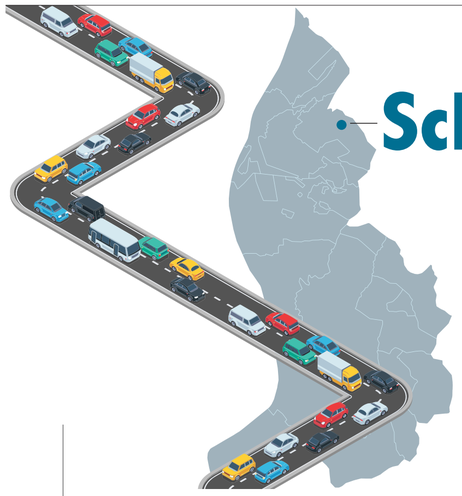
Unterwegs auf Liechtensteins Strassen



Schaanwald

Schaanwald-Tisis
Durchschnittlicher Werktagesverkehr (DWV):
12 431 Fahrzeuge

Gefährlichster Streckenabschnitt

In Schaanwald ist vor allem der Transitverkehr ein Problem – das führt zu gefährlichen Situationen.

Desirée Vogt

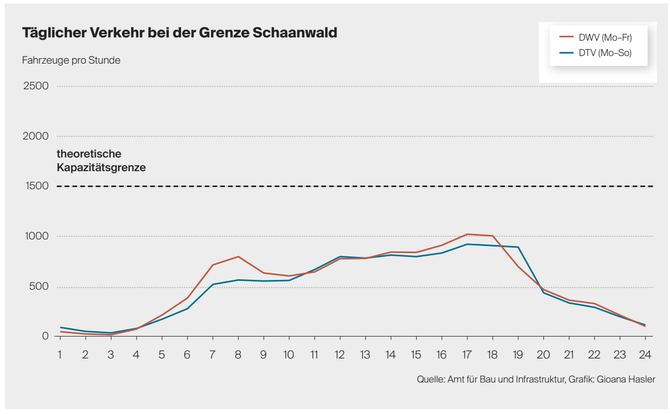
In Schaanwald sind die Zahlen zum Verkehr seit rund 20 Jahren relativ konstant – auch hier scheinen die Kapazitätsgrenzen seit Längerem erreicht und der Verkehr sucht sich – ähnlich wie in Eschen – andere Wege. Doch es ist der Transitverkehr, der an dieser Stelle besonders zu schaffen macht. Zwar zeigen die Zählungen auf, dass der Schwerverkehrsanteil an der Zählstelle beim Grenzübergang «nur» rund 6 Prozent des gesamten Verkehrs von rund 11 500 Fahrzeugen täglich (durchschnittlicher Tagesverkehr) ausmacht. Von diesen 6 Prozent Lkw-Verkehr, also rund 700 Lkw in beiden Fahrtrichtungen, sind wiederum «nur» 12 Prozent, also rund 84 Lkw Transitverkehr. Die restlichen 88 Prozent des Lkw-Verkehrs sind gemäss Studien und Zählungen Ziel- und Quellverkehr Liechtenstein. Das Problem: Der Transitverkehr wird fast ausschliesslich über die Strecke Schaanwald-Eschen-Bendern-Haag abgewickelt. «Der tägliche Lkw-Stau vor dem Zollamt ist eine untragbare Zumutung für Anwohner sowie Lkw-Chauffeure und eine Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer», hielt deshalb bereits Jürgen Nigg, Geschäftsführer der Wirtschaftskammer Liechtenstein, mehrfach fest. Auch den Linienbusverkehr erschwere er massiv. Tatsächlich haben die Busse von Schaanwald in Richtung Feldkirch abends zwischen 16.30 und 18 Uhr durchschnittlich 10 Minuten Verspätung, wie die Liemobil aufzeigt. In Extremsituationen beläuft sich die Schwankungsspanne auf bis zu 37 Minuten.

Zwischen Bevölkerung und Wirtschaft vermitteln

«Es genügt eine Bestandsaufnahme vor Ort, um sich ein klares Bild von der Situation zu machen. Es scheint mir, dass dies der gefährlichste Strassenabschnitt zu uns ins Land ist. Er gefährdet nicht nur Leib und Leben, sondern auch die Wirtschaftsleistung durch den verursachten Stau», so Jürgen Nigg, der sich mit Blick auf die Nachtfahrverbote zum Problem äussert. Mit dem Fahrverbot wollte die liechtensteinische Regierung die Bevölkerung vor einer Zunahme der Lkw-Fahrten schützen – und so wurde 1999 zusätzlich zum generellen Nachtfahrverbot von 22 Uhr bis 5 Uhr ein partielles Fahrverbot für Lastwagen verordnet, welches von 18 bis 22 Uhr und von 5 bis 7.30 Uhr gilt. Die heimische Wirtschaft und das Transportgewerbe kämpfen dagegen an – doch stiessen sie bei den Gemeinden Mauren und Eschen bisher auf Granit. Für den Gemeinderat habe der Schutz der Bevölkerung von Schaanwald nach wie vor oberste Priorität, hiess es immer wieder zu den Gründen.

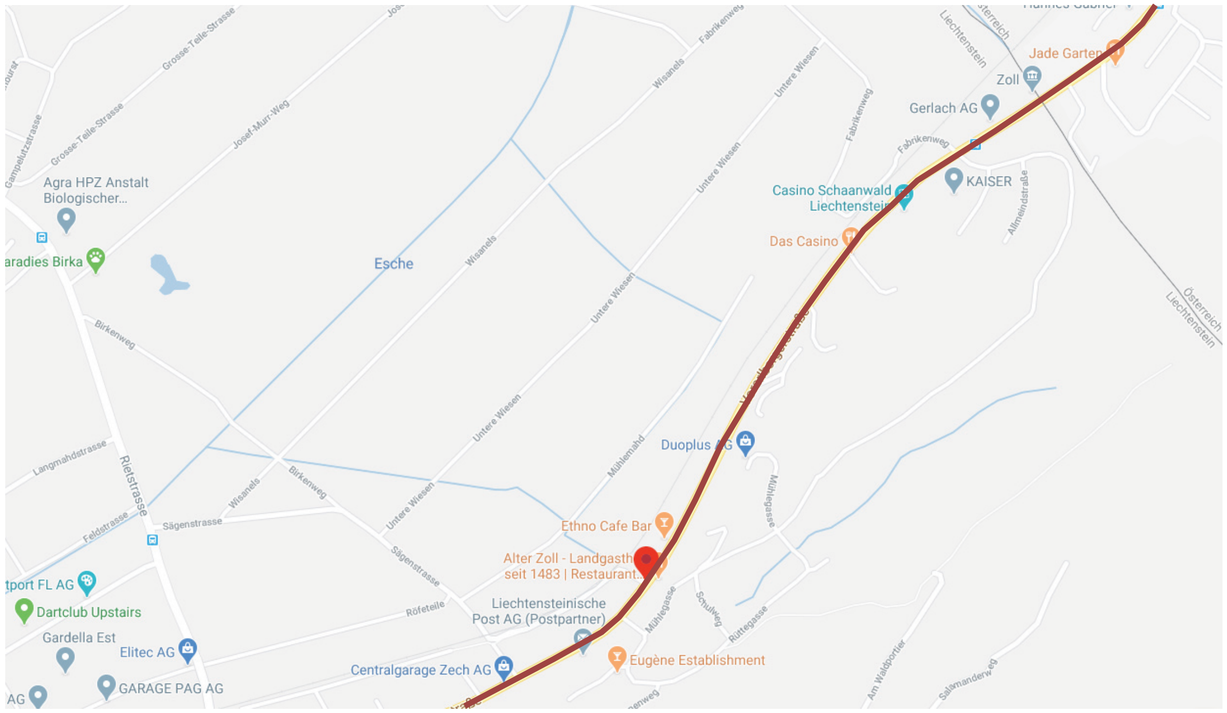
Und nun obliegt der Politik die schwierige Aufgabe, im Konflikt zwischen Bevölkerung und Wirtschaft zu vermitteln und Lösungen aufzuzeigen.

