

Schiene als ÖV-Rückgrat entlastet unsere Strassen

Das Auto ist ein bequemes und flexibles Verkehrsmittel. Es ist für viele Wege auch das passende Fahrzeug. Es sollte aber nur dort eingesetzt werden, wo es notwendig ist. Kurze und mittlere Wege – vor allem Alltagswege und speziell Arbeitswege – können sehr oft gesünder und umweltfreundlicher zurückgelegt werden: zu Fuss, per Fahrrad, per Bus und Bahn. Dies entspricht der im Mobilitätskonzept 2030 von der Regierung geforderten effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und dem Vorschlag, für jeden Weg das effizienteste Verkehrsmittel oder eine Kombination davon zu wählen.

In Anbetracht unserer geringen Landesreserven im Tal und der Bedeutung der Naherholungsräume für die Lebensqualität der EinwohnerInnen müssen wir auf Verkehrsmittel mit einem kleinen Flächenbedarf pro Verkehrsteilnehmenden setzen. Damit wird die Leistung des Gesamtsystems für Personentransport erhöht. Das Bild zeigt, dass vor allem der Fuss- und Radverkehr

sowie der öffentliche Verkehr ausgebaut werden müssen, um eine höhere Effizienz zu erreichen. Davon profitiert auch der motorisierte Individualverkehr: Auto-Staus werden reduziert und wirklich nötiger Verkehr kann freier fliessen.

Heute haben wir eine ÖBB-Bahnlinie durch unser Land, die der Bevölkerung noch viel mehr direkten Nutzen bringen könnte. Der Liechtenstein-Takt befördert mit neun Nahverkehrszügen an Werktagen etwa 800 Personen über die Grenze Schaanwald. Am Morgen und am Abend bilden nur je drei Kurse einen 30-Minuten-Takt. Das wird sich ändern mit dem Ausbau der Bahnlinie zur S-Bahn Liechtenstein mit 30-Minuten-Takt mindestens in den für Arbeitswege relevanten Zeiten. So werden – die Mobilitätsstudie zeigt eine entsprechende Bereitschaft – viele PendlerInnen auf die Bahn umsteigen und unsere Strassen entlasten.

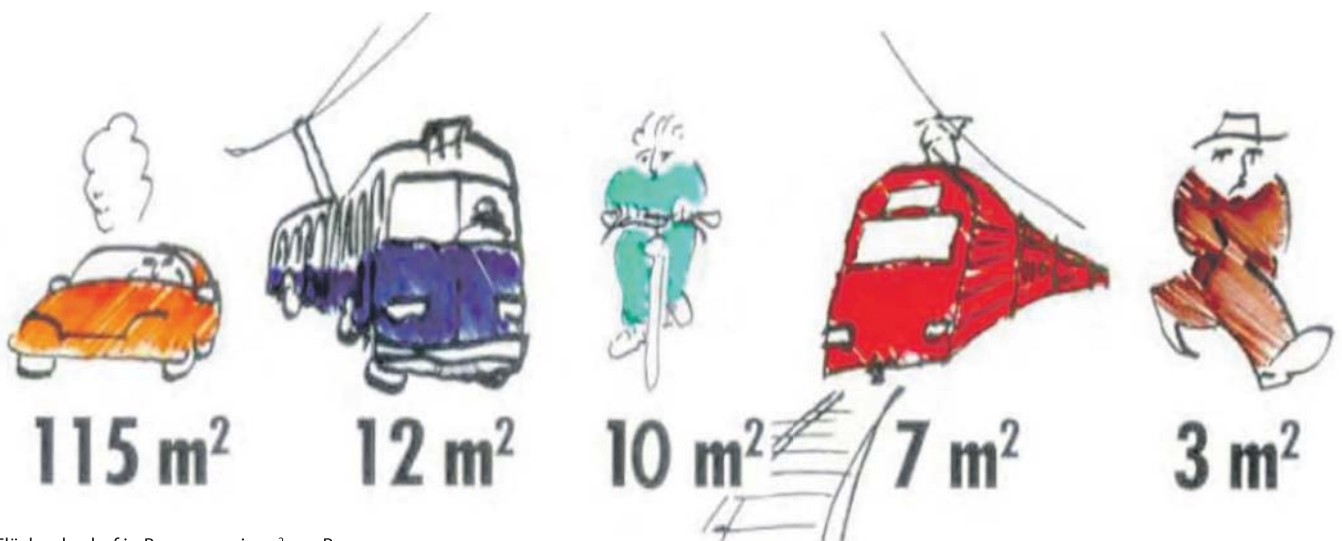
Beim Vergleich von Verkehrsmitteln dürfen nicht Äpfel mit

Birnen verglichen werden. Die Frage lautet für die Grenze in Schaanwald: Sind 400 Morgen-Bahnkunden des Liechtenstein-Takts mit fünf (5) Nahverkehrszügen an Werktagen wenig oder viel? Zum Vergleich befördert LIEmobil (Linien 11, 13, 14, 70) im gleichen Zeitraum mit 19 Kursen an Werktagen etwa 430 Fahrgäste von Vorarlberg über die Grenze. Die Bahn befördert pro Kurs durchschnittlich fast vier Mal mehr Fahrgäste als der LIEmobil-Bus. Es braucht beide Verkehrsträger: den Mittelverteiler S-Bahn Liechtenstein und den Feinverteiler LIEmobil-Bus.

Die Hauptarbeitsorte der EinpendlerInnen aus Österreich sind Schaan, Eschen und Vaduz. Etwa 60% arbeiten im direkten Einzugsbereich der stau- und wetterunabhängigen S-Bahn. Mit der Kombination S-Bahn Liechtenstein im 30-Minuten-Takt und LIEmobil-Bus arbeiten neu etwa 85% der EinpendlerInnen aus Vorarlberg im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs.

Die Hauptarbeitsorte der EinpendlerInnen aus der Schweiz sind Vaduz, Schaan, Balzers und Triesen. Allerdings kommen diese PendlerInnen über verschiedene Eingangstore ins Land. Heute queren etwa 500 Bahnkunden des Liechtenstein-Takts an Werktagen die Grenze zur Schweiz. Für viele EinpendlerInnen aus dem Bezirk Werdenberg ist das Fahrrad eine gesunde Alternative; besonders mit den im Mobilitätskonzept angedachten zusätzlichen Aktivverkehrsbrücken in Balzers, Triesen, Bendern und Ruggell.

Die Stau-Abhängigkeit der LIEmobil-Busse wegen Bus-Benachteiligung auf gewissen Strecken vergrämt viele Fahrgäste. Als langfristige Verkehrslösung für das Oberland hat der VCL deshalb im Lauf der letzten zehn Jahre mit anerkannten Experten die Studie für eine Oberlandbahn erarbeitet. Auch das Oberland soll langfristig von einem komfortablen sowie stauunabhängigen öffentlichen Verkehr profitieren. Text: VCL



Flächenbedarf in Bewegung in m² pro Person
(Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA)