

# Schwerpunkt Verkehrsproblematik Liechtenstein-Feldkirch

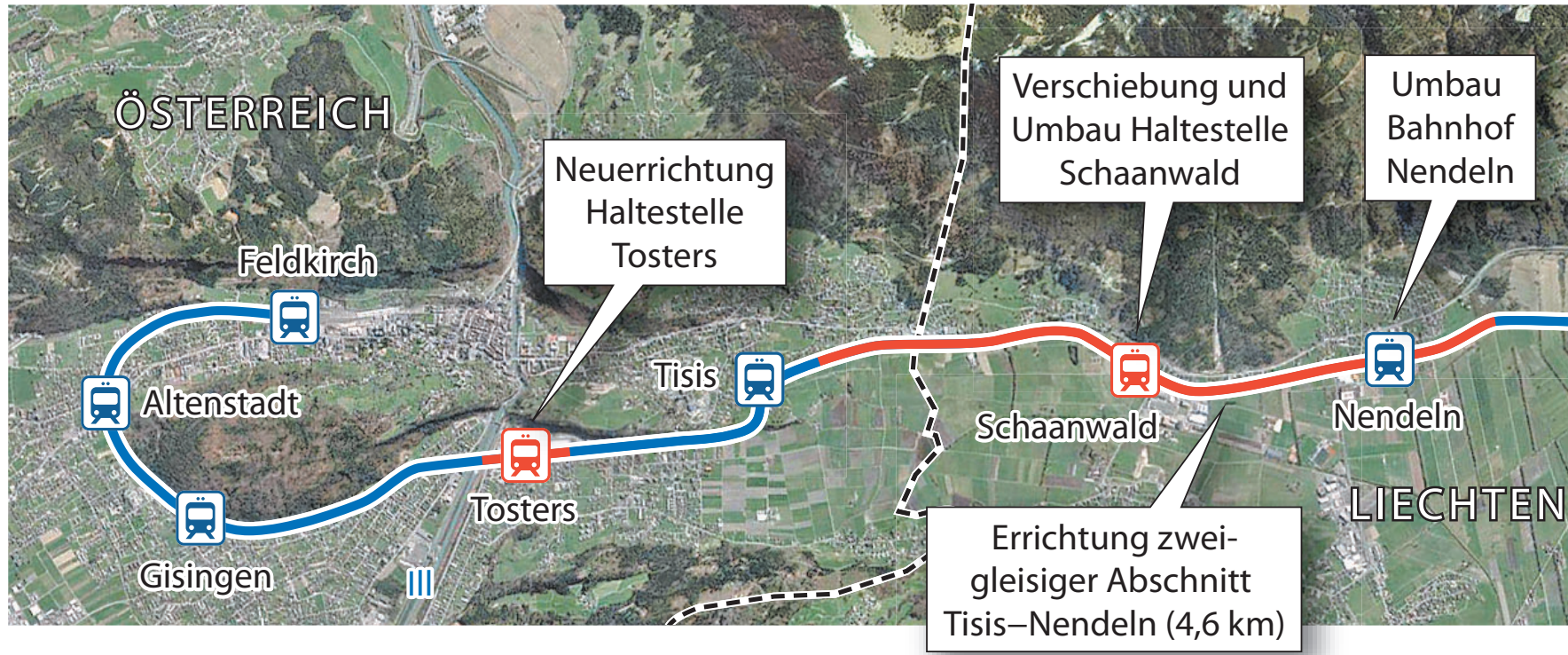
## S-Bahn «FL-A-CH»

Im Zuge des Bahnprojekts werden mehrere Infrastrukturmassnahmen umgesetzt

### «FL-A-CH»

Doppelspurausbau, neue Haltestellen, Lärmschutz

Das Projekt S-Bahn «FL-A-CH» umfasst die Errichtung eines 4,6 km langen Doppelspur-Abschnittes, den Umbau des Bahnhofs Schaan-Vaduz und der Haltestellen Schaan Forst Tisis (Ö), die Verschiebung der Haltestellen Nendeln und Schaanwald, die Neuerrichtung einer Haltestelle Tosters (Ö), die Aufhebung niveaugleicher Eisenbahnkreuzungen, die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 70 bis 90 km/h auf 100 km/h durch Linienverbesserung sowie Lärmschutzmassnahmen. Die Planungs- und Errichtungskosten von 99 Millionen Euro für die S-Bahn «FL-A-CH» werden jeweils zur Hälfte vom Land Liechtenstein und der ÖBB getragen.



