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

16. September 2013

VU-Parteipräsident
Herr Jakob Büchel

Referenz: “Wann erfolgt der Verkehrsinfarkt?” VU-Veranstaltung “Zeit für Liechtenstein”

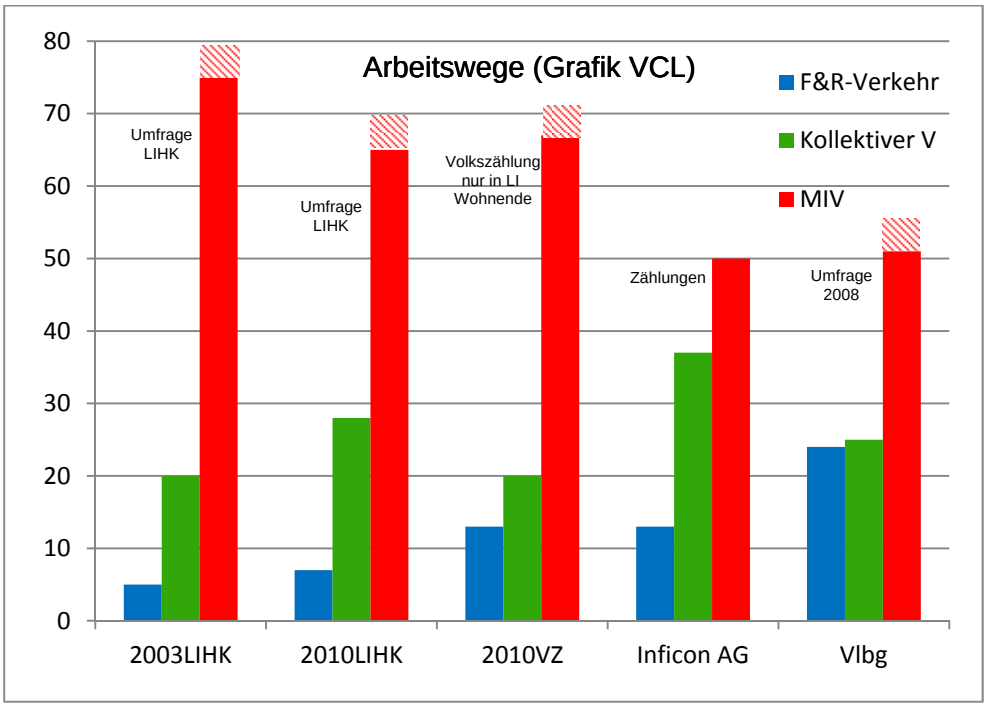
Sehr geehrter Herr Büchel, lieber Jakob

Der VCL-Vorstand dankt der VU für die Organisation der Veranstaltung “Wann erfolgt der Verkehrsinfarkt?” am 17.9.2013. Gemeint ist wahrscheinlich der Infarkt des motorisierten Strassenverkehrs, verursacht durch zu viele Autofahrten.

Im Vaterland vom 14.9.2013 werden Sie unter anderem wie folgt zitiert: „Aus meiner Sicht ist es wichtig, dass kein Verkehrsträger diskriminiert wird, wie dies in den letzten Jahren mit der Strasse der Fall war. Wir benötigen alle Träger und dazu den richtigen Mix.” Gerne nimmt der VCL zu diesen Aussagen Stellung.

Was ist der “richtige Mix”?

In der folgenden Grafik ist der Modalsplit für Arbeitswege dargestellt. Alle Daten von Umfragen (Hochrechnungen der Mobilitätserhebung der LIHK 2003 und 2010 auf alle Arbeitgeber, Volkszählung 2010 nur für Einwohner, Vorarlberg 2008) sind mit einer Unsicherheit (-0%/+5%) behaftet. Die Zahlen der Inficon AG (hat keinen Werk-/Schichtbus) mit wirksamem Betrieblichem Mobilitätsmanagement und die Daten aus Vorarlberg zeigen deutlich, dass wir heute im Land noch NICHT den “richtigen Mix” haben!

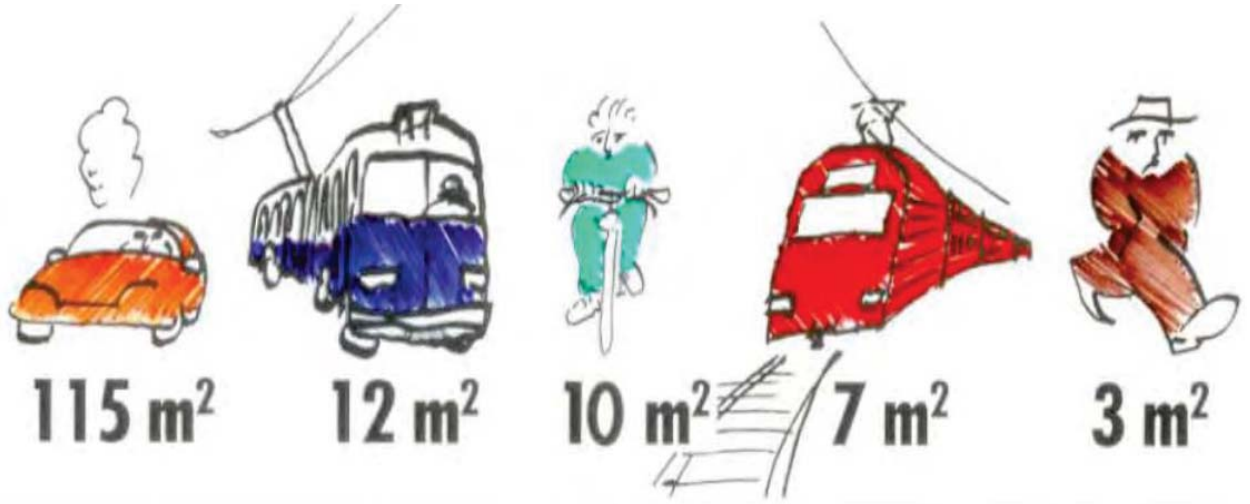


MIV = allein per Auto oder Motorrad
Kollektiver Verkehr = ÖV, Fahrgemeinschaft, Werk-/Schichtbus
Aktivverkehr = FV & RV

