

Herrn
Regierungsrat Hugo Quaderer
Ressort Umwelt, Raum, Land- und Waldwirtschaft
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Schaan, 19. Januar 2007

**Stellungnahme zum Ergänzungsbericht
zum Umweltverträglichkeitsbericht (EUVB) Nordspange Schaan**

Sehr geehrter Herr Quaderer
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme zum Ergänzungsbericht zum Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) des Projektes Nordspange Schaan.

Die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz nimmt wie folgt Stellung:

Gemäss Entscheidung der Regierung vom 16. Mai 2005 muss der Ergänzungsbericht neben einer detaillierten Darstellung der Querung der ÖBB-Bahnlinie „eine detaillierte Darstellung des Nutzens der 1. Etappe der Nordspange als Industriebahnhofsanschluss zum Schaaner Industriegebiet“ enthalten. **Nach unserer Beurteilung stellt auch der Ergänzungsbericht keine ausreichende Grundlage dar, den Bedarf und die Zielerreichung der 1. Etappe zu belegen respektive die Umweltverträglichkeit des Projektes „Nordspange Schaan“ nachzuweisen.**

Wir begründen dies wie folgt:

Grundsätzliches

Zur Realisierung der zweiten Etappe liegen verschiedene, zum Teil widersprüchliche Aussagen des Projektträgers und der Gemeinde Schaan vor. So wie sich das Projekt aktuell präsentiert, sind wir nach wie vor der Meinung, dass die Umweltverträglichkeit, insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen und die zugrundeliegende Strategie der beiden Etappen gesamthaft betrachtet werden muss. Die erste Etappe des Projektes Nordspange Schaan ist als Umfahrungsstrasse und nicht als Industriebahnhofsanschluss konzipiert. Im Falle einer Abkehr vom Gesamtprojekt Nordspange müsste der Industriebahnhofsanschluss im Hinblick auf die veränderte Ausgangslage und Zielerreichung neu konzipiert werden. Diese Planung müsste im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung unter Berücksichtigung einer sorgfältig durchgeführten Alternativenprüfung

stattfinden. Insbesondere müsste im Sinne der Zielerreichung eine „Null-Plus-Variante“ geprüft werden. Diese beinhaltet mindestens Massnahmen zur Reduktion des Schleichverkehrs, Steuerungsmassnahmen zur Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs beim Arbeitsverkehr und Massnahmen zu Ausbau und Angebotserweiterung des öffentlichen Verkehrs.

Im Ergänzungsbericht wird der Nutzen der 1. Etappe der Nordspange auf wenigen Seiten (10-14) diskutiert und in fünf Punkten, hier 1) bis 5), zusammengefasst.

Zur ergänzenden Verkehrsumlegung

1) Lokaler Industriezubringer

2) Entlastung der zentralen Verkehrsknoten sowie der Wohnquartiere

In unserer Stellungnahme zum UVB vom 5. April 2006 haben wir ausführlich die Unzulänglichkeiten der Verkehrsumlegung beschrieben (siehe Anhang). Auch die vorliegende Ergänzung zeugt in aller Deutlichkeit von einer insgesamt mangelhaften Darlegung der verkehrlichen Auswirkungen.

- Die Expertenberichte Verkehrsumlegung und Luft&Lärm werden dem Ergänzungsbericht nicht als Anhänge beigelegt, wie dies beim UVB geschah. Die Veränderung der Resultate ist nicht nachvollziehbar, insbesondere der Anstieg der Belastung auf der 1. Etappe um den Faktor 2.3. Es geht aus dem Bericht nicht klar hervor, welche Verkehre neu miteinbezogen wurden.
- Mit Sicherheit nicht berücksichtigt wurden die grundlegenden Veränderungen der Verkehrsentwicklung im Zentrum von Schaan. Inzwischen trägt bereits der provisorische Grosskreisel im Schaaner Zentrum wesentlich zur Verflüssigung des Verkehrs bei, was eine neue Ausganglage schafft.
- Die Belastungszahlen auf der 1. Etappe der Nordspange sind von ursprünglich 1'600 auf neu 3'700 KFZ/Tag angestiegen. Dies disqualifiziert sowohl die dem UVB wie auch die der Interpellationsbeantwortung der Regierung zugrundeliegenden Berechnungen. Eine derartig grosse Streuung in diesem zentralsten Aspekt der Nutzen- darlegung ist der Glaubwürdigkeit sämtlicher Prognosen abträglich.

