Kulturland!**

Die Beeinträchtigungen für die landwirtschaftliche Nutzung sind erheblich. Einerseits gehen wertvollste landwirtschaftliche Flächen in bedeutendem Umfang verloren, andererseits wird der landwirtschaftliche Verkehr durch die Zerschneidung des Gebietes sowie durch die mangelnde Anbindung von Feldwegen stark beeinträchtigt.

### **4. Verkehrswachstum nicht einfach hinnehmen sondern lenken.**

Die kommunizierten Zukunftsszenarien basieren auf der Annahme, dass die Entwicklung der Bevölkerung und die der Beschäftigung direkt mit der entsprechenden Zunahme des Verkehrs einhergeht. Das muss nicht sein. Ziel sollte eine Veränderung des Modalsplits sein. Mit einer klaren Fokussierung auf den Arbeitsverkehr und der Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei den Arbeitnehmenden von bis zu 30% möglich.

Liechtenstein: 13% öffentlicher Verkehr, 87% motorisierter Individualverkehr

Vorarlberg: 11% öffentlicher Verkehr, 33% Rad- und Fussverkehr, 56% motorisierter Individualverkehr.

Wenn in Liechtenstein bis 2010 nur jede 5. Autofahrt vermieden würde, hätten wir täglich mehr als 12'000 Fahrten weniger als 2005.

### **5. Umfahrungsstrassen bringen zusätzlichen Verkehr.**

Durch die Erhöhung des Verkehrsflusses kann zwar kurzfristig eine Minderung des Schadstoffausstosses erreicht werden. Das Problem ist Folgendes: Wenn Hindernisse abgebaut und Kapazitäten vergrössert werden, gibt es eine Anziehungswirkung für neuen Verkehr, den sogenannten induzierten Verkehr. Es ist uns keine gebaute Umfahrungsstrasse bekannt, die längerfristig einen Entlastungseffekt gebracht hat. Im Gegenteil. Es ist mehrmals wissenschaftlich nachgewiesen, dass Umfahrungsstrassen neben dem „allgemeinen Verkehrswachstum“ zusätzlich Verkehr erzeugt haben.

Nicht nur Schaan, sondern auch Nendeln Süd wird gemäss Interpellationsbeantwortung BuA80/2006 15 % mehr motorisierten Verkehr erhalten, 1'900 Fahrzeuge pro Tag.

### **6. Wir wollen saubere und gesunde Luft.**

Bereits heute haben wir in Liechtenstein eine Luftschadstoffbelastung wie in der Stadt Zürich. Rund die Hälfte aller Luftschadstoffe stammen aus dem Verkehr. Das Luftreinhaltegesetz in Liechtenstein erlaubt gerade mal eine jährliche Überschreitung der Tagesmittelwerte für Ozon, Feinstaub und Stickoxide. Der Vollzug dieses Gesetzes liegt im Argen:

Gemessene Überschreitungen in Liechtenstein vom 1. Januar bis 1. Oktober 2006:

Ozon: 55 Tage mit Überschreitungen des Stundenmittels (insgesamt 366 Stunden)

Feinstaub: 37 Überschreitungen

Stickstoffdioxid: 11 Überschreitungen

### **7. Wir brauchen keine zweite Autobahn durch Liechtenstein.**

Liechtenstein braucht ein grenzüberschreitendes Verkehrskonzept und eine intensive Zusammenarbeit mit den Nachbarländern Vorarlberg und Schweiz. Davon reden alle, während intensiv an Umfahrungsstrassen geplant wird. Der Schwabbrünna-Tunnel als direkter Zubringer zur Nordspange Schaan ist im Landesrichtplan enthalten. Die Fortsetzung der Nordspange bis zur Industrie Triesen ist bereits in Planung. Die Nordspange Schaan ist zentrales Teilstück dieser landesweit geplanten Strassenverbindung, welche den Verkehr von der Autobahn A13 ins Land holt.

Misstände: Das Ressort Verkehr arbeitet als „Inselressort“, praktisch kein Austausch mit dem Umweltressort. Im Rahmen der Landerichtplanung hat sich das Ressort nicht auf den Planungsprozess eingelassen. Obwohl die Liechtensteiner Bevölkerung sich anlässlich einer Umfrage 2004 deutlich für einen schwerpunktmässigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs ausgesprochen hat, hat die Regierung bis jetzt diese Grundsatzfrage nicht beantwortet. Der Leiter des Tiefbauamtes (zuständiges Amt!) ist führend in der Beratung des Ressorts. Der Vorarlberger Landesrat Rein hat sich anlässlich einer Diskussionsrunde mit Liechtensteiner Nichtregierungsorganisationen im Oktober 2006 über die mangelnde Kooperationsbereitschaft Liechtensteins beklagt.

