

Stellungnahme Mobilitätsverein Liechtenstein (MOVE-LI) zum

RADROUTENKONZEPT LIECHTENSTEIN

Überlegungen grundsätzlicher Natur

Der Mobilitätsverein Liechtenstein (MOVE-LI) setzt sich für die Optimierung des Verkehrsflusses und eine klare Trennung der unterschiedlichen Verkehrsmittel in Liechtenstein ein. Von daher begrüßen wir grundsätzlich die Ausarbeitung von konkreten Massnahmen, auch betreffend eines Radroutenkonzepts für Liechtenstein. Wir müssen in Liechtenstein vermehrt ins Umsetzen kommen, Strategien und Konzepte wurden in den letzten Jahrzehnten mehr als genug erstellt.

Hier setzt unser erster Kritikpunkt an – statt Klarheit und Massnahmen für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer zu schaffen, wird das Pferd am Schwanz aufgezäumt: Mit einem Anteil von 75% ist der Grossteil der Verkehrsteilnehmer mittels motorisiertem Individualverkehr (MIV) unterwegs, weitere 12% mit dem ÖV, 8% zu Fuss und lediglich 5% mit dem Fahrrad (Zahlen Volkszählung 2020). Nun soll mit grossem finanziellem Aufwand die **Situation der anteilmässig kleinen Gruppe der Radfahrer nicht nur verbessert, sondern maximal optimiert werden – ohne Rücksicht auf alle anderen Verkehrsteilnehmer.**

Dieser Ansatz ist falsch. In unseren Augen sollte ein Konzept, auch wenn es nur ein Teilkonzept ist, allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden, um den Verkehrsfluss in Liechtenstein für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. **Das nun präsentierte Radroutenkonzept hat bei näherer Betrachtung genau den gegenteiligen Effekt, indem mit den darin vorgeschlagenen Massnahmen die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer sogar benachteiligt werden.**

Statt für alle Verkehrsteilnehmer Verbesserungen anzustreben, wird mit dem Radroutenkonzept **erneut eine Behinderungspolitik verfolgt:** Das Radroutenkonzept bezweckt eine radikale Verbesserung für 5% der

Verkehrsteilnehmer zulasten von allen anderen, indem der MIV – aber teilweise auch der ÖV – zusätzlich behindert werden soll. Zudem werden bei den Verbindungen zur Naherholung die Bedürfnisse der Fussgänger und der Umwelt kaum berücksichtigt.

Frage nach der Zuständigkeit

Zuständig für die Ortsplanung sind die Gemeinden. Die Abstimmung über das Raumplanungsgesetz, welches die Landesbehörden mit zusätzlichen Kompetenzen ausstatten sollte, wurde von der Bevölkerung in der Abstimmung von 2002 mit fast 75% deutlich abgelehnt. Gemäss Vernehmlassung zum Radroutenkonzept setzt sich jedoch der Lenkungsausschuss aus acht Mitgliedern zusammen, nämlich der zuständigen Ministerin, deren Generalsekretär, drei Amtsleitern sowie zwei weiteren Mitarbeitern der Regierung aber nur einem einzigen Gemeindevorsteher. Damit nicht genug: das Radroutenkonzept setzt sich über die vielen Verkehrsrichtpläne und Radroutenkonzepte der Gemeinden einfach hinweg. Letztere werden teils nicht einmal berücksichtigt, sondern durch völlig neue Ansätze ersetzt.

Negierung von Volksentscheiden

Es werden sogar Gemeindeabstimmungen einfach ignoriert und ins Gegenteil verdreht: so hat z.B. die Gemeinde Vaduz mit der Abstimmung über die Umfahrung Rheindamm klar festgelegt, dass die Zufahrten zum Rheindamm über die Lochgass und die Schaanerstrasse führen und letztere somit als Teil der Umfahrungsstrasse zu dienen haben.

Im Radroutenkonzept werden diese zu Radrouten degradiert und als Tempo 30-Strassen herabqualifiziert! Ebenso setzt sich das Radroutenkonzept über die Gemeindeabstimmung in Schaan hinweg und negiert schlichtweg, dass Tempo 30 z.B. für Pardiell und Gapetsch, aber auch für diverse weitere Schaaner Strassen, von der Bevölkerung schlicht abgelehnt wurde.

