

Die Bahn als Mittelverteiler des Konzepts

Welches Verkehrskonzept hilft Liechtenstein? Georg Sele, Präsident des Verkehrs-Clubs Liechtenstein (VCL), nimmt die Anregungen des Raumentwicklers Peter Droege auf, und erläutert seinen Weg zum weitgehend autofreien Land.

Von Christian A. Koutecky



Vaduz. – Peter Droege, Professor für Raumentwicklung an der Uni Liechtenstein, hat vorige Woche in «Wirtschaft regional» erklärt, wie seiner Ansicht nach das Verkehrskonzept für Liechtenstein aussehen sollte. VCL-Chef Georg Sele nimmt die Ideen auf und ergänzt sie entsprechend seiner Vorstellungen.

«In der Verkehrspolitik gibt es keine Wunderwaffe», diese Feststellung Droeges trifft auf die volle Unterstützung Seles. «Damit die Verkehrsabwicklung enkeltauglich wird, müssen



Mit der S-Bahn ins Land – und weiter mit dem Bus zum Arbeitsplatz.

wir viele Massnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des Fussverkehrs, Radverkehrs, öffentlichen Verkehrs und von Fahrgemeinschaften umsetzen», erklärt der Verkehrsexperte.

Denn nur bei attraktivem Angebot fände eine Änderung des Verkehrsverhaltens weg vom Auto statt.

Ausserdem müssten die Unternehmen im Land ihren Teil dazu beitragen: «Richtiges betriebliches Mobilitätsmanagement der Arbeitgeber begünstigt die Änderung des Verkehrsverhaltens und trägt wesentlich zu einer gesunderen und umweltverträglicheren Verkehrsmittelwahl für Arbeitswege bei», sagte Sele mit Blick auf die Schar der Pendler, die täglich nach und durch Liechtenstein fährt. «Gerade in unserem Wirtschaftsraum mit über 35 000 Beschäftigten – davon über 18 000 Einpendlern – muss der attraktiven Erreichbarkeit der Wirtschaftszonen grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden.» Zumal die Zahl der Grenzgänger in Zukunft weiter steigen dürfte – mit allen Konsequenzen.

Zu den Hauptstosszeiten sind bereits heute viele Strassen verstopft. Sollten noch mehr Autos dazukom-

men, droht über kurz oder lang der Kollaps. «Deshalb soll die Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ausgebaut werden», fordert Sele und erklärt, was eine S-Bahn im Halbstundentakt zu leisten vermag: «Eine regionale Bahn ist ein Mittelverteiler mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa 50 Stundenkilometern und einer maximalen Beförderungskapazität von 1600 Personen pro Stunde und Richtung.»

Busse als Feinverteiler

Da eine S-Bahn nicht überall halten kann, muss sie um ein weiteres Element ergänzt werden: «Der Bus übernimmt vermehrt die Aufgabe eines Bahn-Zubringers und Feinverteilers in den Gemeinden.»

Sele zufolge fährt ein Bus, der auf einer Hauptlinie unterwegs ist, mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa 27 Stundenkilometern. «Mit Gelenkbussen hat man eine maximale Beförderungskapazität von

900 Personen pro Stunde und Richtung bei 10-Minuten-Takt. Bei dem prognostizierten Wachstum der Arbeitsplätze braucht es sowohl die Bahn als Mittelverteiler wie den Bus als Zubringer und Feinverteiler für eine attraktive Erreichbarkeit unseres Landes.»

Raumplanung nicht vergessen

Ein Verkehrskonzept allein reicht nicht, wie Sele betont: «Im Umfeld von mindestens halbstündlich bedienten Bahn-Haltestellen findet erfahrungsgemäss eine starke Verdichtung von Wohnen und Arbeiten statt. Eine überlegte Raumplanung ist also wichtig, wie Peter Droege ausführt. Neben guter Buserschliessung sind Autoparkplätze und überdachte, sichere Fahrradabstellanlagen von grosser Bedeutung; möglichst auch Leihfahrräder.» Ausserdem sei es wichtig, dass die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs generell «zu Fuss attraktiv und auf direktem Weg erreichbar sein» müssen.