# Früherer Landesverkehrsplaner fordert effiziente grenzüberschreitende Gesamtverkehrslösung

**Nachhaltige Konzepte** Der mögliche Bau des Feldkircher Stadttunnels in der vorliegenden Variante 5.3 rückt näher, die Gegenstimmen werden lauter. Statt 250 Millionen Euro in 4 Tunneläste zu stecken, plädiert der ehemalige Feldkircher ÖVP-Verkehrstadtrat und mittlerweile pensionierte Landesverkehrsplaner Franz Schwerzler für eine Kombilösung mit kleiner Umfahrung der Innenstadt, S-Bahn «FL-A-CH» und Verlagerung des Transitverkehrs.

VON JOHANNES MATTIVI

«Volksblatt»: Herr Schwerzler, nach fast 45 Jahren Diskussion um eine Umfahrung der Feldkircher Innenstadt, nach zig Konzepten, zig Entworfenem und wieder Verworfenem glauben Land und Stadt Feldkirch mit der vorliegenden Tunnelumfahrung 5.3 quasi den «Stein der Verkehrsweisen» zur Lösung aller Feldkircher Verkehrsprobleme gefunden zu haben. Sie sind einer der schärfsten Kritiker der aktuellen Tunnelvariante. Warum?

Franz Schwerzler: Weil die Feldkircher Tunnelspinne in der Variante 5.3 unsinnig teuer ist, das Lkw-Problem nicht löst und nur Scherereien mit den Nachbarn bringt - Stichwort Alpenkonvention und Liechtenstein. Zur Entlastung der Bärenkreuzung

und ihrer Zufahrten bräuchte es kein vierarmiges Tunnelsystem. Im Rahmen des «konsensorientierten Planungsverfahrens» wurden auch andere Varianten einer Strassenumfahrung für die Feldkircher Innenstadt aufgezeigt. Leider hat man sie nie ernsthaft verfolgt.

Welche Varianten gab bzw. gäbe es denn?

Der öffentlich aufgelegte Zwischenbericht zur «Verkehrsplanung Feldkirch-Süd» vom Juni 2007 beinhaltet acht Haupt- und fünf Untervarianten einer Tunnelumfahrung für die Innenstadt und die Bärenkreuzung, jeweils mit einer Auflistung von Pro- und Kontra-Argumenten. Eine Gewichtung der Argumente ist allerdings nie erfolgt, nicht einmal in Ansätzen. Entsprechend wenig nach-

vollziehbar ist daher auch die Auswahl der angeblichen Bestvariante 5.3. Besonders unplausibel ist das vorschnell erfolgte Ausscheiden der Varianten 3.1 und 2.

Unplausibel? Wieso, wie sähen denn diese Varianten aus?

Variante 3.1 sieht eine dreiarmlige Tunnelspinne vor, den Tostner Ast gibt es nicht. Die Variante wurde ausgeschieden, weil sie keine Anbindung des Betriebsgebietes Kapf an das hochrangige Strassenetz beinhaltet. Ob der Aufwand für diese Anbindung in einem auch nur halbwegs vernünftigen Verhältnis zu den Kosten steht, ist nie geprüft worden. Der Tostner Ast der Tunnelspinne dient im Wesentlichen nur der Anbindung der Spedition JCL am Kapfweg, für die Bevölkerung bringt er

durch zusätzlichen Verkehr im Ortszentrum mehr Nach- als Vorteile. Die vor ein paar Jahren erfolgte Erweiterung der Spedition hätte nie bewilligt werden dürfen. Das weiss inzwischen auch der Feldkircher Bürgermeister Wilfried Berchtold ...

... sagt aber nichts, sondern plant einen unsinnig teuren Tunnelast nach Tosters, wie Kritiker betonen.