Damit nicht genug. Unsere Abklärungen bei am Radroutenkonzept beteiligten Personen haben ergeben, dass die Einwände von Gemeinden teilweise missachtet wurden. Sammelstrassen der Gemeinden, auch die oben erwähnten Lochgass und Schaanerstrasse, mittels Gemeindeabstimmung Teile der Umfahrungsstrasse, und viele weitere sollen durch sogenannte «NETZUNTERBRÜCHE» gar durch bauliche Sperren nicht mehr durchgängig

befahrbar sein. Dazu heisst es lapidar: «Massnahmen zur MIV-Reduktion prüfen».

Selbst Vorschläge, die Landstrassen in Teilstücken auf Tempo 30 zu reduzieren, finden Eingang in das Radroutenkonzept. Hierzu wird als Ziel aufgeführt: «Sicherheit für den Radfahrer durch tiefe Geschwindigkeiten ... verbessern». Gemäss Aussage von am Konzept beteiligten Personen widerspricht dies der Meinung der Regierung, welche auf Landstrassen Tempo 30 ausschliesse.

Selektive Auswahl der zur Mitarbeit eingeladenen Organisationen

Unter den Organen wird auch der Begriff «Foren» erwähnt, welche sich aus Vertretern der Gemeinden, Verbände und NGOs zusammensetzen sollten. Der Mobilitätsverein Liechtenstein wurde zu keiner einzigen Stellungnahme eingeladen, obwohl mehrfach die Bereitschaft erklärt wurde, zu Verkehrsthemen mitarbeiten zu wollen. Gemäss weiteren Abklärungen erging dies aber nicht nur uns so, sondern auch anderen NGOs, welche erst jetzt bei der Vernehmlassung kontaktiert wurden. Es ist schade, dass solche Gremien nicht im Vorhinein eingeladen werden, ihren Input einzubringen.

Hoher Investitionsbedarf und einseitige Berücksichtigung der Radfahrer

In der Folge stellen wir infrage, ob der hohe Investitionsbedarf für den Radverkehr, bei seinem geringen Anteil am Verkehrsaufkommen, angemessen ist. Wenn man für die Verbesserung des Radverkehrs knapp 60 Mio. CHF ausgeben will, entspräche das einer äquivalenten Investitionssumme im Bereich des motorisierten Individualverkehrs von 900 Mio. CHF und 140 Mio. für den ÖV (Berechnung: Pro Prozent Anteil am Verkehrsaufkommen 12 Mio. CHF Investitionen)! Von solchen Investitionsvorhaben im Strassenverkehr ist Liechtenstein weit entfernt, seit Jahren werden kaum neue Strassen gebaut, obwohl der Strassenverkehr stetig zunimmt.

Allein für die LV-Überführung über das ÖBB-Bahngleis in Schaan von der Hilti zum Schwarz Strässle (L134) sind rund 4,5 Mio. CHF vorgesehen.

Letzteres zeigt, wie kurzsichtig die einzige neue Landesstrasse der letzten Jahrzehnte geplant wurde. Die mehrfach geforderten Unter- oder Überführungen von Strassen bei Bahngleisen wurden in der ganzen Region

verwirklicht, nicht aber in Liechtenstein. Vielmehr wurde hier noch vor wenigen Jahren eine Schranke bei einer UMFAHRUNGSSTRASSE (!) realisiert. Dass nunmehr für hohe Kosten lediglich für den Radverkehr eine Lösung gesucht wird, ist unverständlich. Hier ist eine Unter- oder Überführung anzudenken, welche endlich alle Verkehrsteilnehmer unabhängig vom Bahnverkehr macht. Einzelmassnahmen mit Kosten von 4.5 Mio. CHF allein für 5% der Verkehrsteilnehmer führen zu ineffizienten Verkehrslösungen gegenüber einem integrativen Ansatz zur Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.

Wir stellen generell die Sinnhaftigkeit der vorgeschlagenen Massnahmen infrage, unter hoher Kostenfolge neben bestehenden Brücken in Ruggell, Bendern und Balzers zusätzliche Brücken für den LV zu erstellen. Es wäre zu prüfen, ob mit weniger Mitteleinsatz ebenso gute Lösungen erzielt werden können. Liechtenstein benötigt mutige, innovative Lösungen, wie sie andernorts zum Einsatz kommen. Als innovatives Beispiel kann die Fuss- und Radwegbrücke 'Donaubrücke Traismauer' genannt werden. Hier wurde eine Stahlkonstruktion unter die Autobahnbrücke abgehängt, wodurch Fussgänger und Radfahrer beim Benutzen der unteren Brücke von Wettereinflüssen geschützt und gänzlich vom Autoverkehr getrennt sind.¹ Wir schlagen deshalb vor, statt neue teure Brücken zu bauen, an den bestehenden Brücken kostengünstige Anpassungen vorzunehmen.