Flächenbedarf pro Person in Bewegung und Naherholungsräume

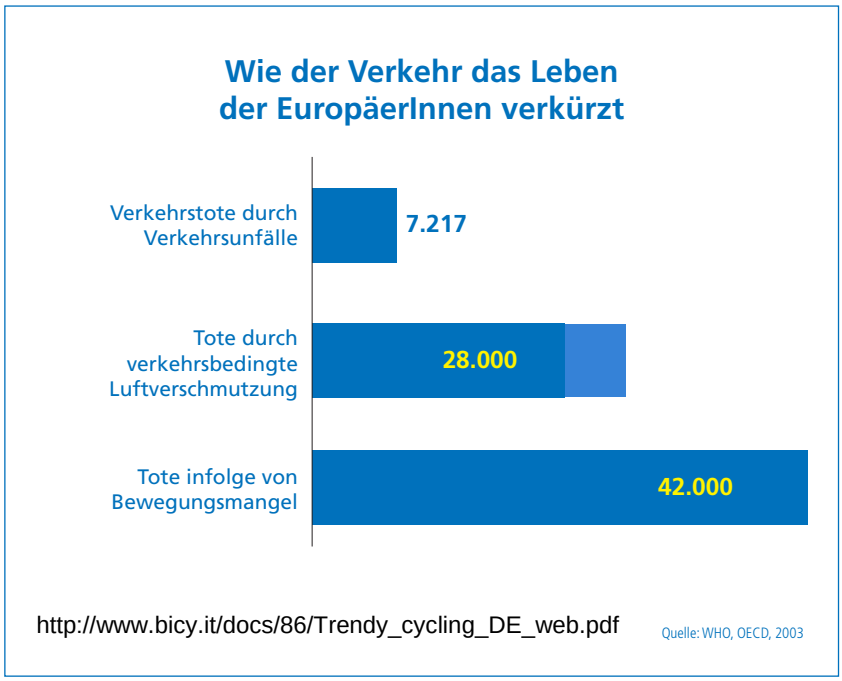
Die Arbeitswege stellen die Spitzenbelastungen unseres Verkehrssystems dar. Um weiteres Wachstum zu ermöglichen und dabei die Erreichbarkeit unseres Wirtschaftsraums sicherzustellen müssen wir unbedingt den Flächenbedarf der Verkehrsmittel pro Person berücksichtigen.

In der folgenden Grafik ist der Flächenbedarf pro Person in Bewegung dargestellt bei mittlerer Auslastung und Geschwindigkeit der Verkehrsmittel.
Hinweis zum Auto: 115 m^2 für 40 km/h; bei 50 km/h sind es schon über 200 m^2 pro Person.



In Anbetracht unserer geringen Landreserven im Tal und der Bedeutung der Naherholungsräume der Gemeinden für die Lebensqualität ihrer EinwohnerInnen müssen wir für eine enkeltaugliche Entwicklung auf Verkehrsmittel mit einem kleinen Flächenbedarf pro Person in Bewegung setzen.

Verkehrsmittel und Gesundheit (WHO-Zahlen 2003, Daten für CH, AT, FR)



Unsere tägliche Verkehrsmittelwahl beeinflusst nicht nur unsere Lebenserwartung, sondern auch unsere Gesundheit und Lebensqualität; und somit die Kosten für das Gesundheitswesen.

Auch Bewegungsmangel und Luftverschmutzung sprechen für einen anderen “Mix” als heute.

Brie1305 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Warum sollten wir einen Modalsplit wie die Inficon AG und wie Vorarlberg anstreben?

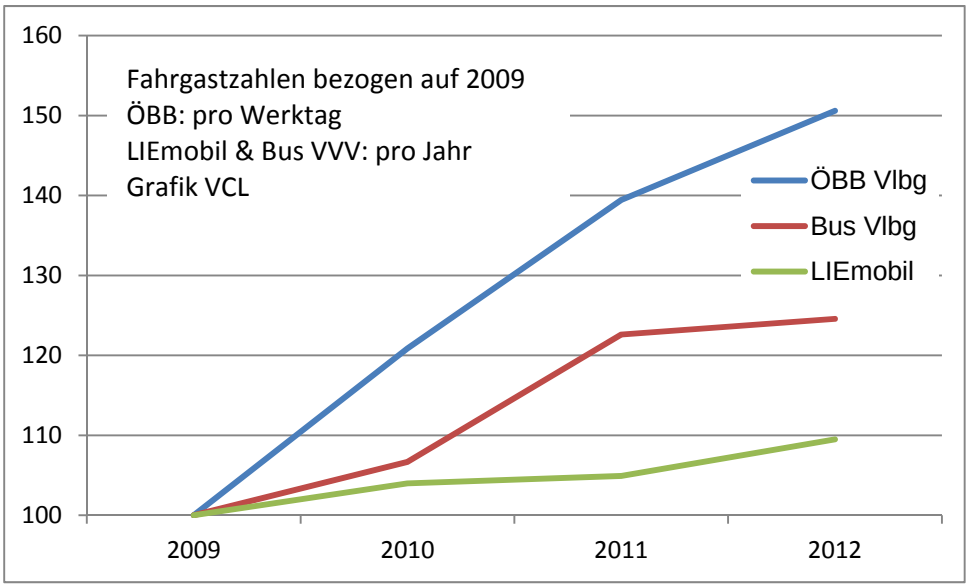
Allein schon die Fakten zum Flächenbedarf in Bewegung und der positive Einfluss von aktiver Bewegung auf Gesundheit und Lebensqualität sprechen klar für ein Umdenken in der Verkehrspolitik. Also für Massnahmen dergestalt, dass alltägliche Wege nicht mehr gedankenlos per Auto zurückgelegt werden.