STELLENMARKT
MIT ÜBER 30
STELLENANGEBOTEN

Wirtschaft *regional*

LIECHTENSTEIN / WERDENBERG / SARGANSERLAND

Ausgezeichnet mit dem
NEWSPAPER AWARD 2012
Einzige Zeitung Liechtensteins

AZ 9490 VADUZ / WWW.WIRTSCHAFTREGIONAL.LI / WWW.WIRTSCHAFTREGIONAL.CH

SAMSTAG, 26. JANUAR 2013 | NR. 21 | CHF 2.00

WIRTSCHAFT

Die Lamda Bank in Vaduz droht unter der Last ihres Eigentümers zu zerbrechen. SEITE 3



PERSÖNLICH GEFRAGT

Der höchste Schweizer Bauer, Markus Ritter, hat sein Büro auf dem Hof in Altstätten. SEITE 9



MTF Micomp AG
Schliessa 6 · 9495 Triesen
T +423 399 35 35 · F +423 399 35 30
www.mtf.li · triesen@mtf.ch

Auszeichnung

Das Stahlunternehmen Jansen aus Oberriet ist mit dem diesjährigen Preis der Rheintaler Wirtschaft ausgezeichnet worden. SEITE 3

Auswahl

An der Jobmesse in Dornbirn strecken Firmen wie Hilti oder ThyssenKrupp Presta ihre Fühler nach Fachkräften aus. SEITE 4

Ausstieg

Der Liechtensteiner IT-Dienstleister Kyberna hat das Breitbandgeschäft für Privatkunden an die Firma Supranet verkauft. SEITE 5

CHART DER WOCHE

Königlicher Verdienst

Fussballclubs mit den höchsten Einkommen

1 Real Madrid	512,6
2 FC Barcelona	483,0
3 Manchester United	385,9
4 Bayern München	368,4
5 Chelsea	322,6
6 Arsenal	290,3
7 Manchester City	285,6
8 AC Milan	256,9
9 Liverpool	233,2
10 Juventus	195,4

in Millionen Euro

Trotz Wirtschaftskrise top. Der amtierende spanische Meister Real Madrid hat im vergangenen Jahr als erster Sportklub mehr als eine halbe Milliarde Umsatz erzielt. Die schwere Wirtschaftskrise im eigenen Land konnte auch dem FC Barcelona nichts anhaben. Der ewige Rivale der Madrilenen nahm 483,0 Millionen Euro ein und belegt damit Platz zwei der umsatzstärksten Klubs. Zu den Spielen der spanischen Liga-Dominatoren kommen oft mehr als 80 000 Zuschauer, und eine weltweite Fan-Basis sorgt für gute Umsätze mit Trikots und anderen Fanartikeln. Ausserdem dürfen die beiden Clubs ihre TV-Rechte selbst vermarkten und müssen sie nicht – wie in anderen europäischen Ländern üblich – über die Liga verkaufen. Dritter der Rangliste ist Manchester United mit 206 Millionen

Vision des perfekten Systems

Eine S-Bahn allein macht nicht glücklich. Um die Verkehrsproblematik in der Region zu lösen, müssen viele Zahnräder ineinandergreifen. Peter Droege, Professor für Raumentwicklung an der Uni Liechtenstein, erklärt, wie es gehen könnte.

Von Christian A. Koutecky

Vaduz. – Die geplante S-Bahn FL.A.CH, welche über Liechtenstein das schweizerische mit dem österreichischen Bahnnetz verbinden soll, sei für die Region wichtig, stellt Droege fest, «eine Wunderwaffe ist sie jedoch nicht». Um speziell Liechtenstein von der Belastung des heutigen Autoverkehrs zu entlasten, müsste ein Gesamtkonzept her, das sowohl die Verkehrs- wie die Raumplanung umfasst. Auch sei es wichtig, dass Verkehrsverhalten der Menschen zu beeinflussen.

Vollkommen neues System

Hätte der Professor freie Hand, um für das Land eine entsprechende Planung auf den Weg zu bringen, käme dies tatsächlich einer Revolution gleich. Denn die Verkehrs-entlastung wäre ein grosses Gemeinschaftsprojekt. So würde Droege die Kosten für diverse Angebote «so strukturieren, dass sie im Land allen Liechtensteinern und hier Arbeitenden über eine Art Mobilitätsaufgabe automatisch zugutekommen würden – ob diese sie nutzen oder nicht.»