Ja, es war eine Nacht- und Nebelidee, die allein auf dem Mist des Feldkircher Bürgermeisters gewachsen ist, um die negativen Folgen des seinerzeitigen Fehlentscheids zur JCL-Betriebserweiterung durch den Bau einer teuren unterirdischen Zufahrt nachträglich zu sanieren und dabei gleichzeitig das Land als Bauträger finanziell zur Kasse zu bitten. Immerhin ist Verkehrslandesrat Karlheinz Rüdiger ein Studienkollege von Bürgermeister Wilfried Berchtold. Wenn die Spedition JCL immer wieder off-record behauptet, sie habe den Tunnelast zwar nicht bestellt, aber er käme ihr als Autobahnzubringer durchaus entgegen, so sagt sie die Wahrheit. Dabei käme es immer noch billiger, die Spedition an einen geeigneten Standort umzusiedeln. Grosse Transport- und Logistikunternehmen gehören in die Nähe leistungsfähiger Verkehrswege. Solche Betriebsgebiete gibt es, zum Beispiel im Bereich der Bahnhofstation in Klaus, wo ÖBB und Autobahn unmittelbar beieinander liegen.

wurde ausgeschieden, weil sie keine Anbindung des Betriebsgebietes am Kapfweg beinhaltet und weil sie in Tisis von der Duxgasse auswärts keine Entlastung bringt. Diese Entlastung ist natürlich etwas wert, sie wird allerdings mit völlig unverhältnismässigem Aufwand erkaufte. In Vorarlberg und auch in Feldkirch gibt es zahlreiche innerörtliche Strassen mit deutlich höherer Verkehrsbelastung, und in vielen Fällen führen diese Strassen durch Bereiche mit deutlich höherer Siedlungsdichte. Eines der besten Beispiele ist die dicht befahrene Noflerstrasse in Gisingen nahe der Grenze zu Nofels-Ruggell, auf der Pendler von und nach Liechtenstein unterwegs sind.

Dann sollen die Tisner auf ihrer Durchzugsstrasse vom Schulzentrum bis zur Grenze keine Entlastung erfahren?

Unzumutbar ist in Tisis ja vor allem das Problem des Lkw-Rückstaus. Der löst sich aber auch mit der teuren Tunnelspinne nicht auf, im Gegenteil: Wenn die Strassenverbindung über Tisis durch den Tunnelast zwischen Felsenau und Grenze Schaanwald leistungsfähiger wird, bringt das noch mehr Verkehr. Betroffen sind der äussere Teil von Tisis und die Ortsdurchfahrten in

Liechtenstein, von Schaanwald über Nendeln und Eschen bis Bendern. Und zur Frage, wie verhindert werden soll, dass der Rückstau in den Tunnel hineinreicht, fehlen auch in den Unterlagen zum aktuellen Stadttunnel-Projekt überzeugende und schlüssige Antworten. Sollen die Lkws dann wieder durch das Stadtgebiet fahren? Oder gibt es in Frastanz vor dem Felsenau-Portal eine Lkw-Wartespur?

Der Tunnelast Felsenau-Tisis entspricht in seiner Streckenführung ziemlich genau dem jahrzehntlang verfolgten und aufgrund heftiger Widerstände schliesslich fallen ge-

## «Kleine» Lösung für Feldkircher Verkehrsproblematik

Wurde bereits im Jahr 2007 verworfen und ausgeschieden



Grafik: «Vorarlberger Nachrichten», Foto: Orthophotos © Land Vorarlberg

Sie haben vorher noch die Umfahrvariante 2 erwähnt, die Sie für die beste Kompromisslösung halten würden. Wie sieht diese denn aus?

Die Variante 2 sieht eine einfache Tunnelverbindung zwischen dem Portal in der Felsenau und dem Portal bei der Duxgasse vor, einen Tostner und einen Tisner Ast gibt es nicht. Die Entlastung um die Innenstadt wäre ähnlich gross wie bei der Tunnelspinne, die Kosten lägen bei rund einem Viertel. Die Variante