Dieses Umdenken mindestens für kurze Wege kann deshalb erfolgreich sein, weil etwa die Hälfte der heutigen Auto-Wege im Bereich bis fünf Kilometer liegt; also kurze Strecken sind, geeignet für Fuss- und Radverkehr.

Wie kommen wir zu einem enkeltauglich "Mix"?

Nötig sind Massnahmen zur bewussten Förderung von zu Fuss gehen, von Radfahren und von Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Dazu ist ein Ausbau der Infrastrukturen für attraktiven Fussverkehr (z.B. kurze Fussverbindungen, Mittelinseln) und Radverkehr (z.B. direkte Radverbindungen, Tempo-30 auf Gemeindestrassen) nötig und ein flinker öffentlicher Verkehr mit sicheren Anschlüssen. Also ein ÖV, der nicht im Autostau steht, dank konsequenter Busbevorzugung durch z.B. Fahrbahnhaltestellen, Busspuren, Pförtnersysteme.

Nötig ist auch der Ausbau der Bahn als Rückgrat und Mittelverteiler. Denn erst dieses Rückgrat mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler macht den öffentlichen Verkehr richtig attraktiv; auch für längere Arbeitswege. Dies belegen die Wachstumsraten der Fahrgastzahlen in Vorarlberg und bei LIEmobil eindeutig.



Der Ausbau der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs zur S-Bahn FL.A.CH im Halbstunden-Takt mit Einbindung in den regionalen Bahnverkehr bietet uns eine grosse Chance für einen besseren "Mix" als heute, speziell für die Arbeitswege der Einpendler.

Doch eine enkeltaugliche Verkehrsmittelwahl – also ein Umsteigen vom Auto auf Alternativen – kann nur erreicht werden, wenn die Strassenkapazität für den Autoverkehr nicht weiter ausgebaut wird.

Marcel John vom St. Galler Tiefbauamt wird im Volksblatt vom 7.3.2013 unter dem Titel "Optimierung der Rheinbrücken als kosmetische Massnahmen" wie folgt zitiert: "Diese jetzt ins Rollen gebrachten Massnahmen sind allerdings nur kosmetischer Natur". Ohne einen stärkeren Umstieg auf den öffentlichen Verkehr sei der Verkehrsinfarkt nur eine Frage der Zeit.

Statt – wie vom ABI geplant – weiterhin die Kapazität der Strassen für den Autoverkehr zu erhöhen, sind alle Massnahmen im Hinblick auf das Umsteigepotential vom Auto auf andere Verkehrsmittel zu setzen.

Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Wurde die Strasse diskriminiert?

Grössenordnung 95% der Fahrzeuge auf den Hauptverkehrsstrassen sind Autos. Jede Investition in die Strassen kommt also in erster Linie dem Autoverkehr zugute.

In der VCL-Stellungnahme zur volkswirtschaftlichen Gesamtkostenrechnung des Verkehrs (siehe http://www.vcl.li/bilder/881.pdf) findet sich auch eine Grafik zu den Ausgaben für die Strassen. Sie ist hier wiedergegeben:

Erträge und Aufwände im Verkehrsbereich für das Jahr 2011
(Land und Gemeinden sowie externe Kosten)

Angaben in Mio. CHF

Strasse		**ÖV**	
LSVA	11.0	Nutzer	3.8
Mineralölsteuer plus	19.6	Diverses	0.2
Motorfahrzeugsteuer	11.5		
Einnahmen = 42	3	4	Fehlbetrag = 16
Externe Kosten = 28	3	2	16
Total: externe Kosten + Fehlbetrag = 31		Total = 18	
Ausgaben Land + Gemeinden = 45		Ausgaben = 20	
Strassenbau/-unterhalt		ÖV	
Land	26.0	Landesbeitrag	17.3
Gemeinden	19.0	Zusatzangebot	2.0
Aus LSVA	0.5	Aus LSVA	0.8

Quellen: Rechenschaftsbericht und Landesrechnung Liechtenstein 2011, Mineralölsteuer Schweiz 2011, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Externe Kosten des Verkehrs 2005, Gemeinderechnungen 2008-2011

Dass die Strasse in den letzten Jahren diskriminiert wurde, scheint eine unzulässige Aussage zu sein. Vielmehr wurde über Jahrzehnte der Verkehr vor allem als motorisierter Individualverkehr gesehen und entsprechend wurde das Verkehrswesen für das Auto optimiert.