Tempo 30 als neue Norm im Mischverkehr?

Noch weniger zielführende und überteuerte Massnahmen ergeben sich aus den in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Strassenumbauten zu Lasten der anderen Verkehrsteilnehmer. Bei 24 linearen Massnahmen wird ein Tempolimit von 30 km/h aufgeführt. Wir haben grösste Mühe damit, dass hier durch die Hintertüre ein Temporegime 30 («oder niedriger»²) eingeführt werden soll.

Dies widerspricht dem mehrfach demokratisch geäusserten Wille der Stimmbevölkerung, die sich in jüngerer Vergangenheit in drei Gemeinden klar für Tempo 50 innerorts ausgesprochen hatte. Es kann nicht sein, dass nun in Form eines Radroutenkonzepts der demokratische Wille der zuständigen Gemeinden durch Regierung und Verwaltung ignoriert wird.

Ein solches Vorhaben steht in klarem Widerspruch zum geäusserten Volkswillen. Sollte Tempo 30 mit dem vorliegenden Radroutenkonzept als neue

¹ https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20110614_OTS0236/lh-proell-eroeffnete-radweg-donaubruেকে-traismauer

² Radroutenkonzept Liechtenstein, Bericht, S. 71

Norm im Mischverkehr eingeführt werden, würden wir auf jeden Fall einen Volksentscheid zu diesem Thema anstreben.

Betroffene Massnahmenblätter: L101, L103, L105, L111, L113, L114, L119, L124, L127, L129, L138, L140, L145, L146, L149, L150, L153, L154, L156, L157, L167, L173, L183, L184

Prüfung von Netzunterbrüchen

Was im Bericht auf einer einzigen Seite als Aufzählungspunkt in einer Klammer recht unscheinbar daherkommt³, wird in den Massnahmenblättern intensiv thematisiert. Es geht um das Prüfen von Netzunterbrüchen mit dem Ziel, das Radfahren zu Lasten von 75% der Verkehrsteilnehmer (MIV) und den Ortsbussen der Gemeinden attraktiver zu machen. Was genau mit Netzunterbrüchen gemeint ist, wird im Bericht nicht näher definiert. Anhand der Massnahmenblätter wird aber erkennbar, dass damit ein teilweises oder komplettes Fahrverbot für den Auto- und/oder LKW-Verkehr gemeint ist (siehe z.B. L140, L149, L154 oder L156).

Insgesamt wird das Prüfen von Netzunterbrüchen bei 14 Massnahmenblättern empfohlen. Wir beurteilen das äusserst kritisch. Die bestehende, teuer errichtete Strasseninfrastruktur muss auch weiterhin in vollem Umfang für den Hauptverkehr verfügbar sein. Werden nun im Namen der Verkehrssicherheit künstliche Unterbrüche im Strassennetz für Personen- und Güterverkehr geschaffen, reduziert das erneut den Verkehrsfluss und erhöht das Verkehrsaufkommen auf den ohnehin schon überlasteten Landstrassen.

Diese sind zu Stosszeiten bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Durch eine weitere, künstliche Verknappung soll offenbar auf die motorisierten Verkehrsteilnehmer Druck ausgeübt werden, auf ÖV und Langsamverkehr zu wechseln. Wir sind der Meinung, die Wahl des Verkehrsmittels soll auch in Zukunft individuell und freiwillig erfolgen und nicht durch eine staatlich gelenkte, künstliche Verknappung des Strassenraums. Solange Liechtenstein für ausländische Arbeitskräfte attraktiv sein soll, müssen die Arbeitsplätze innert nützlicher Reisezeit erreichbar sein. Steigende Stauzeiten machen unseren Arbeitsmarkt unattraktiv für Pendler.

³ Radroutenkonzept Liechtenstein, Bericht, S.71

Als unnötig und überschüssig stellt sich für uns die Einführung von Netzunterbrüchen auf wenig befahrenen Nebenstrassen dar (z.B. L154, P200, P212, P216).

