

Einen klaren Favoriten zur Entlastung des Schaaner Dorfzentrums gibt es nicht

Geprüft Die Regierung sollte verschiedene Varianten zur Entlastung des Schaaner Dorfzentrums prüfen. Der Bericht liegt nun vor, aber so wirklich sticht keine Variante hervor. Das «Volksblatt» hat die Vor- und Nachteile zusammengefasst.

VON DANIELA FRITZ

Der Ablauf war unglücklich. Als das Volk am 30. August 2020 über die S-Bahn Liechtenstein abstimmte, fehlte eine Verkehrslösung für die Bahnübergänge in Schaan. Zwar beauftragte der Landtag die Regierung

im Mai 2020 damit, bis Sommer 2021 auch unabhängig vom S-Bahn-Projekt verschiedene Varianten zur Entlastung des Schaaner Dorfzentrums zu prüfen. Somit war damals aber auch klar, dass diese Frage bis zur Abstimmung nicht geklärt sein wird. Die Rechnung servierte das Volk an der Urne: 62,3 Prozent stimmten gegen die S-Bahn, der meist genannte Grund für die Ablehnung war die fehlende Lösung in Schaan.

Diverse Varianten und Szenarien

Seit gestern liegt der Bericht der Regierung vor, doch das Ergebnis ist ernüchternd. Die Arbeitsgruppe hat unter Einbezug der Gemeinde Schaan und gemeinsam mit Experten die Auswirkungen einer Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs an der Zollstrasse, einer

kurzen sowie einer langen Umfahrungsstrasse, einer Tieferlegung der Bahn oder einer Nordeinfahrt nach Buchs analysiert und dies mit der heutigen Situation verglichen. «Der Vergleich zeigt auf, dass alle geprüften Varianten neben Vorteilen auch Nachteile mit sich bringen», schreibt die Regierung in ihrem Bericht. Bei der Bewertung der Resultate steche somit keine Option eindeutig als beste heraus, zudem bringt keine der Versionen eine wirkliche Verbesserung zur heutigen Situation. Es kommt allerdings auch darauf an, aus welcher Warte die Situation betrachtet wird. Die Arbeitsgruppe erstellte diverse Szenarien, in denen beispielsweise die Kosten eine unter- oder übergeordnete Rolle spielen oder einmal die Wirtschaft, Umwelt oder Siedlungsentwicklung und Le-

bensqualität stärker ins Gewicht fallen. Je nach Sichtweise stellt sich dann die eine oder andere Variante doch als die bessere Wahl heraus. Es zeigte sich jedoch auch, dass eine Verbesserung der Istsituation hohe Kosten mit sich bringen würde.

Wie es weitergehen soll

Nach Meinung der Regierung sollte eine Strassenunterführung und die Nordeinfahrt in den Bahnhof Buchs nicht weiterverfolgt werden, sie schnitten über alle Szenarien hinweg am schlechtesten ab. Auch eine Kombination von verschiedenen Varianten mache wenig Sinn, da die Kosten hoch, aber der Zusatznutzen gering sei. Die Umfahrungsstrassen und die Absenkung des Bahntrasses wären aus Sicht der Regierung hingegen weiterzuverfolgen, würden

aber flankierende Massnahmen erfordern. Selbst eine Tunnellösung für eine Umfahrungsstrasse wäre als zusätzliche Variante grundsätzlich in Erwägung zu ziehen.

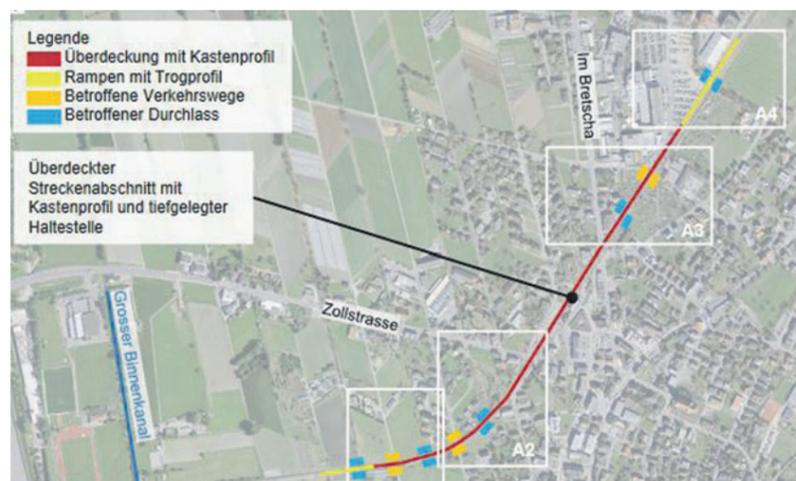
Da aber jede Massnahme in Schaan den Verkehr in den anderen Gemeinden beziehungsweise dem ganzen Land beeinflusst, greife eine isolierte Betrachtung von Lösungen für eine einzelne Gemeinde zu kurz. Die Regierung möchte daher eine gemeindeübergreifende Verkehrslösung initiieren, wobei insbesondere auch Untertunnelungen geprüft werden. Wie der Landtag zu diesem Vorhaben steht, wird sich voraussichtlich in der November-Session herausstellen.