Im Namen des VCL-Vorstands bitte ich Sie um Kenntnisnahme und Berücksichtigung der oben dargelegten Fakten im Verkehrswesen. Der VCL mit seinen etwa 450 Mitgliedern und dem ehrenamtlich arbeitenden Vorstand setzt sich dafür ein, dass die Erreichbarkeit unseres Landes sichergestellt wird im Sinn einer enkeltauglichen Entwicklung. Dabei setzt der VCL auf einen Mix aus Fussverkehr, Radverkehr, Fahrgemeinschaften, öffentlichem Verkehr und motorisierten Individualverkehr. Für den VCL wird der öffentliche Verkehr gerade für Arbeitswege nach Liechtenstein eine wesentliche Rolle spielen müssen. Dies aus Gründen der Nachhaltigkeit und wirtschaftlichen Zukunftsfähigkeit.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Zur Kenntnis an die aktiven TeilnehmerInnen der Veranstaltung:
Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer, Leiter ABI Markus Verling, Vorsteher Donath Oehri, Kantonsrat Ludwig Altenburger, LIHK Brigitte Haas, Remo Looser
Veröffentlichung auf der VCL-Homepage unter Stellungnahmen

Brie1305 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Verkehrsminister trafen sich in Vaduz

Im Nachgang zur Medienkonferenz für eine grenzüberschreitende Tarifkooperation der Verkehrsbetriebe im Rheintal trafen sich die drei für den öffentlichen Verkehr zuständigen Verkehrsminister zu einem Arbeitsgespräch in Vaduz.

Vaduz. – Das Treffen diente dem gegenseitigen Informationsaustausch und der Koordination der geplanten Angebots- und Infrastrukturverbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Im Streckenabschnitt Feldkirch-Buchs sehen die ÖBB den Bau eines Doppelspurabschnitts auf Liechtensteinischem Staatsgebiet und die Errichtung moderner S-Bahnstationen vor, um auch im Knoten Buchs eine halbstündliche Verknüpfung mit dem Netz der neuen St. Galler S-Bahn zu ermöglichen. Der geplante Ausbau dieses Teilabschnitts ermöglicht inskünftig ein durchgehend in Knotenbahnhöfen abgestimmtes S-Bahn-System von Lindau bis Chur und von St.Gallen bis Bludenz. Die Projektunterlagen der ÖBB wurden den Behörden zur Plangenehmigung unterbreitet.

Verkehrsprobleme gemeinsam lösen

Die drei Verkehrsminister stimmen überein, dass ein vernetztes Vierländer-S-Bahnsystem einen Mehrwert für die gesamte Region erzeugt. Der ÖBB kommt dabei als Infrastrukturerstellerin eine Schlüsselrolle zu, betreibt sie aufgrund eines Staatsvertrages aus dem Jahr 1870 doch nicht nur die einzige Bahnstrecke in Liechtenstein, sondern auch die Streckenabschnitte in der Schweiz bis St. Margrethen und Buchs sowie in Deutschland bis Lindau.

Liechtenstein mit über 18 000 Grenzgängern wird wiederum eine Schlüsselrolle bei der Frage einnehmen, ob und wie die Ausbaupläne der Österreichischen und Schweizerischen Bundesbahnen im Teilabschnitt Feldkirch-Buchs unterstützt werden. Verkehrsministerin Amann-Marxer weist darauf hin, dass aus ihrer Sicht das Volk das letzte Wort haben soll.

Verkehrsprobleme aus dem starken Strassenverkehr belasten die Bevölkerung und Wirtschaft in Vorarlberg, Liechtenstein und St. Gallen gleichermassen. Lösen lassen diese sich nur mit gemeinsamen Anstrengungen, zeigten sich die Verkehrsminister überzeugt. Es ist daher das gemeinsame Ziel, den Verkehr auf der Strasse mittelfristig wieder erträglicher zu machen. Anwohnerinnen und Anwohner sollen von Immissionen des Strassenverkehrs entlastet werden, indem für den grenzüberschreitenden Verkehr attraktive Alternativen durch den öffentlichen Verkehr angeboten werden. *(pd)*

«Wir benötigen alle Verkehrsträger und dazu den richtigen Mix»

Am kommenden Dienstag, 17. September, um 19.30 Uhr, im Kleinen Saal, SAL, Schaan, führt die VU eine weitere «Zeit für Liechtenstein»-Veranstaltung durch. Diesmal lautet das Thema «Wann erfolgt der Verkehrsinfarkt?».

Interview: Günther Fritz

VU-Parteipräsident Jakob Büchel zur nächsten «Zeit für Liechtenstein»-Veranstaltung, die sich dem Thema «Wann erfolgt der Verkehrsinfarkt?» widmet: «Wenn wir mit der Veranstaltung einen Beitrag zur Sensibilisierung der Bevölkerung für die Verkehrsproblematik leisten können, freuen wir uns.» Bild Daniel Schwendener

Herr Parteipräsident, die VU führt am kommenden Dienstag im Rahmen der Veranstaltungsreihe «Zeit für Liechtenstein» bereits den elften Diskussionsabend durch. Was ist die Idee hinter dieser Reihe und wie werten Sie deren bisherigen Erfolg?

VU-Parteipräsident Jakob Büchel: Die Themenreihe «Zeit für Liechtenstein» wurde 2008 ins Leben gerufen und hat sich als offenes Impuls- und Diskussionsforum sehr gut etabliert.