Als geradezu böswillig empfinden wir Netzunterbrüche bei wichtigen Durchgangsstrassen wie der Gapetschstrasse in Schaan oder der Schaanerstrasse in Vaduz.

Betroffene Massnahmenblätter: L101, L119, L124, L127, L140, L149, L150, L154, L156, P200, P206, P212, P216, P219

Massnahmenblätter ohne weitere Massnahmen

Bei den Massnahmenblättern L129 und L153 werden keine weiteren Massnahmen definiert. Offenbar gab es im Lenkungsausschuss keinen Konsens über das weitere Vorgehen. Es ist fraglich, ob solche Massnahmenblätter ohne weitere Massnahmen in das Radroutenkonzept aufgenommen werden sollen.

Aus unserer Sicht bieten solche Massnahmenblätter keinen Mehrwert und sind aus dem Konzept zu entfernen.

Massnahmen bei Nebenstrassen

Um die anerkannten Ziele 'Sicherheit für den Radverkehr verbessern', 'unterbruchsfreie Fahrt für den Radverkehr gewährleisten', 'Orientierung und Verständlichkeit für den Radverkehr verbessern' sowie 'Sichtbarkeit des Radverkehrs verbessern', werden bei einigen punktuellen Massnahmen aufwändige Anpassungen geplant. Wir sind der Meinung, dass bei Kreuzungen von wenig befahrenen Nebenstrassen solche teuren Anpassungen unnötig und unverhältnismässig sind. Teilweise können sich Radfahrer sogar in falscher Sicherheit wiegen, wenn ihr Vortritt klar signalisiert ist, aber wegen schlechtem Wetter und schlechter Sicht von Autofahrern übersehen wird.

Anhand der punktuellen Massnahme P209 können wir das exemplarisch aufzeigen: Auf einer Feldstrasse anstatt auf dicht befahrenen Strassen soll ein Kreisel gebaut werden. Es handelt sich um das Schwarz Strässle bei der Querung zum Escheweg in Eschen. Hier soll mitten in der Natur auf einer Feldstrasse (bestehendes Fahrverbot für den MIV) ein Kreisel gebaut werden, um «Konflikte mit dem MIV» zu reduzieren. Das ist in unseren Augen völlig abwegig

Beispiele in den Massnahmen: P202, P204, P205, P206, P209, P222, P223, P226

Querung Landstrasse bei Schimmel- und Lochgasse P220

Dies ist ein Paradebeispiel dafür, wie seit Jahren bestehende Hauptradwege in Vaduz einfach degradiert und durch den Rückbau und die Rückstufung von seit Jahrzehnten bestehenden Sammelstrassen ersetzt werden sollen. Lochgasse und Schaanerstrasse wurden erst kürzlich erneut vom Stimmvolk als Teil der beschlossenen Umfahrungsstrasse bestätigt (die Gemeinde Vaduz hat im Gegenzug die Obere Rüttigasse und den Rheindamm bis zur Lochgasse für den Autoverkehr gesperrt, womit der gesamte Verkehr bewusst durch den Bereich Schwimmbad Mühleholz und die Schaanerstrasse gelenkt wurde). Diese beiden Stassen nun als Radroute zu definieren, ist geradezu grotesk.

Separate Radwege, statt gefährliche gemeinsame Verkehrsachsen auf Sammelstrassen

Statt auf den bestehenden Radwegen Optimierungen vorzusehen, sollen ohne Rücksicht auf Umwelt und Lebensräume entlang des Kanals in Vaduz bedeutende Lebensräume versiegelt werden. Es gibt keinen Sinn, den Neugutweg entlang dem Kanal weiterzuführen und bei der Brücke in der Lochgasse in die vom Volk beschlossene Umfahrungsstrasse an der Stelle einzuführen, wo am wenigsten Übersichtlichkeit besteht.

Der heutige Neugutweg ist eine bestehende Radroute, welche allseits anerkannt ist. Nur um rund 50 Meter weniger Strecke fahren zu müssen, sollen dort und im Haberfeld landwirtschaftlich beste Böden und attraktive Lebensräume entlang von Bächen geopfert werden. Im Bereich Haberfeld Vaduz gibt es bereits heute den Giessenweg, den Haberfeldweg, den Binnendamm, den Wuhrweg und den Schweizer Rheindamm, welche ausschliesslich für den Radverkehr zur Verfügung stehen! Es zeigt auf, wie wenig das Radroutenkonzept auf bestehende Radwege Rücksicht nimmt und völlig unnötige Massnahmen vorschlägt. Der Weg entlang dem Kanal würde nur wenige Meter westlich des seit Jahrzehnten genutzten und bestehenden Haberfeldwegs in die Lettstrasse einmünden, dazu noch an einer wesentlich unüberschaubareren Stelle!

