Verkehrs-Club Liechtenstein

Postfach 813
9490 Vaduz
T/F 232 54 53
vcl@powersurf.li

18. März 2008

Regionalplanung Werdenberg
Herr René Lehnherr-Fend
Geschäftsführer

Agglomerationsprogramm W-LI
Input des VCL für Sitzung vom 20.3.2008

Sehr geehrter Herr Lehnherr-Fend

Wie in Ihrem Schreiben vorgeschlagen, haben wir die Schwachstellen zusammengetragen und die wünschbare Entwicklung betreffend öffentlichem Verkehr und Radverkehr formuliert. Wir beschränken uns bewusst auf die Wege der Einpendler nach Liechtenstein und schauen etwas über den Bezirk Werdenberg hinaus. Natürlich haben die aufgezeigten Verbesserungen der Radinfrastruktur auch für andere Bedarfsverkehre als die Arbeitswege und den Freizeitverkehr positive Auswirkungen.

1) Schwachstellen

1.1) Öffentlicher Verkehr

Der heutige öffentliche Verkehr auf der Schweizer Seite entspricht den Einpendlern nach Liechtenstein nur bedingt.

Für den LBA-Bus von Sevelen nach Vaduz fehlt ein Pförtnersystem mit Busbevorzugung.

Auf der Strecke Gams – Haag – Bendern fehlt eine Busverbindung.

Auf der Strecke Sennwald – Salez – Industriegebiet – Ruggell fehlt eine Busverbindung.

Der Bahnhof Sevelen wird durch die LBA-Busse nur unattraktiv bedient.

Der vom Kanton St.Gallen im Alpen-Rheintal vorgeschlagene S-Bahn-Ausbau für 2013 ohne Halt zwischen Buchs und Sargans entspricht in keiner Weise den regionalen Bedürfnissen der Pendlerströme. Heute pendeln täglich etwa 7400 Personen von der Schweiz nach Liechtenstein zur Arbeit. Um einem erheblichen Teil dieser Personen den Arbeitsweg mit dem öffentlichen Verkehr zu ermöglichen, ist eine attraktive Bahnreise zu den Haltestellen Trübbach, Sevelen, Buchs, Haag, Salez sicher zu stellen. Es ist Aufgabe von Liechtenstein, diese Pendler dort mit einem attraktiven ÖV-Angebot zu übernehmen.

1.2) Radverkehr

Der Rhein stellt eine massive Barriere für den Radverkehr dar. Es fehlen einige Radbrücken über den Rhein.

2) Wünschbare Entwicklung

2.1) Öffentlicher Verkehr

Die geplante überregionale S-Bahn mit Halt in Buchs und Sargans stellt die schnelle Verbindung “nach aussen” sicher.

Eine neue regionale S-Bahn (siehe Kanton Zug als Vorbild) bedient alle Stationen und zusätzlich eine neue Station beim geplanten Halbleiterwerk in Sargans.

Die Haltestelle Trübbach wird in den Bereich der Autobahnbrücke verlegt und erschliesst damit die Arbeitsplätze im Industriegebiet von Trübbach.

Liechtenstein und die Schweiz stellen gemeinsam die Anbindung aller für Liechtenstein relevanten Bahnhaltestellen sicher. Es sind dies: Trübbach, Sevelen, Buchs, Haag, Salez.

Bei der Autobahnausfahrt Sevelen werden die Autos in genügend gross dimensionierten Parkplätzen zurückgehalten und nur stossweise freigegeben. Dies im Rahmen eines Pförtnersystems mit Busbevorzugung für die LBA-Busse Sevelen – Vaduz. Diese fahren den Bahnhof Sevelen direkt an; so wird die Umsteigebeziehung Bahn-Bus attraktiver.

Auf der Strecke Gams – Haag – Bendern verkehren in den Hauptverkehrszeiten Busse, optimiert für die Arbeitspendler.

Auf der Strecke Sennwald – Salez – Industriegebiet – Ruggell verkehren in den Hauptverkehrszeiten Busse, optimiert für die Arbeitspendler.

2.2) Radverkehr

Eine deutliche Verbesserung für den Raum Grabs, Buchs Nord, Schaan wird die neue Dampfleitungsbrücke auf der Höhe der KVA bringen. Die Industriegebiete von Schaan werden dadurch für Einpendler aus Gams, Grabs und Buchs Nord attraktiv erschlossen.

Auf der Höhe Räfis-Burgerau, Vaduz Mühleholz wird eine neue Fuss- und Radbrücke gebaut. Die Arbeitsplätze von Schaan und Vaduz werden dadurch für Einpendler aus Buchs Süd attraktiv erschlossen.

Auf der Höhe Weite, Triesen Hälos wird eine neue Fuss- und Radbrücke gebaut. Die Arbeitsplätze von Triesen und Balzers werden dadurch für Einpendler aus Weite attraktiv erschlossen.

3) Weitere Bemerkungen

3.1) Industrielle und gewerbliche Arbeitsplätze in LI

Viele Industrie-/Gewerbegebiete in Liechtenstein sind heute sehr schlecht ausgenutzt. Das Potential möglicher Verdichtungen scheint unterschätzt.

3.2) Peak Oil und Verkehr

Die Entwicklung der Energiepreise wurde bewusst ausgeklammert. Dies scheint nicht besonders klug, vor allem aus strategischer Sicht.

Die Europäische Studie STEPs deutet darauf hin, dass die stark steigenden Treibstoffpreise zu einer starken Änderung in der Verkehrsmittelwahl führen werden. Deshalb scheint es klug, den ÖV mit der Eisenbahn als regionales Rückgrat massiv auszubauen.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf einen Vortrag am IVT der ETH am 1. Feb. 2008 von M. Wegener: http://www.ethlife.ethz.ch/archive_articles/080205-nachoilpeak/index.

Ich werde diese Argumente an der Sitzung einbringen.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL