



**Soll sich unser Land weiter positiv entwickeln, muss es gelingen, die Verkehrsmobilität zu Fuss, per Fahrrad und mit dem öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen.**

Der Flächenbedarf in Bewegung beträgt im Schweizer Durchschnitt pro Person 115 m<sup>2</sup>, wenn diese mit dem Auto unterwegs ist, aber nur etwa 10 m<sup>2</sup> bei der Nutzung von öffentlichem Verkehr (ÖV) oder Fahrrad. Und Fläche ist bei uns Mangelware. Im Hinblick auf die vielen, für unsere Wirtschaft notwendigen Einpendlerinnen und -pendler spielt der ÖV auf der Schiene da-

her eine wichtige Rolle. Während wir in der Hauptverkehrszeit zum Transport von 1200 Personen pro Stunde und Richtung beim Bus einen 5-Minuten-Takt brauchen, reicht bei einer Tram-Bahn Oberland ein 15-Minuten-Takt und bei einer S-Bahn Feldkirch–Buchs ein 30-Minuten-Takt.

Nach dem Nein des Volks zum Ausbau der Strecke Feldkirch–Buchs zur S-Bahn im Halbstun-

dentakt wurden verschiedene kreative Ideen zur zukünftigen Verkehrsabwicklung vorgestellt. Ein Vorschlag nimmt die im Abstimmungskampf vorgebrachten Argumente auf und präsentiert eine Vision, die diese berücksichtigt. Eine umfassende Gesamtverkehrslösung soll die Mobilität per Auto, ÖV, Fahrrad und zu Fuss in Liechtenstein nachhaltig gestalten sowie die Erreichbarkeit vom

Ausland her und damit den Lebensstandard und die soziale Absicherung langfristig sicherstellen. Unser Land soll vom Ausbau der ÖV-Netze der Nachbarn profitieren und in die Vertaktung von Bus und Bahn lokal, regional und überregional eingebunden sein.

**Grünräume und Agrarland:** tabu  
Grünräume sollen nicht durch neue offene Trassen/Strassen zer-

stört werden, ein weiterer Verlust an intakter Landschaft und Landwirtschaftsflächen ist möglichst zu vermeiden. Das Ziel muss vielmehr sein, dass Menschen, Natur und Landschaft verlorene Werte beziehungsweise Flächen zurückerhalten und dass der Siedlungsraum möglichst nicht mehr wächst. Lärmgeplagte sollen vor den Emissionen des Strassen- und Schienenverkehrs geschützt, belastete Zentren und Hauptstrassen durch kanalisierte Tunnellösungen entlastet und

so lebenswerter werden. Die Verkehrskorridore sollen so verlaufen, dass möglichst kein Bodeneigentum von Privaten enteignet werden muss.

Im Sinn dieses Vorschlags empfiehlt der VCL ein Nein zum Ausbau des Rheindamms in Vaduz zwischen Lettstrasse und Lochgasse in der Abstimmung vom 3. Oktober. Bei wirklichem zukünftigem Bedarf soll eine Strasse unterirdisch im Binnendamm geführt werden.

Georg Sele

## Der VCL-Vorschlag für eine Tram-Bahn

Mit der genau gleichen Stossrichtung hat der VCL bereits vor Jahren zusammen mit Fachleuten eine Studie erarbeitet für eine Tram-Bahn im 15-Minuten-Takt vom Bahnhof Schaan zum Schulzentrum Mühleholz/Schwimmbad und von dort weiter im Tunnel bis Vaduz Süd, mit Haltestellen beim Spoerry-Areal (Universität) und im Zentrum beim heutigen Touristenpavillon. In Vaduz Süd ist die Führung auf der Landstrasse bis zum McDonald's-Kreisel vorgesehen und dann dem Kanal entlang nach Süden – mit den Haltestellen Triesen Zentrum, Balzers Industrie Nord und Gagoz – und schliesslich via neue SBB-Haltestelle Trübbach-Dornau nach Sargans.

Details auf [vcl.li/?page=18&eid=530](https://vcl.li/?page=18&eid=530)