



Die Stiftung Zukunft.li hat mit ihrer Studie «Raumentwicklung Liechtenstein» ein wichtiges Thema aufgegriffen. Wir stellen hier ein paar Kernaussagen daraus vor.

Unter «Das Wichtigste in Kürze» heisst es in der Studie zu Mobilität/Verkehr: «Vorgeschlagen wird ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen: Im ersten Schritt sollen echte Alternativen zum Auto geschaffen werden. Dazu muss der öffentliche Verkehr (ÖV) ausgebaut werden – zum einen durch eine Erhöhung des Taktes, zum anderen durch den Bau eigener Trassen.» Wo solche schon bestehen – z. B. das Bahngleis zwischen Schaanwald und Schaan –, sollen sie rasch ausgebaut und besser nutzbar gemacht werden.

Das Umsteigen werde aber «nicht in genügendem Masse freiwillig erfolgen. Deshalb muss

in einem zweiten Schritt ein landesweites «Mobility Pricing» eingeführt werden. Damit wird für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur bezahlt». Mit tageszeitabhängigen Tarifen könne die Nutzung optimiert werden.

«Nützen also wenig bis nichts»

Unter «Fazit und Empfehlungen» folgt auf Seite 90 die Erkenntnis, die im Ministerium und bei vielen Behörden noch fehlt: «Die scheinbar einfache Lösung könnte in einem Ausbau der Strasseninfrastruktur gesehen werden. Ein rein nachfragegetriebener weiterer Infrastrukturausbau ist jedoch nicht nachhaltig und be-

einträchtigt den wenigen verfügbaren Lebensraum in hohem Masse. Und die Probleme, die bekanntlich nicht an den Landesgrenzen aufhören, werden dadurch nicht gelöst. Gerade auf den grenzquerenden Strassen bestehen die grössten Kapazitätsprobleme. Ohne die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarländern nützen Infrastrukturmassnahmen also wenig bis nichts.» Die Umfahrungsstrassen-Pläne lassen grüssen.

Was noch zu ergänzen wäre

Zum Radverkehr hält die Studie (S. 62) fest: «Die Radwege müssen zudem an den richtigen Orten sein. Wenn der Berufspendler auf das Fahrrad umsteigen soll, muss er seinen Arbeitsplatz auf sicheren Radwegen erreichen können. Dies bedingt auch

grenzquerende Radwege.» Ergänzend zum Radwegnetz sei zudem die nötige Infrastruktur zu schaffen, damit die Fahrräder geschützt abgestellt und eventuell aufgeladen werden können. Nebst solchen baulichen Massnahmen propagiert Zukunft.li auch eine starke Kampagne «zum Einbezug und zur Sensibilisierung aller Akteursgruppen».

Was die Studie zu wenig hervorhebt, ist das grosse Potenzial des Betrieblichen Mobilitätsmanagements mit restriktiver Parkplatzbewirtschaftung. Zudem fehlt im Literaturverzeichnis die VCL-Studie zu einer Regionalbahn für das Oberland.

Details zur Tram-Bahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans:
www.vcl.li/?page=18&id=424