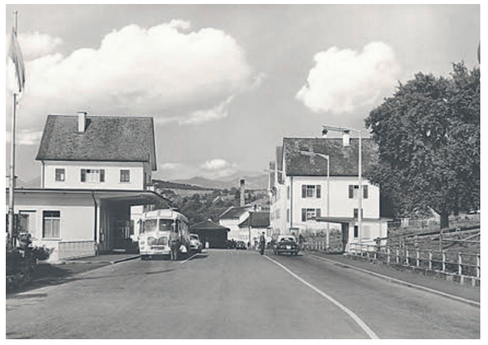
Durchschnittlicher Werktagesverkehr (DWV) während Spitzenstunden (innerhalb von 4 Stunden):
3132 Fahrzeuge



Quelle: Amt für Bau und Infrastruktur, Grafik: Gioana Hasler

Die Grafik zeigt, wie sich der Verkehr an der Grenze zwischen Schaanwald und Tisis stündlich entwickelt. «DTV» entspricht dem durchschnittlichen Tagesverkehr (Montag bis Sonntag). «DWV» entspricht dem durchschnittlichen Werktagesverkehr (Montag bis Freitag).





Der Zollübergang Schaanwald-Tisis in den 50er-Jahren (o.) und heute.
Bilder: Gemeindearchiv Mauren/Julian Konrad

Stadttunnel Feldkirch: Problem wird noch verstärkt

Der geplante Stadttunnel Feldkirch hat im vergangenen Jahr grünes Licht vom Verwaltungsgerichtshof (VwGH) erhalten. Nun muss der VwGH noch inhaltlich über eine Beschwerde entscheiden – bis dahin darf aber bereits gebaut werden. Zum Entsetzen der Unterländer Gemeinden. Denn inwiefern sich der Verkehr durch die Eröffnung des Stadttunnels und die damit einhergehende allfällige Attraktivitätssteigerung der Route durch Liechtenstein ändern wird, kann aufgrund der Datenlage gar nicht verlässlich prognostiziert werden. Die Regierung rechnet aber mit einer Zunahme.

Prognostizierter Wert bereits 2019 überschritten

Gemäss UVP-Einreichprojekt 2013 wird nach dem Vollausbau des Stadttunnels Feldkirch im Jahre 2025 an der Grenze in Tisis eine Verkehrsbelastung von 12 930 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) erwartet. Ohne den Stadttunnel wird im Jahr 2025 an der Grenze in Tisis eine Verkehrsbelastung von 11 440 Kraftfahrzeugen pro Tag erwartet. Wie die Regierung im vergangenen Jahr in der Beantwortung einer Kleinen Anfrage ausführte, bedeutet dies, dass 2025 mit dem Stadttunnel 1490 Kraftfahrzeuge mehr als ohne Stadtunnel an der Grenze in Tisis ankommen werden. Bezogen auf die Relation Walgau-Liechtenstein werde nach einer Realisierung des Stadttunnels von einer Steigerungsrate von 1,74 Prozent jährlich ausgegangen. Wobei bereits heute, also einige Jahre vor dem Prognosezeitpunkt, der ohne Stadttunnel prognostizierte Wert für das Jahr 2025 übertroffen werde.

Welche Lösungen gibt es für das Unterland?

Im Unterland haben sich bereits vor vielen Jahren an mehreren Fronten Bewegungen gegen die Realisierung des Stadttunnels bzw. die Südumfahrung stark gemacht. So zum Beispiel die Arbeitsgruppe Verkehrsproblem Liechtensteiner Unterland, explizit aber auch die Bürgerinitiative «mobil ohne Stadttunnel». Sie zweifeln an den Aussagen der Landesregierung Vorarlberg, dass es über der Grenze zu keinen «erheblichen Auswirkungen» auf den Verkehr komme. Es sei offensichtlich, dass der Stadttunnel auf der Haupttransitroute zu einer Verkehrszunahme führe. Und das wäre eine schwerwiegende Gesundheitsbelastung für die Schaanwälder, sind sie sich einig. Regierungschef-Stellvertreter und Infrastrukturminister Daniel Risch sprach in der Vergangenheit davon, dass Liechtenstein im Rahmen des Verkehrsprojekts Unterland eigene Lösungen finden müsse. *(dv)*

Prozent-Anteil der Spitzenstunden am Tag:
25,2

Veränderung Anzahl Fahrzeuge 2009/2019:
776

Ständige Bevölkerung Mauren-Schaanwald:
4404 Einwohner
(Stichtag 30.6.2019)

Voll- und Teilzeitbeschäftigte Mauren-Schaanwald
2149
(Beschäftigungsstatistik 2018)

Zupendler:
1249
(Beschäftigungsstatistik 2018)