> «Als offenes Impulsforum sehr gut etabliert»

Zu brennenden Themen werden Impulse gegeben und die Befindlichkeit der Bevölkerung abgeholt. Dazu werden immer kompetente Referenten und Diskussionsteilnehmer eingeladen, wie diesmal u. a. Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer, Ludwig Altenburger, Kantonsrat von St. Gallen, oder Markus Verling als Leiter des Amtes für Bau und Infrastruktur.

Weshalb haben Sie diesmal gerade das Thema «Wann erfolgt der Verkehrsinfarkt» gewählt?

Derzeit stehen im Land Spar- und Sanierungsthemen im Vordergrund. Der Verkehr als einer der wichtigen Erfolgsfaktoren für den Standort ist ein Dauerthema, das immer wieder und immer neu diskutiert werden muss.

> «Das Thema Verkehr ist täglich präsent»

Unsere Veranstaltung wird nicht die Patentlösung bieten, sie kann aber dazu führen, dass die künftigen Weichenstellungen richtig gewählt werden. Kurz: Das Thema Verkehr ist täglich präsent.

Wie beurteilen Sie gesamthaft die liechtensteinische Verkehrspolitik der letzten Jahre?

Das Thema Verkehr kann wahrscheinlich nie als abgeschlossen betrachtet werden, die Dynamik hat zugenommen und wird weiter zunehmen. Dieser Herausforderung müssen wir uns stellen. Wie bereits erwähnt, gibt es auch im Verkehr nicht DIE Generallösung, die alle Probleme beseitigt. Aus meiner Sicht ist es wichtig, dass kein Verkehrsträger diskriminiert wird, wie dies in den letzten Jahren mit der Strasse der Fall war. Wir benötigen alle Träger und dazu den richtigen Mix.

> «Beim Verkehr gibt es keine Generallösung»

Worin sehen Sie aktuell die grössten Herausforderungen beim Thema Verkehr?

Der Individualverkehr beim Grenzübergang Schaanwald ist schon seit vielen Jahren ein neuralgischer Punkt. In den letzten Jahren sind die Rheinübergänge Vaduz und Bendern als Problempunkte dazugekommen. Die grösste Herausforderung ist nach wie vor die Bewältigung des Individualverkehrs zu den Arbeitsbeginn- und Endzeiten.

Inwieweit könnte die Umsetzung der S-Bahn-Pläne einen Beitrag zur Verhinderung des Verkehrsinfarkts leisten?

Wie vorher erwähnt, soll kein Verkehrsmittel diskriminiert werden. Ein künftig geschickt gewählter Mix wird möglicherweise die besten Voraussetzungen bieten, mit dem Mobilitätsanspruch der Menschen umzugehen. Die S-Bahn kann im sehr langfristigen Zeithorizont ein Rückgrat bilden. Feinverteiler wie Bus und allfällig künftige Bahn- oder Tramteilprojekte müssen darauf abgestimmt werden.

Weiter stellt sich natürlich im Zeichen des Spardrucks auch die Frage nach der Finanzierbarkeit von neuen Verkehrslösungen. Verbietet es die schiefe Haushaltslage generell, neue Lösungen umzusetzen?

Bewusste und sensibel geplante, langfristige Investitionen in die Infrastruktur eines Landes sind weiterhin notwendig und zu befürworten. Über das Wie und Was und über den richtigen Zeitpunkt muss allerdings noch viel diskutiert werden. Dazu bietet die Veranstaltung vom kommenden Dienstag Gelegenheit.

> «Für geschickt gewählten Mix»

Was erwarten Sie sich von der Veranstaltung vom kommenden Dienstag?

Wir freuen uns auf viele und aktive Teilnehmer im Kleinen Saal in Schaan. Wenn wir mit der Veranstaltung einen Beitrag zur Sensibilisierung der Bevölkerung für die Verkehrsproblematik leisten können, freuen wir uns.

WWW.VATERLAND.LI

LIECHTENSTEINER
Vaterland

WWW.VATERLAND.LI

MIT AMTLICHEN PUBLIKATIONEN – VERBUND SÜDOSTSCHWEIZ, TEL. +423 236 16 16

MITTWOCH, 18. SEPTEMBER 2013 | NR. 213 | CHF 2.00

INLAND

Erstes «Stillbänkli» in Liechtenstein der Öffentlichkeit präsentiert. SEITE 3

SPORT

Der Leader der 1. Liga, Eschen/Mauren, ist im Derby gegen Balzers Favorit. SEITE 13

timesafe
www.timesafe.li
Lösungen für die Zeitwirtschaft
- Leistungserfassung
- Zeiterfassung
Infotech AG, Tel.+423 380 00 00

Ist Liechtenstein nur ein Finanzplatz?