Ebenso sieht die Situation in Schaan aus. Der abseits von Gefahren bestehende Rüttileweg dient seit Jahren als Radweg zu den weiterführenden Schulen und zur Jugendherberge Schaan/Vaduz. Statt die Schüler auf die vielbefahrene Gapetschstrasse zu lenken, sollten stattdessen bessere Verbindungen von den Quartieren zum Rüttileweg errichtet werden. Wir empfehlen daher dringend

die Verkehrsteilnehmer zu entflechten, statt diese in gefährliche gemeinsame Verkehrswege zu führen.

Die geplanten Massnahmen im Unterland berücksichtigen wichtige Aspekte nicht ausreichend. Wer würde schon entlang der Bahngleise mit dem Fahrrad fahren, wenn er in nur 2-3 Minuten eine schönere Alternative durchs Maurer Riet hat. Auch auf den Schellenberg hinauf gibt es attraktive Waldwege, doch der Radverkehr bleibt auf der Hauptstrasse.

Problematisch ist aus unserer Sicht auch, dass beim Sportpark Eschen- Mauren zwar die Kreuzungen angepasst werden, aber nicht die schmalen Strassen zwischen Sportplatz und Egelsee. Sie bieten schon heute zu Stosszeiten kaum genügend Platz für Fussgänger und Radfahrer. Hier sehen wir leider keine Massnahmen, welche diese oft gefährlichen Situationen verbessern.

FAZIT:

Das Radroutenkonzept ist ein Wunschkatalog für 5% der Verkehrsteilnehmer zu Lasten aller anderen. Es nimmt keinerlei Rücksicht auf Volksentscheide, Gemeinderichtpläne, bestehende langjährige Verbindungsstrassen für die Abwicklung des Hauptverkehrs und auch nicht auf ökologisch bedeutende Böden für die Tier- und Pflanzenwelt entlang von Gewässern. Selbst diese sollen für Radwege zubetoniert werden, obwohl am Beispiel Vaduz ersichtlich, nur wenige Meter entfernt bereits separate Radwege bestehen. Mit dem Rückbau von wichtigen Sammelstrassen wie Pardiel, Gapetsch, Schaanerstrasse, welche zu Tempo 30-Strassen rückgebaut werden sollen und mit sogenannten Netzunterbrüchen allenfalls nicht einmal mehr als Durchgangsstrassen nutzbar wären, ist ersichtlich, wie einseitig hier vorgegangen wurde.

Aus unserer Sicht weist das Radroutenkonzept derartige Mängel und unverhältnismässige Massnahmen auf, dass es schlichtweg als Vorlage INSGESAMT abzulehnen ist. Allenfalls kann es zu einem späteren Zeitpunkt in abgeänderter Form erneut bearbeitet werden, nämlich dann, wenn das Massnahmenkonzept für die Hauptverkehrsachsen in unserem Land geklärt sind (Umfahrungsstrassen, Busbuchten, Busspuren, Unter- und

Überführungen bei Bahnübergängen und damit Ausbau der Bahnverbindungen, Klärung der Schnittstellen zwischen den Gemeinden etc.). Einzelne unumstrittene Bereiche könnten trotzdem zeitnah realisiert werden.

Bei einer geplanten Investition von CHF 60 Mio. sollten Radwege nicht als Teil von dicht befahrenen Landes- und Gemeindestrassen angelegt werden, sondern in deren Nähe – als separate, sichere Wege, fern von Abgasen, Lärm, LKW-, Bus- und Autoverkehr. Dazu eignen sich auch wenig befahrene Quartierstrassen in den Gemeinden, die ohne Umbau problemlos für Fussgänger und Radfahrer mitgenutzt werden können. Ausserdem gibt es heute schon eigene Radwege im Grünen, die für das Radwegkonzept herangezogen und nicht negiert werden sollten.

Vaduz, 25.1.2025

Mobilitätsverein Liechtenstein (MOVE-LI)
Bartlegroschstrasse 21
9490 Vaduz