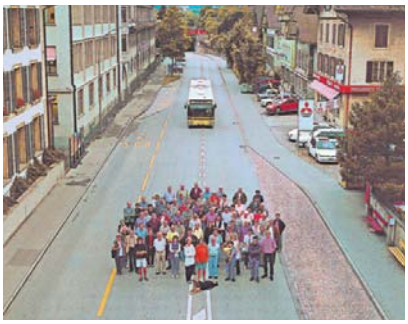
Schwerpunkt Öffentlicher Nahverkehr in Liechtenstein

VCL-Präsident Georg Sele rechnet mit weiteren Tariferhöhungen bei der LIEmobil. Dies hätten Regierung und Landtag zu verantworten. (Foto: Michael Zanghellini)

Georg Sele: «Die Kürzung wird zu weiteren Tariferhöhungen bei der LIEmobil führen»

Verkehr Nicht jedem schmecken die neuen Preise bei der LIEmobil. Georg Sele sieht dies differenzierter, schliesslich seien die Bustarife im regionalen Vergleich «zu verantworten». Vielmehr sollte die Politik nun die Kosten für das Autofahren erhöhen, fordert der VCL-Präsident im «Volksblatt»-Interview.

VON HOLGER FRANKE



Diese Fotos zeigen eindrücklich, wie viel Platz sich beim Umstieg auf öffentliche Busse sparen lässt. (Fotos: ZVG)

«Volksblatt»: Herr Sele, 320 Franken für ein Jahresabonnement für eine Einzelperson: Wie sieht der VCL diese Preiserhöhung bei der LIEmobil?
Georg Sele: Die Tariferhöhung ist so hoch, weil Regierung und Landtag es so wollten. Sie haben den Landesbeitrag an LIEmobil drastisch gekürzt. Nun sollen die politisch Verantwortlichen bitte auch die Kosten für das Autofahren erhöhen.

Es gab Leserbriefe, dass manchen Kunden dieser Preis zu hoch erscheint. Muss es nicht im Sinne der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs sein, so kostengünstig wie möglich zu sein? Sind also regelmässige Preiserhöhungen nicht vielmehr kontraproduktiv und verhindern, dass mehr Menschen auf Busse umsteigen?
Im regionalen Vergleich sind unsere Bustarife zu verantworten. Vermutlich sind für die meisten Kunden die Verfügbarkeit - auch in Randzeiten - sowie die Fahrplantreue und Anschlusssicherung - auch zu Hauptverkehrszeiten - wichtiger. Leider berücksichtigen viele beim Preisvergleich nicht die realen Autokosten. Das Verkehrsmittel mit den höchsten Benutzer-Kosten ist das Auto, gefolgt vom öffentlichen Verkehr und dem Fahrrad.

Der öffentliche Nahverkehr hat auch eine soziale Verantwortung: Besteht die Gefahr, dass zum Beispiel Geringverdienende die Kosten für ein Busabo nicht mehr aufbringen können?
Der öffentliche Verkehr muss die Erreichbarkeit auch für Leute ohne Autos - aus was für Gründen immer - sicherstellen. Er hat also eine wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe. Die Tarife müssen massvoll sein und eine kluge Zoneneinteilung muss ermöglichen zu kaufen, was man wirklich braucht. Doch ist bei sozialen Härtefällen nicht eher die Sozialhilfe der richtige Ansprechpartner? Und sollten wir nicht wieder lernen, kurze Wege zu Fuss und per Fahrrad zurückzulegen - auch der eigenen Gesundheit zuliebe?

Sie haben die Motorfahrzeugsteuer bereits angedeutet: Autofahrer werden mit höheren Steuern keine Freude haben. Dies dürfte auch der Grund sein, weshalb die Politik dieses heisse Eisen bislang nicht angefasst hat. Wieso sollte sich das nun ändern?
Die Motorfahrzeugsteuern wurden seit 1995 nicht einmal der Teuerung angepasst; das ist die Minimalforderung. Und warum sind sie tiefer als in der Nachbarschaft? Schon 2008 hat der VCL dazu eine Stellungnahme abgegeben, in der als beste Lösung der CO_2-Ausstoss als Bemessungsgrundlage eingeführt werden sollte statt des Gewichts.

Autofahren ist zweifelsohne teurer als Busfahren - häufig ist aber auch zu hören, dass die LIEmobil bereits zu teuer sei: Wie teuer ist der öffentliche Nahverkehr in Liechtenstein im Vergleich zur umliegenden Region?
Ein dem LIEmobil vergleichbares Vollpreis-Jahresabo zu 320 Franken kostet in der Schweizer Nachbarschaft bis zu 1890 Franken (6 Zonen Ostwind), in Vorarlberg 312 Euro (1 Regio). Im Vergleich dazu kostet ein Fahrrad bei Alltagseinsatz 100 bis 300 Franken pro Jahr, ein Auto im Bereich von 5000 bis 10 000 Franken.

