

Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein

Zusammenfassung und Übersicht, August 2011

Ausgangslage

Zwischen dem Alvier und den Liechtensteiner Alpen erstreckt sich im Rheintal auf einer Länge von rund 30 Kilometern die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein. In diesem grenzüberschreitenden Raum leben 75'000 EinwohnerInnen und arbeiten 55'000 Beschäftigte. Aufgrund der Dynamik des starken Wirtschaftsstandortes Liechtenstein hat sich dieser Raum trotz seiner peripheren Lage in den letzten Jahrzehnten schnell entwickelt. Die grosszügigen Baulandreserven haben zwar zu einer unterdurchschnittlich dichten Siedlungsentwicklung geführt. Trotzdem konnten wichtige landschaftliche Qualitäten und Räume bis jetzt weitgehend erhalten werden. Die geringe Siedlungsdichte, die Attraktivität der A13 als leistungsfähige regionale Hauptachse und das für eine Agglomeration unterdurchschnittliche Bahnangebot haben dazu geführt, dass der Anteil des Individualverkehrs am Gesamtverkehr vergleichsweise hoch ist.

Trendszenario, Wirkungszusammenhänge und Handlungsbedarf

In Zukunft wird die Agglomeration weiterhin überdurchschnittlich wachsen, wobei neue Arbeitsplätze vorwiegend im wirtschaftlichen Schwerpunkt Liechtenstein geschaffen werden, während die Beschäftigten aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen mehrheitlich in Werdenberg und im angrenzenden Vorarlberg wohnen.

Die prognostizierte Entwicklung wird zu einem stark steigenden grenzüberschreitenden Pendlerverkehr führen. Die Kapazität der A13 und insbesondere der Anschlüsse mit den angrenzenden Rheinübergängen wird damit in Spitzenzeiten noch mehr an die Grenzen stossen. Der bestehende strassengebundene ÖV wird ebenfalls von zunehmenden Verlustzeiten betroffen sein und entsprechend keine attraktive Alternative mehr zum MIV darstellen. Der steigende Verkehr wird neben den neuralgischen Knoten auch die Ortszentren verstärkt belasten. Aufgrund dessen wird sich die Siedlung mehrheitlich in den peripheren Gebieten entwickeln, was den beschriebenen Teufelskreis weiter verstärken wird. Die Folgen sind noch grössere Verkehrsüberlastungen in den Spitzenzeiten, weiter abnehmende landschaftliche Qualitäten und dadurch eine sich insgesamt stetig vermindernde Standortsattraktivität.

Der Handlungsbedarf, um den Teufelskreis zu durchbrechen, wird grob in zwei Leitlinien unterteilt. Unter „effiziente Verkehrsabwicklung“ soll ein Gesamtverkehrskonzept mittels angebots- und nachfrageseitigen Massnahmen die Anteile von ÖV und LV erhöhen und die Verkehrsströme siedlungsverträglich lenken. Im Bereich „differenzierte Siedlungsentwicklung“ verfolgt ein Gesamtkonzept „Siedlung und Landschaft“ die gezielte Entwicklung geeigneter Standorte. Eine Zusammenfassung zum Handlungsbedarf ist im Synthesebericht vom 11. August 2011 auf Seite 89 ersichtlich.

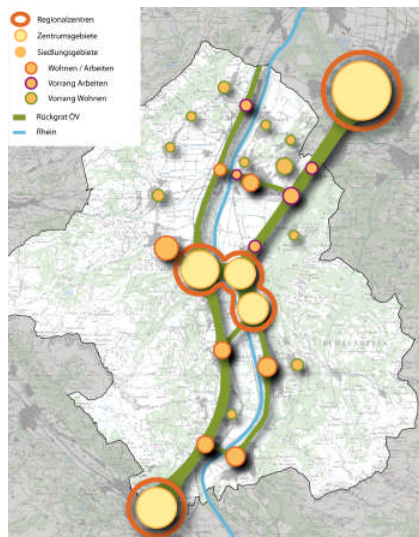
Grundsätze des Agglomerationsprogramms

Aufgrund dieser Entwicklungsperspektive haben das Fürstentum Liechtenstein, der Kanton St. Gallen und 18 Gemeinden einen Verein gegründet, um ein Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein zu erarbeiten. Die Nachbarregionen und die Stadt Feldkirch wurden in die Erarbeitung begleitend einbezogen. Das nun vorliegende Agglomerationsprogramm soll dem beschriebenen Trendszenario eine Strategie entgegensetzen, die auf zwei Grundsätzen basiert:

- Mit einer differenzierten Siedlungsentwicklung wird das bestehende Regionalzentrum Buchs-Schaan-Vaduz gestärkt und die Siedlungsentwicklung abseits der gut erschlossenen Lagen beschränkt. Die Gemeinden innerhalb der Agglomeration sollen sich gezielt nach ihren Stärken entwickeln.
- Im Sinne einer effizienten Verkehrsabwicklung soll der regionale Verkehr nach der Kaskade der 3 V (Vermeiden-Verlagern-Verträglich gestalten) optimiert werden: Mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie mit nachfrageseitigen Massnahmen wird unnötiger Verkehr vermieden. In zweiter Priorität wird ein Teil des Verkehrsaufkommens auf Langsamverkehr und Öffentlichen Verkehr verlagert. Schlussendlich werden die Verkehrsachsen verträglich gestaltet, um negative Auswirkungen auf die angrenzenden Nutzungen zu vermeiden.

Die Strategie bzw. das Zukunftsbild umfasst neben diesen Grundsätzen ein Strukturbild und darauf abgestimmt sechs Teilstrategien mit entsprechenden Massnahmen.

Zentrale Massnahmen



Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein sieht vor, die durch das Rheintal gegebene „Leiterstruktur“, insbesondere die zentralen „Sprossen“ (= die grenzübergreifenden Ost-West-Beziehungen), weiter zu stärken.

Die zentralen Massnahmen sind dabei die Förderung des zentralen ÖV-Rückgrats zwischen Feldkirch und Sargans (S-Bahn FL.A.CH) und die Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung darauf, die Optimierung der Rheinübergänge, die Vervollständigung und Hebung der Qualität des Langsamverkehrsnetzes sowie die Verdichtung nach Innen.

Wirkungen

Die Optimierung der besonders stark belasteten Rheinübergänge wird die Verkehrsqualität für alle Verkehrsträger über die Landesgrenze hinaus erhöhen. Zusätzliche Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein verdichten das grenzüberschreitende Langsamverkehrsnetz. Massnahmen zur Dosierung des MIV und zur Buspriorisierung verbessern den Verkehrsfluss im Regionalzentrum und senken die Verlustzeiten des ÖV. Durch die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten werden die Aufenthalts- und Lebensqualität erhöht und die Bedingungen für den Langsamverkehr verbessert. Nachfrageseitige Massnahmen wie z.B. betriebliches Mobilitätsmanagement setzen die Anreize für die Verkehrsmittelwahl neu und erhöhen die Wirksamkeit der Infrastruktur- und Angebotsausbauten.

Fazit

Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm bekennt sich die Region zu einer koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Sie schafft dadurch die Voraussetzungen, damit sich der grenzüberschreitende Raum Werdenberg-Liechtenstein auch zukünftig entwickeln kann. Sie macht damit einen wichtigen Schritt, um die anstehenden und zukünftigen Probleme gemeinsam zu lösen.