Die Variantenprüfung finden Sie auch auf volksblatt.li oder bei der Regierungskanzlei.

Tieferlegung der Bahn

Beschreibung: Von der Zollstrasse bis etwa zur Höhe der Ivoclar würde das Bahntrasse in dieser Variante unterirdisch geführt, auch die Haltestelle wäre tiefergelegt. Die Rampen vor und nach dem Tunnel würden in einem Trog realisiert, die Längen auf ein Minimum beschränkt, um das Siedlungsgebiet möglichst wenig zu trennen.

Auswirkungen: In Schaan ergebe sich so die Möglichkeit, das Zentrum neu zu gestalten und aufzuwerten. Mit dem Wegfall der Bahnübergänge würde sich ausserdem der Rückstau erledigen. Dass sich der Verkehr insgesamt reduziert, glauben die Experten jedoch nicht. Im Gegenteil, da für die Autofahrer Behinderungen beseitigt würden. Wegfallen würden allerdings auch bestehende Querungsmöglichkeiten im Trogbereich der Bahnlinie, etwa in der Werkhofstrasse, «Im Pardiel» oder «Im Krüz», hier müssten neue Über- oder Unterführungen gebaut



oder die Stellen umfahren werden. Ausserdem müssten zur Realisierung der Variante Bäche umgeleitet werden, gewässerschutzrechtlich wäre dies aber bewilligungsfähig. Auch technisch sollte das Projekt machbar sein. Das Land müsste dafür jedoch keine neuen Grundstücke erwerben.

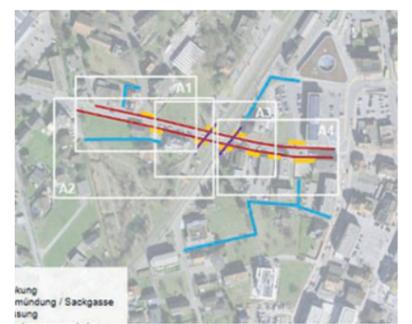
Kosten: Rund 111 Millionen Franken, wobei die Kostenschätzung nur eine Genauigkeit von +/-30 Prozent aufweist. Allfällige Umweltersatzmassnahmen oder weitere Projektrisiken sind nicht berücksichtigt. Die Kosten für eine Aufwertung des Schaaner Zentrums sind ebenfalls ausgeklammert.

Tieferlegung des MIV

Beschreibung: In dieser Variante wurde untersucht, wie sich eine Tieferlegung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei den Bahnübergängen Zollstrasse und «Im Bretschla» auswirkt.

Auswirkungen: Gemäss Bericht wird so zwar der heutige Rückstau vermieden, was für die Anwohner eine gewisse Entlastung von Lärm und Schadstoffen bedeuten würde. Die Verkehrsmenge im Ortszentrum werde insgesamt aber nicht reduziert. Vielmehr sei zu erwarten, dass die reduzierten Behinderungen bei der Ortsdurchfahrt mehr Verkehr anlocken. Die Zufahrt zu den angrenzenden Grundstücken müsste rückwärtig erschlossen werden, da eine Zufahrt über die Hauptstrasse vermutlich nicht mehr möglich wäre.

Kosten: Rund 46,4 Millionen Franken, wobei die Kostenschätzung nur eine Genauigkeit von +/-30 Prozent aufweist. Allfällige Umweltersatz-

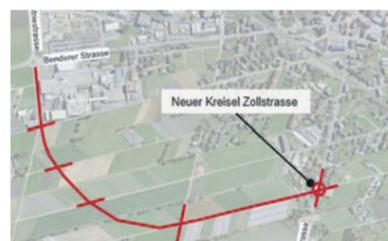


massnahmen oder weitere Projektrisiken sind nicht berücksichtigt.

Umfahrungsstr., kurz

Beschreibung: Die kurze Variante einer Umfahrungsstrasse würde die Industriestrasse vom Kreisel bei der Benderer Strasse über den Rosengartenweg, den Schaanerweg und den Weslewolfweg fortführen und schliesslich in der Zollstrasse münden. Der Anschluss würde wieder über einen Kreisel erfolgen.

Auswirkungen: Damit wäre das Schaaner Zentrum sowie die beiden Eisenbahnkreuzungen vom Durchgangsverkehr entlastet, kommt die Arbeitsgruppe zum Schluss. Allerdings ist auch hier zu erwarten, dass der Verkehr durch die wegfallenden Behinderungen eher zunehmen wird. Zudem quert der Verkehr von Vaduz nach Buchs den Ortskern



und die Gleise weiterhin. Ganz abgesehen davon befinden sich nicht alle der für die Entlastungsstrasse nötigen Grundstücke im Besitz des Landes oder der Gemeinde.