Nach Vorstellung des Experten kämen neben Bus und Bahn «elektrisch betriebene Taxis und Kleinbusse sowie Elektrofahrrad-basierte Dienstleistungen und elektrische Mobility-Autos», also ein Carsharing-Modell zum Einsatz. Hierbei stehen Fahrzeuge zur Verfügung, die gemeinschaftlich genutzt werden können – «in einen intelligenten, integrierten, elektronisch gestützten regionalen Gesamtverbund für einen Einheitspreis», sagt Droege.

So stünden, auch dank raumplanerischer Massnahmen, überall im Land

Eine Vision für Liechtenstein:

Weniger Autos mit Verbrennungsmotoren, dafür Elektrobusse, E-Bikes und Elektroautos im Carsharing – angetrieben mit Strom aus regenerativen, regionalen Energieträgern.

Illustration Tatjana Stojnic



Elektrofahrzeuge bereit, die jederzeit ohne Zusatzkosten genutzt und am Ziel wieder abgestellt werden könnten. Der Strom für die Transportmittel sollte aus erneuerbaren Energien stammen, die in der Region gewonnen

werden, also aus Solar, Wind- und Wasserkraft.

Ob ein derartiges System tatsächlich einmal umgesetzt wird – und damit fossil angetriebene Fahrzeuge zu

einem Relikt einer schmutzigen Vergangenheit werden – ist zumindest fraglich. Die S-Bahn jedenfalls soll als erster Schritt auf einem langen Weg ab 2015 durch die Region rollen. SEITEN 2 UND 5

KOMMENTAR

**WENN EIN STAU
GEFÄHRLICH WIRD**

Von Christian A. Koutecky

Verkehr und Baustellen – das klingt nach Stau. Wie auch – nicht nur in der Region – ein gewisser Reformstau herrscht, wenn es um die Grossbaustelle Verkehrsplanung geht. Nur selten gelingt der grosse Sprung.

Angenommen, ein Visionär wie der Raumentwicklungsprofessor Peter Droege dürfte sein Modell eines Verkehrskonzepts in Liechtenstein verwirklichen, der Aufschrei wäre wohl noch im Weltall zu hören – ungeachtet dessen, dass dies physikalisch eigentlich nicht möglich ist.

«**Enteignung**» und «**Bevormundung**» wären noch die harmloseren Begriffe, die bis zur nötigen Volksabstimmung die Diskussionen prägen würden. Der Begriff «vernünftig» käme wahrscheinlich nur einigen mutigen Aussenseitern über die Lippen.

Der geplante, grosse Sprung wäre schnell wieder ersetzt durch die kleinen Schritte, der Fortschritt durch den Stillstand – veranschaulicht im sich stauenden Verkehr, spürbar im Gestank der Abgase und der alljährlichen Ozonwarnung.

Dass dabei Menschen ihres Anspruchs auf gute Luft beraubt, also enteignet und bevormundet werden, scheint nicht relevant. Ebenso wenig wie der Umstand, dass in ozongeschwängerten Sommermonaten viele ältere Menschen kollabieren. Die Rettungswagen bringen die Patienten schliesslich ins Spital – wenn sie nicht im Stau stecken bleiben. Dann könnte es für jede Hilfe zu spät sein. Eine Zukunft, die auch der verkehrsgeplagten Region droht: Sie droht zu kollabieren, weil es irgendwann zu spät ist, einzugreifen.

Die S-Bahn ist keine Wunderwaffe

Wie könnte ein funktionierendes, nachhaltiges Verkehrskonzept für Liechtenstein und die Region aussehen? Der Raumplaner Peter Droege von der Uni Liechtenstein hat sich dazu einige Gedanken gemacht.

Von Christian A. Koutecky

Vaduz. – Eine S-Bahn allein ist viel zu wenig, um tatsächlich etwas zu bewegen. «Wichtig ist die S-Bahn, eine Wunderwaffe ist sie jedoch nicht. Es wäre in der Tat falsch, alle Erwartungen auf sie zu konzentrieren», sagt Droege.