Bendern. – Im Liechtenstein-Institut diskutierten gestern verschiedene Teilnehmer über die Position und Wahrnehmung Liechtensteins im Ausland. Unter anderem sprach LIHK-Präsident Josef Beck die Problematik an, dass Liechtenstein im Ausland zwar als Finanzplatz, aber kaum als Industriestandort bekannt ist. Prinz Michael betonte, welch grosse Bedeutung die Treuhandbranche für die Aussenpolitik hat. SEITE 7

Engagement ausgezeichnet

Balzers. – Die Donum Vogt Stiftung wurde mit dem Leitsatz «Die Jugend – eine nachhaltige Investition in unsere Zukunft» vor zwei Jahren ins Leben gerufen. Seitdem fördert die Stiftung wertvolle Projekte sowie gesellschaftliches Engagement für die Jugend in Liechtenstein, aber auch der Region. In diesem Jahr verlieh die Stiftung fünf Anerkennungspreise, einen Förderpreis sowie einen Hauptpreis. Letzterer ging an das Kinderheim Gamander des Liechtensteinischen Roten Kreuzes. SEITE 9

Berlusconi-Gruppe muss viel bezahlen

Rom. – Die von Silvio Berlusconi kontrollierte TV-Holding Fininvest muss eine Entschädigung in Höhe von 560 Millionen Euro zahlen. Das Kassationsgericht in Rom, die letzte und dritte Instanz im italienischen Strafrechtssystem, hat gestern ein Urteil des Berufungsgerichts in Mailand aus dem Jahr 2011 bestätigt. *(sda)* SEITE 10

Es geht nur miteinander

Zwar steht Liechtenstein nicht unmittelbar vor einem Verkehrsinfarkt, doch mit der Wirtschaft wächst auch der Verkehr. Um als Standort wettbewerbsfähig zu bleiben, muss das Verkehrssystem schnellstmöglich optimiert werden. Und zwar landesweit und überregional.

Von Desirée Vogt

Führten eine spannende «Verkehrs»-Diskussion: Donath Oehri (Vorsteher Gamprin-Bendern), der St. Galler Kantonsrat Ludwig Altenburger, Verkehrsministerin Marlies Amann-Marxer, Brigitte Haas (LIHK), Markus Verling (Leiter Amt für Bau und Infrastruktur) sowie Regierungsmitarbeiter Remo Looser (v. l.). Bild Daniel Ospelt

Schaan.– Liechtenstein mag anderen Ländern einiges voraushaben: Nicht zuletzt der gesunden Wirtschaft und dem Fakt, dass keine Staatsverschuldung vorherrscht, ist es zu verdanken, dass «Standard & Poors» das Land erneut mit dem Spitzenrating AAA bewertet hat. In Sachen Erreichbarkeit und Verkehr sieht es allerdings nicht so gut aus. Dort spielt Liechtenstein etwa in derselben Liga wie Yverdon, Brienz oder Martigny – in der Fussballersprache also in der 2. Liga – und ist auf dem absteigenden Ast. Um wieder auf allen Ebenen in der «Super League» mitspielen zu können, muss sich Liechtenstein also mit der Frage auseinandersetzen, welcher Grad an Mobilität gewünscht und gewollt ist – sofern auch ein Wirtschaftswachstum erwünscht ist.

Auto verliert an Stellenwert

Diesen und weiteren Fragen widmete sich die VU-Themenreihe «Zeit für Liechtenstein» am gestrigen Abend im SAL in Schaan mit zwei interessanten Impulsreferaten und einer Podiumsdiskussion. Über 100 interessierte Besucherinnen und Besucher waren der Einladung gefolgt, um Fragen rund um das Thema «Wann erfolgt der Verkehrsinfarkt?» nachzugehen, Lösungsansätze zu diskutieren und sich darüber zu informieren, wie Politik und Wirtschaft diese Herkulesaufgabe zu stemmen gedenken.

Verkehrsministerin Marlies Amann-Marxer sowie Regierungsmitarbeiter Remo Looser vermochten aufzuzeigen, dass Bus und Bahn nicht nur für Pendler einen immer höheren Stellenwert einnehmen. Auch wenn das Auto in Liechtenstein für viele nicht wegzudenken ist – nicht zuletzt aufgrund der grossen Zersiedelung –, so zeigt sich doch, dass es im Laufe der Zeit an Stellenwert verloren hat. Unabhängig von der eigenen Einstellung zu Bus und Bahn ist der Fakt zu berücksichtigen, dass 25 Prozent der Bevölkerung keinen Führerschein besitzen – Tendenz steigend. «Deshalb ist bei einer Verkehrsdiskussion mehr zu beachten, als man annimmt», brachte es Amann-Marxer auf den Punkt.

«S-Bahn ist eine grosse Chance»

Oberste Priorität bei der Verkehrsplanung hat für Markus Verling, Leiter des Amtes für Bau und Infrastruktur, «die Gesamtbetrachtung bzw. die Konzentration auf mehrere Verkehrsträger». Es müsse ein effektiver Mix der Verkehrsmittel erreicht werden, und zwar über die Regionen hinaus. Diese Ansicht teilt auch der St. Galler Kantonsrat Ludwig Altenburger: «Es geht nur miteinander.» Dass am gestrigen Abend auch das S-Bahn-Projekt FL.A.CH und der Letzetunnel zur Sprache kamen, erstaunte nicht. Die Podiumsteilnehmer waren sich einig, dass die S-Bahn eine grosse Chance ist und als realistisches und auch finanzierbares Projekt mit bestehender Infrastruktur gebaut werden sollte. In Bezug auf den Letzetunnel bzw. die diskutierte Tunnelspinne in Vorarlberg befindet sich die FL-Regierung in Gesprächen mit der Vorarlberger Regierung. Die Umweltverträglichkeitsprüfung soll 2014 starten, doch Rechtsmittel können ergriffen werden.

SEITEN 4 UND 5

«Wann erfolgt der Verkehrsinfarkt?» So lautete der Titel der gestrigen Ausgabe der VU-Veranstaltungsreihe «Zeit für Liechtenstein». Damit griff die VU – passend zur Europäischen Mobilitätswoche – Fragen zur Mobilität und zur Erreichbarkeit der Region, die ein Standortfaktor ist, auf.