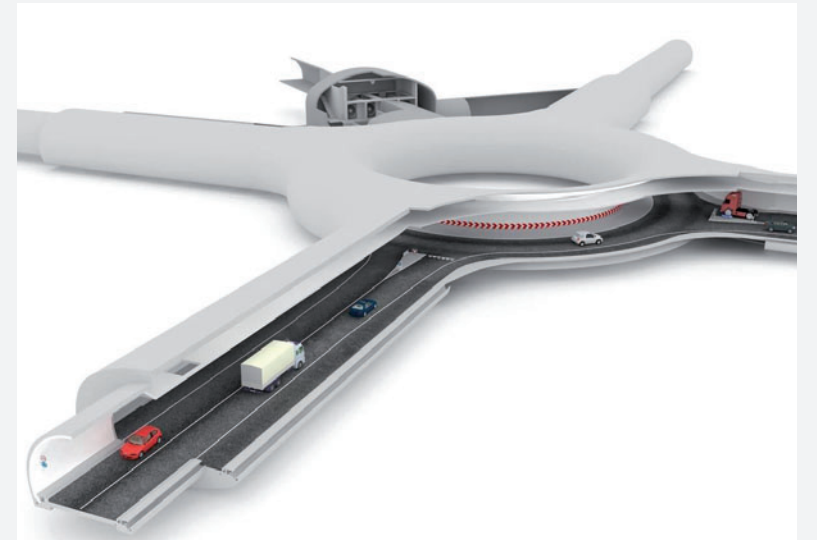
Verkehrsentlastung für Feldkirch

# Letzetunnel, Südumfahrung, Tunnelspinne

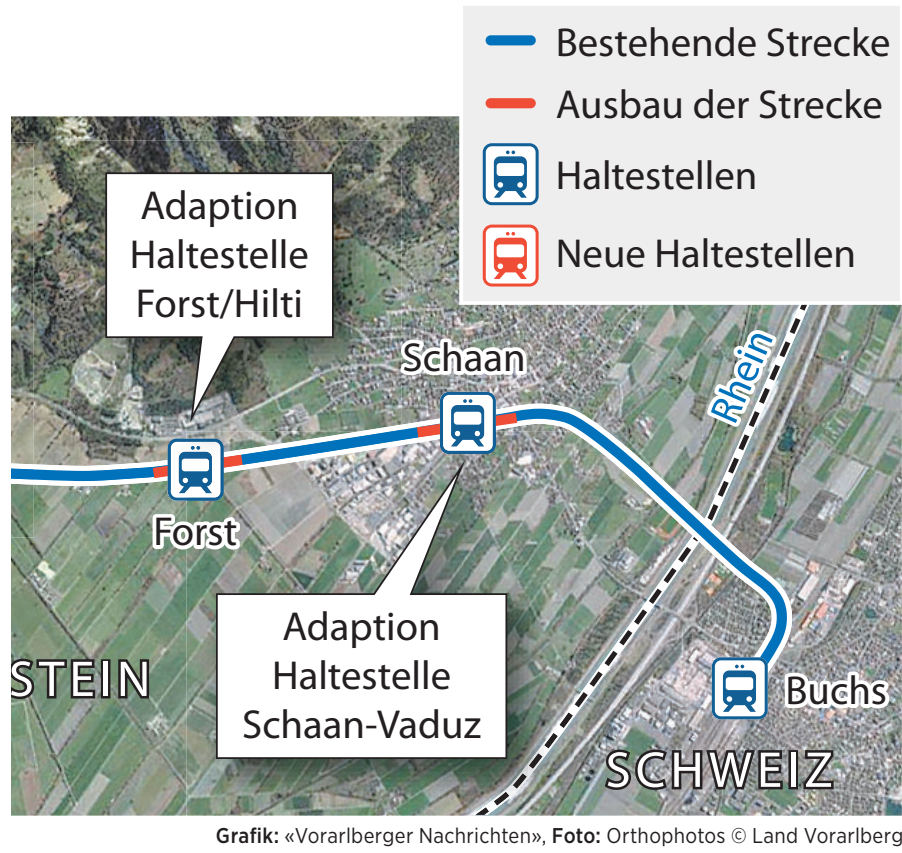
**FELDKIRCH** Die Entlastung des Feldkircher Stadtzentrums vom Verkehr beschäftigt die Vorarlberger und Liechtensteiner Politik bereits seit mehreren Jahrzehnten. Nach dem Scheitern des Letzetunnels soll nun die auch als Variante 5.3 bekannte Tunnelspinne umgesetzt werden. Die Tunnelspinne besteht aus einem System von 4 Tunnelabschnitten, welche über einen zentralen unterirdischen Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 70 Metern miteinander verbunden sind. Die Gesamtlänge aller Tunnelabschnitte beträgt knapp 4 km. Geplanter Baubeginn ist 2016, fertiggestellt sein soll das rund 250 Millionen Euro teure Projekt im Jahr 2025. Das Vorhaben soll in zwei Schritten realisiert werden. So ist zum Jahr 2022 eine Teilverkehrsfreigabe der Tunneläste Felsenau, Altstadt und Tisis geplant. Der Tunnelast Tosters soll - je nach Massgabe der zur Verfügung stehenden Mittel - bis 2024/25 für den Verkehr freigegeben werden. (mb)

## Feldkircher Tunnelspinne

Modell des unterirdischen Kreisverkehrs



Grafik: «Vorarlberger Nachrichten»



Grafik: «Vorarlberger Nachrichten», Foto: Orthophotos © Land Vorarlberg

lassen Projekt «Letzetunnel - Amtsvariante». Der «Letzetunnel» sollte eine Tunnelverbindung von der Autobahn bei Frastanz zur Grenze Tisis-Schaanwald und in weiterer Folge durchs Liechtensteiner Unterland zur Schweizer Autobahn A 13 bei Bendern-Haag verwirklichen. Steht nun zu befürchten, dass der Tunnelarm Tisis in der Variante 5.3 wieder dieselben Zuwachseffekte beim Pkw- und Lkw-Verkehr bringt, wie sie bei den Vorgängerprojekten errechnet wurden?

Ich stelle eine Grundsatzfrage: Weshalb muss der internationale Lkw-Verkehr von der österreichischen zur Schweizer Autobahn um jeden Preis durch Feldkirch und Liechtenstein führen? Von der L 190 bei der Autobahnanschlussstelle Frastanz bis zur Schweizer Autobahn bei Haag sind es unter Berücksichtigung der Abkürzung durch den geplanten Stadttunnel ca. 11 km. Im Bereich Mäder/Diepoldsau sind die Autobahnen nicht einmal 2 km voneinander entfernt. Dort wird derzeit ohnehin nach einer neuen Verbindung gesucht, vor allem zur Entlastung der Ortsdurchfahrt von Diepoldsau. Ein entsprechendes Planungsverfahren läuft derzeit, unter Federführung des Kantons St. Gallen und unter Einbindung des Landes Vorarlberg sowie der betroffenen Gemeinden. Vieles deutet darauf hin, dass eine einfache Umfahrung in Feldkirch in Kombination mit einer Spange für den Lkw-Verkehr im mittleren Rheintal nicht nur die wesentlich wirtschaftlichere, sondern auch die umweltverträglichere Lösung wäre. Leider ist das nie seriös geprüft worden.

Sie plädieren also dafür, dass Transit-Lkws künftig nicht mehr über Tisis und Liechtenstein zur Schweizer Autobahn gelenkt werden sollen, sondern über den zentral gelegenen Grenzübergang Mäder. Aber was ist mit den vielen Pendlern, die zum Beispiel von Richtung Walgau zur Arbeit nach Liechtenstein fahren? Diese Pendler fahren alle mit dem Auto und würden sich sicher über eine grossräumige Umfahrung der notorisch verstopften Bärenkreuzung bis zur Grenze freuen? Braucht es dafür einen eigenen sündteuren Tunnelarm, der nur mehr Autoverkehr an die Tisner Grenze zieht und damit zusammen mit einem drohenden Anwachsen des Lkw-Verkehrs - falls eine Lkw-Transitlösung über Mäder nicht verwirklicht wird -