Da werden einige aber argumentieren, dass andernorts das Angebot auch deutlich höher ist. Ist dies wirklich so?
Regional haben wir das beste Busangebot. Positiv für unsere Nachbarn ist, dass sie die Bahn durch hohe Investitionen als Rückgrat des ÖV ausgebaut haben. Diese Chance haben wir mit der S-Bahn FL-A-CH im Halbstundentakt. Eine Voraussetzung: die Strecke Tisis-Nendeln muss auf Doppelspur ausgebaut werden.

Kritisiert wurde in einzelnen Leserbriefen auch das Grundangebot der LIEmobil: Da wurde die Sinnhaftigkeit der Doppelstockbusse angezweifelt, auf einzelnen Strecken würden die Busse häufig leer fahren. Wie schätzt der VCL diese Kritikpunkte ein?
Das Grundangebot von LIEmobil ist gut durchdacht. In der Hauptverkehrszeit und auf gewissen Streckenabschnitten zu Nebenverkehrs- und sogar Randzeiten braucht es grosse Busse. Die durchschnittliche Auslastung der Busse schätze ich auf 20 %, also etwa gleich wie beim Auto; da sitzt ja bei fünf Plätzen meist auch nur eine Person drin. Im Verhältnis zur Kapazität (125 Sitz- und Stehplätze) haben Doppeldecker die grösste Anzahl an Sitzplätzen (84, so viel wie alle Sitz- und Stehplätze beim Standardbus). Doch LIEmobil kann da sicher kompetenter Auskunft geben.

Was ist Ihrer Meinung nach nötig, um mehr Menschen zum Busfahren zu bewegen? Sind mehr Busse nötig, höhere Taktfrequenzen oder neue Linien?
Nötig ist eine bewusste Verkehrsmittelwahl vor allem für Arbeitswege durch betriebliches Mobilitätsmanagement aller mittleren und grossen Arbeitgeber, inklusive Gemeinden und Land mit allen staatsnahen Betrieben. Wenn wir das bequeme und flexible Auto bewusst einsetzen, haben die Busse mehr Kunden und unsere Strassen haben zu Spitzenzeiten keinen Stau. Durch konsequente Busbevorzugung, wie durch Busspuren und Fahrbahnhaltestellen, muss erreicht werden, dass der Bus möglichst freie Fahrt hat.

Wie werden sich die Preise entwickeln? Was wäre ein angemessener Preis für ein Busabo in 5 oder 10 Jahren?
Die von 13 Abgeordneten im Juni-Landtag beschlossene Kürzung des Landesbeitrags auf 14,5 Millionen Franken wird leider zu weiteren Tariferhöhungen bei LIEmobil führen. Da sollen sich bitte die Buskunden bei ihren Abgeordneten beschweren. Orientieren sollten wir uns eher an den massvollen ÖV-Tarifen in Vorarlberg, als an den hohen in der Schweiz.

Sehen Sie bei der LIEmobil Einsparpotenzial, um weitere Preiserhöhungen abzufedern?
Die grossen Einsparungen hat LIEmobil schon gemacht. Potenzial sehe ich durch mehr Taxi-Kurse in den Randregionen und zu den Randzeiten. Gefahren wird nur, wenn sich mindestens eine Person rechtzeitig angemeldet hat. Einige Taxi-Kurse gibt es heute schon nach Planken und Gaflei.

Was würden Sie der LIEmobil auf der anderen Seite empfehlen, um die Fahrgastzahlen deutlich zu steigern?
LIEmobil soll noch aktiver mit den Arbeitgebern im betrieblichen Mobilitätsmanagement zusammenarbeiten. Wer für den Arbeitsweg den Bus benutzt, tut dies auch für viele andere Wege. Zudem sollte LIEmobil weitere Organisatoren von Veranstaltungen als Partner gewinnen. Damit die Anfangszeiten auf den Bus abgestimmt werden und - wie beim TAK - die Busfahrten zum und vom Anlass im Preis enthalten sind. Zudem sollten bei Veranstaltungen alle Parkplätze bewirtschaftet werden.

Was ist aus der Sicht des VCL nötig, um den Verkehr in Liechtenstein enkeltauglich zu gestalten?
Enkeltauglich wird unser Verkehrswesen nur, wenn jede und jeder vermehrt zu Fuss geht, Rad fährt, Fahrgemeinschaften bildet und den öffentlichen Verkehr benutzt. Etwa die Hälfte der Autowege ist bis fünf Kilometer kurz; die meisten könnten per Fahrrad zurückgelegt werden. Per Auto braucht eine Person bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h etwa 115 m^2, per Fahrrad oder ÖV nur etwa 10! Schon wegen des Flächenbedarfs kann nur ein Umsteigen enkeltauglich sein und die Naherholungsräume im Tal erhalten. Weil das Angebot weitgehend die Verkehrsmittelwahl bestimmt, darf die Attraktivität für das Auto nicht erhöht werden, also keine als Industriezubringer getarnten Umfahrungsstrassen. Stattdessen muss die Attraktivität für den Radverkehr und öffentlichen Verkehr verbessert werden. Damit die Einpendler in grossem Stil auf den ÖV umsteigen, haben unsere Nachbarn viel Geld in ihre Bahn investiert. Nun müssen wir die Bahnstrecke Feldkirch-Buchs zur S-Bahn FL-A-CH ausbauen und im 30-Minutentakt die Haltestellen Schaan, Forst-Hilti, Nendeln, Schaanwald, Tisis, Tosters, Gisingen, Altenstadt bedienen. Als langfristige Lösung für das Oberland hat der VCL die Studie «Regionalbahn Oberland» vorgestellt.