So würde die S-Bahn «hauptsächlich dem regionalen und auch überregionalen Verkehr dienen, weniger dem örtlichen». Es sei es aber möglich, dass eine S-Bahn «manche oder gar viele Pendelbewegungen» aufnimmt, die derzeit in der Region mit Autos mehr oder weniger fließend durch die Strassen strömen. Auch als Bindeglied an die Fernbahnen wäre sie tauglich, aber: «Das bedeutet auch hohen Bedarf an Parkierungsflächen in Nähe der S-Bahnstationen und Entwicklungsdruck auf die Umgebung dieser Punkte», beschreibt Droege die Herausforderungen, die auf die Haltestellen in Schaan und Nendeln zukommen. Es seien «hochwertige städtebauliche Konzepte in den Stationsbereichen» nötig, «damit diese nicht in nackte Parkierungsflächen für S-Bahnkunden ausarten.» Es sei wichtig, «die grossen Entwicklungschancen in schöner und menschlicher Weise» zu nutzen, die lokal und regional entstehen können.

Verkehrsverhalten ändern

Ohne flankierende Massnahmen brächte eine S-Bahn für Liechtenstein selbst wohl kaum eine Entlastung: «Das Verkehrsaufkommen im Fürstentum selbst würde sich ohne starke Massnahmen am gesamten Verkehrsverhalten wenig ändern, allenfalls etwas verlagern», warnt der Experte.

Eine Verkehrsplanung muss demnach mit einer zukunftsgerichteten Raumplanung einhergehen. «Ohne diese Einbindung kann die Verkehrsplanung mehr Schaden anrichten als Nutzen schaffen», mahnt Droege. «Verkehrsnetze und Modalitäten» müssten aufgewertet werden, also die «Fahrradnutzung gesteigert, Buslini-

en flexibler gestaltet, und die Flächennutzungen neu konzipiert werden».

E-Busse und Seilbahnen

Auch das aktuell immer wieder diskutierte Tram-Projekt für das Liechtensteiner Oberland sieht der Raumplaner zwar wohlwollend, aber durchaus kritisch: «Ich bin ein Strassenbahnfreund. Allerdings ist nicht unbedingt klar, ob dieser Service nicht auch über solarbetriebene E-Busse angeboten werden könnte.»

Letztere hätten viele Vorteile auf ihrer Seite: Es müssten beispielsweise nicht für teures Geld und mit viel Aufwand Schienen verlegt werden, weshalb sie weit früher eingesetzt werden könnten als Trambahnen. Obendrein wären E-Busse bei der Wahl der Fahrstrecken weit flexibler als ihre schienenabhängigen Verwandten.

Wenn der Platz am Boden rar ist, hilft es oftmals einen Blick nach oben

zu werfen, was mittlerweile viele Verkehrsplaner weltweit auch tatsächlich machen. Immer häufiger setzen Ballungsräume auf Seilbahnsysteme. Die Gondeln schweben über bestehenden Strassen hinweg und verbrauchen darum kaum zusätzlichen Platz. Ihre Pfeiler und Stationen sind binnen weniger Monate aufgebaut. Deshalb sind Seilbahnen deutlich

schneller betriebsbereit als S- oder Trambahnen. In der Region könnte sich ein Seilbahnsystem laut Droege «ganz beschränkt hie und da anbieten. Ich glaube nicht, dass das eine flächendeckende Lösung ist.» Für ihn handelt es sich dabei um eine «punktuell-lineare Transportform für grosse Höhenunterschiede».

Geringes Transportaufkommen

Entsprechend wäre sie seiner Auffassung nach auch nur für die Anbindung höher gelegener Landesteile sinnvoll. Aber: «Von und nach Planken sowie Triesenberg, Steg und Malbun entstehen nicht genug Transportaufkommen über das ganze Jahr hinweg.» Ausserdem sei Liechtenstein noch kein Ballungsraum. «Damit, sagen wir 80 Prozent des Autoverkehrs nach Triesenberg von einer Seilbahn aufgefangen werden könnten, bräuchte es ein überzeugendes Verteilersystem im doch schon sehr ausgedehnten Gemeindebereich. Das scheint eher unwahrscheinlich.»



«Das bedeutet auch hohen Bedarf an Parkierungsflächen»

Peter Droege
Professor für Architektur und Raumentwicklung



Die künftige S-Bahnstation in Nendeln: Peter Droege warnt davor, dass die Umgebung der Haltestelle zu einem reinen Parkgelände verkommen könnte. Deshalb fordert der Professor ein Konzept für das Umfeld des Bahnhofs. Bild Elma Korac