### **8. Verkehrspolitik darf nicht reine Infrastrukturpolitik sein.**

Verkehrspolitik darf nicht reine Infrastrukturpolitik sein. Eine zeitgemässe nachhaltige Verkehrspolitik prüft einerseits politische, marktwirtschaftliche und private Massnahmen zur Verkehrsreduzierung und -lenkung. Andererseits setzt sie auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und dessen Bevorzugung, allenfalls flankierend dazu auf punktuelle Infrastrukturverbesserungen bei wichtigen Strassenknoten (Beispiel: Baden CH). Grundsätzlich kann gegen eine neue Strasse nichts eingewendet werden, wenn das Problem unter Berücksichtigung aller Aspekte sorgfältig definiert wird, und wenn nachgewiesen wird, dass nach Prüfung aller möglichen Alternativen ein Strassenneubau das Problem am besten lösen wird.

### **9. Nachhaltige Alternativen müssen geprüft werden.**

Für die Nordspange Schaan sind bis jetzt keine Alternativen geprüft worden. Es muss eine „Null-Plus-Variante“ geprüft werden mit:

- Massnahmen zur Reduktion des Schleichverkehrs
- Steuerungsmassnahmen zur Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs beim Arbeitsverkehr
- Massnahmen zu Ausbau und Angebotserweiterung des öffentlichen Verkehrs.

Die erste Etappe des Projektes Nordspange Schaan ist als Umfahrungsstrasse und nicht als Industriebzubringer konzipiert. Wenn es tatsächlich nur um den Industriebzubringer ginge, wäre die Ausgangslage völlig neu. Er müsste neu konzipiert werden. Diese Planung müsste im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung mit Alternativenprüfung stattfinden.

### **10. Die Schaaner Bevölkerung hat das Projekt bereits zweimal abgelehnt.**

In zwei Volksabstimmungen hat sich die Schaaner Bevölkerung gegen eine Umfahrungsstrasse ausgesprochen.

Juni 1999: Gemeindeabstimmung, Ja-Stimmen 627 = 45,2 %, Nein-Stimmen 760 = 54,8 %

Juni/Juli 1988: Konsultativ-Abstimmung „Verkehr“ Gesamtumfahrung? Ja-Stimmen 319 = 27 %, Nein-Stimmen 861 = 73 %

Die Gemeinde Schaan hat sich dieses Problems entledigt, indem sie das Projekt dem Land als Projektträger und zur Finanzierung übergeben hat.

### **11. Bedarf und Zielerreichung sind nicht glaubwürdig nachgewiesen.**

Folgende Aspekte sind bei der Prüfung nicht berücksichtigt worden:

- Südumfahrung Feldkirch: Alle vorgesehenen Strassenbauvarianten generieren mehr Verkehr in Liechtenstein, sowohl PKWs als auch LKWs.
- Die Neugestaltung der Verkehrsentwicklung im Zentrum von Schaan schafft mehr Kapazität. Es ist dadurch mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen.
- Die Nordspange Schaan stellt eine Kernetappe der landesweit geplanten Umfahrungsstrassen dar (Tunnelvarianten, Umfahrungsstrassen Vaduz und Triesen). Die verkehrlichen Anziehungs- und Verlagerungseffekte werden erheblich sein.
- Durch den Abbau von Hindernissen wird ein erheblicher Teil des Transitverkehrs durch Liechtenstein sich auf die Route Schaanwald-Nendeln-Schaan-A13 verlagern.
- Die Regierung hat den Umweltverträglichkeitsbericht zur Ergänzung der verkehrlichen Auswirkungen zurückgewiesen. In diesem Ergänzungsbericht sind Belastungszahlen auf der 1. Etappe der Nordspange von ursprünglich 1'600 auf neu 3'700 KFZ/Tag erhöht worden. Dieser Anstieg wird im Bericht nicht dargelegt. Ein Gefälligkeitsgutachten?

- Eine derart grosse Streuung in diesem zentralsten Aspekt der Nutzendarlegung ist der Glaubwürdigkeit sämtlicher Prognosen abträglich. Dies disqualifiziert sowohl die dem UVB wie auch die der Interpellationsbeantwortung der Regierung zugrundeliegenden Berechnungen.

## **12. Salomitaktik: Der Industriebzubringer kann nicht isoliert betrachtet werden.**

Regierung und Gemeinde betreiben Salomitaktik, wenn sie behaupten, die zweite Etappe sei kein Thema. Letzterem widerspricht Folgendes:

- Der Industriebzubringer allein wäre keine Landesstrasse, trotzdem liegt das Projekt beim Land.
- Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde im Jahr 2005 für das Projekt „Nordspange Schaan“ eröffnet, mit der Begründung, man wolle die Pläne offen darlegen und keine Salomitaktik betreiben.
- Umfahrungsstrassen sind Programm. Sämtliche Richtpläne auf Gemeinde- und Landesebene, aber auch das Regierungsprogramm sehen „Entlastungsstrassen“ vor. das Projekt wird von der Gemeinde mit dem von der Regierung genehmigten Gemeinde-Verkehrsrichtplan legitimiert.
- Vorsteher Daniel Hilti hat sich im Vaterland vom 07.04.06 für die 2. Etappe geäussert: „Persönlich bin ich der Auffassung, dass die Realisierung des Industriebzubringers eine erste und spürbare Entlastung und Verkehrsentsflechtung bringen wird. Ausserdem bin ich der Ansicht, dass wir – wenn wir es wirklich ernst meinen mit der Entlastung der Wohnquartiere von Verkehr, Lärm und anderen Emissionen – langfristig die Nordspange bis zur Zollstrasse brauchen.“

## **13. Die Entlastungswirkung des Industriebzubringers ist marginal.**

Der Industriebzubringer soll gemäss BefürworterInnen die Quartiere Besch, Zagalzel und Specki vom Schleichverkehr der ArbeitnehmerInnen und Zubringer-Transporte entlasten. Tatsache ist, dass nur jede 6. Fahrt durch diese Quartiere auf den Industriebzubringer gelenkt werden könnte. Der Industriebzubringer würde also nur für etwa 1600 Fahrten täglich gebaut. Eine Entlastung der Wohnquartiere kann erreicht werden durch „konventionelle“ und bewährte Quartierberuhigungsmassnahmen wie Zubringerdienst in Wohnstrassen und Bahnübergang, Einbau von Hindernissen und Einführung von Temporeduktion.

Die Entlastungswirkung bei der Lindenkreuzung könnte erst mit dem Bau der 2. Etappe greifen. Dies wurde im Umweltverträglichkeitsbericht dargelegt, jedoch unter unsorgfältigen Annahmen. Diesen Bericht haben wir in einer Stellungnahme bereits kritisiert.

## **14. Industriebzubringer und Nordspange verlagern Schleichverkehr.**

Statt Entlastungseffekte werden vor allem Verlagerungseffekte eintreten:

Beim Bau des Industriebzubringers ohne 2. Etappe wird sich der Schleichverkehr ins Malarsch-Quartier verlagern. Wer von der Feldkircherstrasse kommend zur Rheintalautobahn will, wird von der Bendererstrasse nicht den Weg über die Lindenkreuzung, sondern über die Wohnquartiere nehmen.

## **15. Die Nordspange holt Transitverkehr nach Schaan.**

Bereits heute ist der Weg über Schaan gemäss Routenplanern die kürzeste Verbindung zwischen A14 (A) und der A13 (CH). Mit dem Industriebzubringer und dann definitiv mit der Nordspange wird die Route über Schaan die schnellste Verbindung. Die Anziehungswirkung auf den Transitverkehr wird gross sein. Tatsache ist:

- Eschen wird entlastet: Schaan übernimmt mit dem Bau der Nordspange Verkehr von der Essanestrasse (900 Fahrzeuge pro Tag).

- Nendeln Süd wird gemäss Interpellationsbeantwortung BuA80/2006 15 Prozent mehr motorisierten Verkehr erhalten, 1'900 Fahrzeuge pro Tag.
- Die Nordspange wird Verkehr von der Rheintalautobahn nach Liechtenstein verlagern (2800 Fahrzeuge pro Tag).

### **16. Strassenbau ist ein falsches verkehrspolitisches Signal!**

Die Nordspange ist ein falsches verkehrspolitisches Signal. Auch der Industriebzubringer kann nicht als lokale Zubringerstrasse betrachtet werden, er ist und bleibt Teilstück eines landesweit konzipierten Umfahrungsstrassennetzes.

Datengrundlage:

- „Nordspange Schaan, 1. und 2. Etappe Feldkircherstrasse bis Zollstrasse (Vorhaben)“, Umweltverträglichkeitsbericht vom 17. Januar 2006. Tiefbauamt FL, Verfasser: Ingenium Vaduz.
- „Industriebzubringer Schaan, Feldkircher Strasse bis Benderer Strasse (Vorhaben)“, Ergänzungsbericht zum Umweltverträglichkeitsbericht vom 8. November 2006. Tiefbauamt FL, Verfasser: Ingenium Vaduz.
- Interpellationsbeantwortung der Regierung an den Landtag des Fürstentum Liechtenstein betreffend Umfahrungsstrasse Schaan, Nr. 80/2006

19. Januar 2007, LGU