Zum projektunabhängigen Nutzen

3) Optimierung der Erschliessung der Arbeitsplatzzentren mit dem öffentlichen Verkehr

4) Ökologische Aufwertung des Talraums im Bereich des Industriezubringers

5) Bessere Bewirtschaftungsmöglichkeiten für Landwirtschaftsflächen

Sämtliche Massnahmen, welche diese drei Punkte betreffen, sind projektunabhängig und können bei vorhandenem politischen Willen ohne die erste Etappe des Strassenbauprojektes realisiert werden. Dies wird auch dadurch belegt, dass konkrete Massnahmen in diesen Bereichen weder im Bericht noch im Ergänzungsbericht ausreichend dargelegt werden. Mit Ausnahme der ökologischen Ersatzmassnahmen: Sie führen allerdings bei einer Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen auf die Lebensraumqualität nicht zu einer positiven Bilanz.

Am Projekt der Nordspange zeigen sich zwei Mängel des UVP-Verfahrens besonders deutlich. Einerseits können mit dem bestehenden Verfahren weder die einem Projekt zugrundeliegenden strategischen Überlegungen noch allfällige nachhaltigere Alternativen ausreichend geprüft werden. Andererseits ist die Unabhängigkeit der Expertenberichte nicht zwingend gegeben, da diese im Auftrag des Projektträgers arbeiten. Wir bitten die Regierung als Bewilligungsbehörde, trotz oder gerade wegen der institutionellen Nähe zum Projektträger Tiefbauamt um eine kritische Beurteilung der Grundlagen.

Mit freundlichen Grüßen
Regula Mosberger
Geschäftsführerin LGU

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mosberger', with a stylized flourish at the end.

ANHANG

Stellungnahme der Liechtensteinischen Gesellschaft für Umweltschutz zum Umweltverträglichkeitsbericht Nordspange Schaan vom 5. April 2006

Sehr geehrter Herr Quaderer
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme zum Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) des Projektes Nordspange Schaan.

Die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz nimmt wie folgt Stellung:

Umweltbereiche Flora/Wald, Fauna, Landschaft und Nutzungen

Der vorliegende UVB legt umfassend die relevanten Umweltauswirkungen und Problemstellungen dar, welche sich durch den Bau und den Betrieb auf die Umweltbereiche Flora/Wald, Fauna, Landschaft und Nutzungen ergeben. Die im Bericht beschriebenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Beeinträchtigung der bestehenden Nutzungen sind schwerwiegend: Durch den Bau und den Betrieb der Nordspange werden kulturlandschaftlich und ökologisch äusserst wertvolle Gebiete dauerhaft zerstört oder erheblich beeinträchtigt. Die Realisierung der vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kann diese massiven funktionellen Einschränkungen im betroffenen Gebiet nicht kompensieren.

Umweltbereiche Luft und Lärm / Verkehrsumlegung

Kapazitätserhöhungen durch Strassenbau erzeugen grundsätzlich mehr Verkehr. Im UVB werden im Rahmen einer Verkehrsumlegung Prognosen zum Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2015 errechnet. Diese liegen auch der Darlegung der **Umweltbereiche Luft und Lärm** zugrunde. Die berechnete Verkehrsumlegung ist aus folgenden Gründen nicht zuverlässig:

- (1) Folgende verkehrsinduzierende Faktoren sind nicht oder nur mangelhaft berücksichtigt:
 - 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 Umfahrungsstrassenprojekte 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.
- (2) Folgende verkehrsreduzierende Faktoren und Massnahmen sind insbesondere für die Bedarfsabklärung respektive die Begründung des Vorhabens nicht oder nur mangelhaft berücksichtigt:
- Steuerungsmassnahmen zur Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs beim Arbeitsverkehr
 - Ausbau und Angebotserweiterung des öffentlichen Verkehrs
 - Steuerungsmassnahmen zur Erhöhung des Ölpreises (zB. CO₂-Abgabe).
- (3) Die Verkehrsumlagerung wurde nur bis zum Jahr 2015 berechnet. Die mittel- und langfristigen Prognosen für die Periode nach der Fertigstellung der 2. Etappe sind nicht untersucht worden.

Die Berechnungen der Verkehrsumlagerung belegen daher weder den Bedarf noch die Zielerreichung dieses Strassenprojektes. Das Projekt entspricht nicht den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung.

Die Umweltverträglichkeit des Projektes ist mit dem vorliegenden Bericht nicht nachgewiesen.

Mit freundlichen Grüssen
Regula Mosberger
Geschäftsführerin LGU