«Maximale Kapazität wird bald erreicht»

In den kommenden Monaten werden Entscheidungen gefällt, welche die Mobilität und die Erreichbarkeit der Region langfristig beeinflussen. Deshalb stand das Thema Verkehr gestern im Zentrum der Reihe «Zeit für Liechtenstein».

Von Stefan Batliner

Jakob Büchel: Der VU-Parteipräsident zeigte auf, warum er den Titel «Wann erfolgt der Verkehrsinfarkt?» für die gestrige Veranstalung ausgewählt hat.

Marlies Amann-Marxer: Die Ministerin für Umwelt und Infrastruktur betonte, dass die Verkehrsprobleme der Region nicht im Alleingang gelöst werden können.

Schwächen der Region aufgezeigt: Für Remo Looser vom Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie Sport ist die schlechte Erreichbarkeit ein Nachteil.

Interessierte Zuhörer: Im Anschluss an die beiden Referate stand eine Podiumsdiskussion auf dem Programm.

Schaan. – VU-Parteipräsident Jakob Büchel gab in seiner Begrüssung zu, dass der Titel der Veranstaltung – die Frage, wann der Verkehrsinfarkt erfolgt – überspitzt sei. Er begründete die Titelwahl damit, dass eine wachsende Wirtschaft auch immer mehr Verkehr, der bewältigt werden müsse, zur Folge habe. Auf der anderen Seite sei die Erreichbarkeit einer Region durch regionale und überregionale Strassen- und Schienennetze sowie durch das ÖV-Angebot ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen und Arbeitnehmer.

Auf die Bedürfnisse abgestimmt

Marlies Amann-Marxer, Ministerin für Infrastruktur und Umwelt sowie Sport, führte in ihrem Impulsreferat aus, dass das Thema Mobilität die ganze Bevölkerung betreffe, was dazu führe, dass man das eigene Wertesystem bei der Bewertung der verschiedenen Verkehrsmittel heranziehe. «Die Verkehrsfrage soll jedoch nicht ideologisch geführt werden, sondern abgestimmt auf die Mobilitätsbedürfnisse einer wirtschaftlich aktiven Gesellschaft, in einer intakten Naturlandschaft, in einem intakten Lebensraum mit ausgedehnten Streusiedlungen», betonte sie. Daher werde es in den kommenden Monaten darum gehen, wegweisende Entscheidungen zu treffen, die langfristig für das ganze Land Vorteile bringen und die Erreichbarkeit in den kommenden Jahrzehnten bestimmen werden. Ebenso wichtig sei es aber auch, die Bevölkerung über Konsequenzen der Entscheidungen sowie Vor- und Nachteile für das gesamte Rheintal zu informieren.

Die Europäische Woche der Mobilität zeige deutlich, dass auch andere Regionen der Frage nachgehen, wie Mobilität effizienter gestaltet werden kann. «Das Gute daran ist, dass Regionen von den Erfahrungen anderer profitieren können und dies nicht selbst durch ‹Versuch und Irrtum› erst lernen müssen», sagte sie.

Aus den Plänen und Strategien der Nachbarregionen gehe hervor, dass diese bereit seien, grosse Summen in eine zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur zu investieren. «Dabei drängt sich unweigerlich die Frage auf: Und wo steht Liechtenstein? Wo will Liechtenstein stehen in 20, 30 oder 50 Jahren? Wollen wir uns einklinken, anbinden und vernetzen? Oder beschränkt sich der Perimeter unserer Mobilitätsvorstellung auf unser Land?», so Amann-Marxer.

ÖV-Netz ist ein Nachteil der Region

Wie wichtig die Erreichbarkeit einer Region als Standortvorteil im Wettbewerb mit anderen Regionen ist, zeige eine Studie der Konjunkturforschungsstelle der Universität Liechtenstein zu den Vor- und Nachteilen des Rheintals. Gemäss dieser Studie, in der 120 Führungskräfte grosser Betriebe im Rheintal befragt wurden, ist die Erreichbarkeit mit dem ÖV unter den drei meistgenannten Nachteilen der Region zu finden. Demgegenüber zeigen andere Statistiken laut Amann-Marxer, dass die Zahl der Personen ohne Führerschein, die aber dennoch mobil sein wollen, stetig steigt.

Amann-Marxer verwies auch darauf, dass Liechtenstein nur über eine begrenzte Anzahl von Strassen und Brücken erreichbar ist. «Diese haben eine maximale Kapazität, die – wie wir alle wissen – bald einmal erreicht sein wird, aber nicht wesentlich ausgebaut werden kann. Zudem sind wir bei solchen Fragen auch abhängig von Entscheiden, die im nahen und fernen Ausland getroffen werden», betonte sie. Daher sei die regionale Abstimmung auch notwendig, um die Mobilität in Liechtenstein zu sichern.

Keine Verbannung des Autos

«Es geht in diesen Diskussionen nicht um die Verbannung des Autos als individuelles Verkehrsmittel von unseren Strassen», so Amann-Marxer. Denn durch die Siedlungsstruktur Liechtensteins könne man oft nicht auf das Auto verzichten. «Jedoch, wer tagtäglich über die Rheinübergänge oder den Grenzübergang Schaanwald einpendelt, kennt die Grenzen der individuellen Mobilität und weiss, wovon ich spreche», sagte sie und fügte an, dass es das Ziel sein müsse, einen effektiveren Mix der Verkehrsmittel zu erreichen. Dabei denke sie nicht nur an den ÖV, sondern auch an das Fahrrad, das für Distanzen unter fünf Kilometern gut geeignet sei.