Kosten: Rund 17,5 Millionen Franken, wobei die Kostenschätzung nur eine Genauigkeit von +/-30 Prozent aufweist. Allfällige Umweltersatzmassnahmen oder weitere Projektrisiken sind nicht berücksichtigt.

Umfahrungsstr., lang

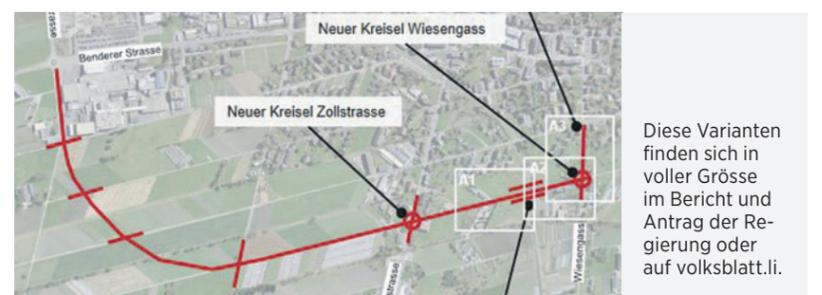
Beschreibung: Geprüft wurde auch eine längere Variante einer Umfahrungsstrasse. Diese entspricht bis zur Zollstrasse der kürzeren Version, führt dann aber weiter entlang der Strasse «Im Krüz» und endet schliesslich mit einem Kreisel in der Wiesengass. Die Bahnlinie würde dabei mit einer neuen Unterführung unterquert.

Auswirkungen: Das Zentrum von Schaan wäre somit weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet, da der Verkehr zwischen Buchs und Feldkirch, Vaduz und Buchs sowie der Verkehr von und nach Bendern über die neue Verbindungsstrasse gelenkt würde. Der Stau an den Bahnübergängen würde sich da-

durch ebenfalls reduzieren. Allerdings rechnen die Experten trotzdem mit mehr Verkehr, da die Behinderungen wegfallen. Zudem bräuhete es flankierende Massnahmen, damit die Autos zwischen Vaduz und Feldkirch nicht den Weg durchs Ortszentrum wählen. Wie schon bei der kurzen Umfahrungs-

strasse benötigt es für eine Realisierung zudem die entsprechenden Grundstücke.

Kosten: Rund 34,4 Millionen Franken, wobei die Kostenschätzung nur eine Genauigkeit von +/-30 Prozent aufweist. Allfällige Umweltersatzmassnahmen oder weitere Projektrisiken sind nicht berücksichtigt.



Diese Varianten finden sich in voller Grösse im Bericht und Antrag der Regierung oder auf volksblatt.li.



Nordeinfahrt Buchs

Beschreibung: Mit dem Nein zur S-Bahn muss der Bahnhof Schaan-Vaduz nicht mehr zwingend bedient werden. Die Arbeitsgruppe prüfte daher zusätzlich, wie sich eine Nordeinfahrt der Bahn nach Buchs auswirken würde. Demnach könnte das Trasse nördlich zur Industriestrasse und anschliessend entlang der Medergasse geführt werden, um dann auf einer neuen Eisenbahnbrücke den Rhein und die Autobahn zu überqueren. Schliesslich könnte der Zug von Norden kommend in den Bahnhof Buchs einfahren. Auf der Benderer Strasse wür-

de der MIV über eine Unterführung unter dem Gleis passieren.

Auswirkungen: In Schaan ergeben sich neue Gestaltungsmöglichkeiten für das Zentrum. Zudem würde das bestehende Gleis rückgebaut, die Teilstrecke zwischen der Hilti und dem heutigen Busbahnhof könnte als Busspur genutzt werden. Als Umsteigmöglichkeit in den Zug würde künftig die Haltestelle Schaan-Forst dienen, die in diesem Fall umgebaut werden würde. Mit dem Wegfall der Eisenbahnkreuzungen würde zwar der Rückstau ausbleiben, insgesamt rechnen die Experten aber mit einer Zunahme des Verkehrs.

Kosten: Rund 165,1 Millionen Franken, wobei die Kostenschätzung nur eine Genauigkeit von +/-30 Prozent aufweist. Beinhaltet sind der Gleisbau inklusive neuer Brücke sowie eines neuen Bus- und Bahnhofes bei der Haltestelle Schaan-Forst, der Busspur ins Zentrum und der Unterführung der Benderer Strasse. Für die Umbauarbeiten in Buchs sind 35 Millionen Franken veranschlagt, die im Gesamtbetrag bereits enthalten sind. Allfällige Umweltersatzmassnahmen oder weitere Projektrisiken sind nicht berücksichtigt. Die Kosten für eine Aufwertung des Schaaner Zentrums sind ebenfalls ausgeklammert.