nur Scherereien mit dem Nachbarland Liechtenstein bringt? Ich glaube zwar nicht, dass die beiden Bürgerinitiativen auf Feldkircher und Liechtensteiner Seite mit ihrem derzeit vorgetragenen Argument aus der Alpenkonvention durchkommen werden. Die Bürgerinitiativen stehen hier auf dem Standpunkt: «Es genügt, wenn der geplante Stadttunnel in seiner Verkehrswirkung hochrangige Effekte hat - dabei sei es unerheblich, dass er offiziell nur als nieder-rangige Ortsumfahrung deklariert ist.» Dieses Argument wird im laufenden UVP-Verfahren meines Erachtens nicht angenommen werden. Zur Anwendung kommt die Alpenkonvention im Fall des Stadttunnels trotzdem - und zwar deshalb, weil es sich hierbei um ein grosses Neubauprojekt mit grenzüberschreitender Wirkung handelt. Dann gelten nämlich die allgemeinen Bestimmungen der Alpenkonvention, dass ein solches Tunnelprojekt zweckmässig und vernünftig sein muss. Das ist beim aktuell vorliegenden Tunnelprojekt 5.3 nicht der Fall. Für völlig überrissene 250 Millionen Euro wird ein Monsterprojekt geplant, welches für die Innenstadt und die Bärenkreuzung nicht mehr Verkehrsentlastung bringt als die um fast 200 Millionen Euro billigere Variante 2. Gleichzeitig wird Richtung Liechtenstein massiv mehr Verkehr generiert - zulasten des Nachbarlandes und der Ortsdurchfahrten im Liechtensteiner Unterland.

Dagegen müsste Liechtensteins Regierung doch massiv intervenieren? Das hat die Vorgängerregierung in Liechtenstein bereits getan, als sie 2009 erklärte, dass der Tunnelarm Tisis von Liechtensteiner Seite abgelehnt würde, weil inzwischen durch verschiedene Studien klar geworden sei, dass der Tunnelarm zur Grenze massiven Mehrverkehr ins Liechtensteiner Unterland bringen würde. Der amtierende Regierungschef Adrian Hasler hat in einem Interview in den «Vorarlberger Nachrichten» vergangenes Jahr bekräftigt, dass man innerhalb der neuen Regierung die ablehnende Position der Vorgängerregierung zum Tunnelarm Tisis aufrechterhalte. Ich glaube, dass die Liechtensteiner Regierung im laufenden Konsultati-

onsverfahren mit der Vorarlberger Landesregierung ihren Standpunkt nur öfter und deutlicher betonen müsste und diese Haltung auch in der Bevölkerung entsprechend deutlich kommunizieren müsste, um letztlich gute Chancen zu haben, das Projekt Stadttunnel 5.3 auf politischer Ebene erfolgreich zu bekämpfen.

Wäre die kleine Umfahrungsvariante 2 ein gangbarer Kompromiss für alle Seiten in dieser verfahrenen Situation?

Ich denke, ja. Feldkirch bekäme dadurch zu einem Viertel des jetzigen Preises eine wirklich nur lokal geplante Umfahrung für die Innenstadt und die Bärenkreuzung, die keinen Mehrverkehr generieren würde und auch keine Konflikte mit der Alpenkonvention brächte. Zudem könnte die S-Bahn «FL-A-CH» im attraktiven Halbstundentakt nach Liechtenstein sehr viele Pendler zum Umstieg vom Auto auf die Schiene bewegen.

Stellt die S-Bahn «FL-A-CH» denn nun die optimale Lösung zur Bewältigung des wachsenden Autopendlerverkehrs dar?

Der Umstieg vieler Pendler auf die S-Bahn «FL-A-CH» würde alle Durchzugsstrassen auf Vorarlberger und Liechtensteiner Seite massiv vom Verkehr entlasten. Der Lkw-Verkehr auf den genannten Durchzugsstrassen würde bereits durch die konsequente Umlenkung von Transit-Lkws zur Grenze Mäder deutlich reduziert. Auf den bestehenden Strassen würden nurmehr jene Lkws fahren, die lokale Betriebe beliefern bzw. beliefern müssen sowie vorzugsweise jene Pendler, die aufgrund einer ungünstigen Wohnanbindung an den öffentlichen Verkehr, aufgrund ihrer Arbeitszeiten oder aufgrund flexibler Aussen-dienst-tätigkeiten auf den eigenen Pkw angewiesen sind. Doch auch hier könnte mit betrieblichem Mobilitätsmanagement einiges aufgefangen werden. Die geplante S-Bahn «FL-A-CH» kann zudem auf der bestehenden ÖBB-Strecke verwirklicht werden, wenn diese an

den vorgesehenen Zugbegegnungsstrecken zweigleisig ausgebaut wird, wenn Bahnhöfe und Haltestellen entsprechend umgestaltet bzw. neue Haltestellen gebaut werden.