3 **Freie Liste sorgt mit Karikatur für Aufruhr**
DU-Abgeordnete klagen über «niederträchtigste» Verunglimpfung.

7 **WorldSkills in Leipzig in der nächsten Runde**
Das «Volksblatt» hat sich mit Stefan Sohler zum Gespräch getrof-

17 **Hassler und Meier im Einsatz**
Universiade in Russland steht an
Grosse Hauptprobe für die Weltmeisterschaft

Volksblatt

Die Tageszeitung für Liechtenstein

Samstag, 6. Juli 2013
136. Jahrgang Nr. 151

Heute

Kinderfest

Heute findet in Vaduz ein Fest für Kinder statt

Neben einer Riesenrutsche erwartet die Kinder ein Kamelritt, ein Kasperlitheater, sowie Workshops und viele weitere Attraktionen.

volksblatt.li

Konzertreihe Beim «Life» im SAL werden die Fotografen des «Volksblatts» sämtliche Impressionen des Konzerts festhalten und Ihnen dann online zur Verfügung stellen.

Fotogalerien Auch heute finden Sie Fotogalerien zu aktuellen Veranstaltungen in

Verkehrsclub rechnet mit weiteren Tariferhöhungen bei der LIEmobil

Nahverkehr 320 Franken für ein Jahresabo: Busfahren ist kostspielig geworden. Aber auch zu teuer? Aufseiten des VCL vertritt man einen anderen Standpunkt: Autofahren sollte mehr kosten.

VON HOLGER FRANKE

In den Leserbriefspalten sind die Meinungen über die neuen höheren Busabopreise bereits gemacht: Seit Wochen ist dort von Aboverweigerung oder auch vom Sozialabbau die Rede. Auch das Angebot der LIEmobil wird hinterfragt: Sind die Preise gerechtfertigt? Müssen es wirklich Doppelstockbusse sein? Sind überhaupt so viele Busse nötig? Fragen, die das «Volksblatt» dem Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) gestellt hat. «Die Tariferhöhung ist so hoch, weil Regierung und Landtag es so wollten. Sie haben den Landesbeitrag an LIEmobil drastisch gekürzt», verdeutlicht VCL-Präsident Georg Sele, der auch mit weiteren Tariferhöhungen rechnet und ergänzt: «Nun sollen die politisch Verantwortlichen bitte auch die Kosten für das Autofahren erhöhen.»

> **«Nun sollen die politisch Verantwortlichen bitte auch die Kosten für das Autofahren erhöhen.»**
> GEORG SELE
> VCL-PRÄSIDENT

Preise sind «zu verantworten»

Ein Vorschlag, der bei den meisten Autofahrern voraussichtlich wenig Zustimmung auslösen wird. Aus der Sicht des VCL ist dieser Gedanke allerdings nachvollziehbar: Seit 1995 wurde die Motorfahrzeugsteuer weder erhöht noch an die Teuerung angepasst. Wenigstens dies ist die Minimalforderung, betont Sele und rechnet vor: «Leider berücksichtigen viele beim Preisvergleich nicht die realen Autokosten.» Diese würden pro Jahr irgendwo im Bereich zwischen 5000 und 10 000 Franken liegen.

So gesehen ist ein Busabo in der Tat erheblich günstiger – und auch im regionalen Vergleich «zu verantworten», meint Georg Sele. Klar ist aber, dass die Preiserhöhung vor allem ohnehin schon finanziell schwächer gestellte Personen trifft – für diese dürfte es kein Trost sein, dass Autofahren teurer ist. «Der öffentliche Verkehr muss die Erreichbarkeit auch für Leute ohne Autos – aus welchen Gründen auch immer – sicherstellen. Er hat also eine wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe», meint auch der VCL. Daher sollten Tarife massvoll sein. Zudem sollte eine sinnvolle Zoneneinteilung ermöglichen, nur das zu kaufen, was jeder Einzelne benötige. «Doch ist bei sozialen Härtefällen nicht eher die Sozialhilfe der richtige Ansprechpartner? Und sollten wir nicht wieder lernen, kurze Wege zu Fuss und per Fahrrad zurückzulegen – auch der eigenen Gesundheit zuliebe», meint Sele und verdeutlicht im Interview seinen Standpunkt, dass daran wohl ohnehin kein Weg vorbei führen werde. **Interview Seite 9**