Dann sollten wir uns in der Agglomeration Rheintal also grenzüberschreitend an jene Verkehrslösungen annähern, wie sie seit Jahren schon in grossen städtischen Ballungsräumen innerhalb der Schweiz, innerhalb Österreichs und innerhalb Deutschlands praktiziert werden? Das heisst: Das eigene Auto stehen lassen und sich dafür von Bus und Bahn transportieren lassen?

Ich denke, das wird auch die Zukunft im Rheintal sein. Die jetzt geplante S-Bahn «FL-A-CH» zwischen Feldkirch und Buchs via Schaan könnte dabei nur eine erste Etappe zu einer künftigen grossen Agglomerationslösung sein. Die SBB plant ja bereits den massiven Ausbau ihrer S-Bahn-Strecken im St. Galler Rheintal, auf Vorarlberger Rheintalseite wird die S-Bahn zwischen Bregenz und Bludenz via Feldkirch massiv ausgebaut. All dies mit wachsendem Fahrgastzuspruch. Die S-Bahn «FL-A-CH» würde nun das regionale und internationale Verbindungsstück zwischen den S-Bahnen im St. Galler und Vorarlberger Rheintal bilden.

Die ÖBB habe bereits schon über eine dritte S-Bahn-Etappe innerhalb Feldkirchs nachgedacht, war in den vergangenen Jahren öfter zu hören. Dabei handelt es sich um die Konzeptstudie «S-Bahn-Südeinfahrt Feldkirch». Was würde diese dritte Etappe bringen?

Sie würde die S-Bahn-Anbindung zwischen Vorarlberg/Feldkirch, Liechtenstein und Ostschweiz/Buchs noch um einiges attraktiver machen - für Pendler ebenso wie für international reisende Fahrgäste. Mit einer ober- und unterirdisch kombinierten neuen S-Bahn-Strecke vom Feldkircher Bahnhof über die Innenstadt - mit Haltestellen beim Reichenfeld, beim Schulzentrum

und beim Landeskrankenhaus könnten sich Fahrgäste aus dem Walgau sowie nördlich und südlich von Feldkirch den Umweg um den Ardetzenberg über Altenstadt, Gisingen, Tosters und Tisis sparen und rasch, bequem und direkt Richtung Tisis, Liechtenstein und Buchs gelangen. Noch ist das Ganze natürlich eine langfristige Zukunftsmusik. Die ÖBB müsste zuerst den politischen Willen zu dieser Lösung spüren und müsste zuvor noch das Geld für den Bau dieser Strecke aufreiben. Das ist nicht nur in Sparzeiten momentan schwierig. Die ÖBB hat aktuell nämlich noch einige andere, prioritär abzuarbeitende verkehrstechnische Baustellen. Aber das angelaufene Projekt S-Bahn «FL-A-CH» stellt aus meiner Sicht eine wirklich attraktive kurz- und mittelfristige Verkehrslösung auf der Schiene dar. Die S-Bahn «FL-A-CH» als rasches, bequemes und flexibles Rückgrat im überregionalen Personenverkehr - kombiniert mit sternförmigen Buszubringern als Feinverteiler in die Gemeinden und zu den Arbeitsstätten sowie international abgestimmten Taktfahrplänen. Als längerfristiges Ziel der massive Ausbau der S-Bahn-Strecken im St. Galler und Vorarlberger Rheintal und als weiteres Fernziel die innerhalb Feldkirchs doppelt geführte S-Bahn Feldkirch-Altenstadt-Gisingen-Tosters-Tisis-Liechtenstein und Feldkirch-Süd über die Innenstadt und Tisis Richtung Liechtenstein. Dafür wird das Geld in künftigen Budgets sicherlich vorhanden sein.

«Die S-Bahn «FL-A-CH» stellt eine attraktive kurz- und mittelfristige Verkehrslösung dar.»

Franz Schwerzler, früherer Landesverkehrsplaner von Vorarlberg, kritisiert die Feldkircher Tunnelspinne scharf und lobt das Projekt «FL-A-CH». (Foto: Zanghellini)