Nur Zürich innerhalb einer Stunde

Remo Looser, Verantwortlicher für Infrastruktur im Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie Sport, verdeutlichte, wie wichtig die Erreichbarkeit – neben fiskalischen Faktoren und der Verfügbarkeit von hoch qualifizierten Arbeitskräften – für die Qualität eines Wirtschaftsstandorts ist. Während von Liechtenstein aus mit Zürich nur eine Grossstadt in einer Stunde zu erreichen sei, seien es von Zug oder Luzern aus mit Zürich, Bern und Basel drei Städte. Auch Biels Ausgangslage sei mit Basel, Bern und Lausanne besser. Da die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr und für den ÖV errechnet werde, seien Vaduz und Paris von Basel aus praktisch gleich schnell erreichbar. Auch die Regionen Bern, Aargau, Frauenfeld und Schaffhausen seien besser erreichbar als Liechtenstein. «Wir spielen bei der Erreichbarkeit in einer Liga mit Yverdon, Brienz oder Martigny», betonte er.

Rheinbrücken sind «Flaschenhälse»

Genereller Schwachpunkt sei, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am regionalen Verkehrsaufkommen hoch sei. Dieses sei zudem kleinräumig und daher vorwiegend hausgemacht. Als eigentliche «Flaschenhälse» in der Region bezeichnete er die fünf Rheinübergänge zwischen Ruggell und Balzers. Weitere Schwächen der Region, die durch das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein behoben werden sollen, sind die unattraktiven, grenzquerenden Verbidungen für den Langsamverkehr, die tiefe örtliche und zeitliche Verfügbarkeit des ÖV oder dass es wenige schnelle ÖV-Verbindungen über weite Distanzen gibt.

Grosses Interesse: Zahlreiche Gäste sind der Einladung der VU in den Schaaner SAL gefolgt, um sich über die aktuelle Verkehrspolitik und anstehende Entscheidungen zu informieren.

Bilder Daniel Ospelt

Verkehrstechnisch nicht abhängen lassen

Gingen auf Probleme und Lösungsansätze für den Verkehr und die Mobilität ein und beantworteten Fragen aus dem Publikum: Donath Oehri, Vorsteher Gamprin-Bendern, Markus Verling, Leiter des Amtes für Bau und Infrastruktur, Marlies Amann-Marxer, Ministerin für Infrastruktur und Umwelt sowie Sport, Moderatorin Doris Quaderer, Brigitte Haas, stellvertretende Geschäftsführerin LIHK, und der St. Galler Kantonsrat Ludwig Altenburger (v. l.).

Bilder Daniel Ospelt

Dem motorisierten Individualverkehr soll das Leben künftig nicht schwer gemacht, der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr soll aber erleichtert werden. Die Regierung setzt in ihrer Verkehrspolitik klar auf einen effektiven Mix aller Verkehrsmittel.

Von Desirée Vogt

Schaan. – Reisezeit ist Arbeitszeit: Und deshalb fragen Arbeitnehmer heute bei ihrem Arbeitgeber nicht mehr nach einem eigenen Parkplatz, sondern nach einer guten öffentlichen Anbindung. Um diesen Fakt weiss nicht nur Brigitte Haas von der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer (LIHK). Eine gute Erreichbarkeit und Anbindung sind wichtige Standortvorteile, die es gilt, zu halten und wenn möglich zu verbessern. Sich alleine der Illusion hinzugeben, das Strassennetz könne weiter ausgebaut werden, hilft aber nicht weiter. Neue Lösungen müssen her. Und zwar grenzüberschreitend.

«Grobverteiler» S-Bahn

Mit der Wirtschaft wächst der Verkehr – deshalb ist ein Entwicklungspotenzial für Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer auch nur dann möglich, wenn der Verkehr fliesst. Dass dies aber auch grenzüberschreitend funktioniert, dafür setzen sich die Landes- und Gemeindeverantwortlichen im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein ein. Von welch enormer Wichtigkeit diese Abstimmung ist, weiss vor allem der Vorsteher jener Gemeinde mit der meistbefahrenen Strasse: Donath Oehri aus Gamprin-Bendern. Auch für ihn ist klar: «Ja, wir wollen Betriebe ansiedeln und wachsen. Aber ohne Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird dies nicht möglich sein.» Schnell landeten die Podiumsteilnehmer auf der Suche nach «neuen» Lösungen beim Thema S-Bahn FL.A.CH – heiss umstritten in der Bevölkerung, aber in Politik und Wirtschaft auf der Suche nach einer mittelfristig umsetzbaren Lösung als grosse und vergleichsweise günstige Chance gesehen. «Dieses Projekt wurde über Jahre vorbereitet und liegt nur bei der Regierung, da noch weitere Genehmigungen eingeholt und Abklärungen getätigt werden müssen», informierte der Leiter des Amtes für Bau und Infrastruktur, Markus Verling. Er bezeichnete die S-Bahn als eines der zukunftsweisenden öffentlichen Verkehrsmittel, das quasi als «Grobverteiler» über die Region hinaus betrachtet werden müsse und von dem aus anschliessend auf den «Vielverteiler Bus» umverteilt werden könne.

Konkurrenzfähig bleiben

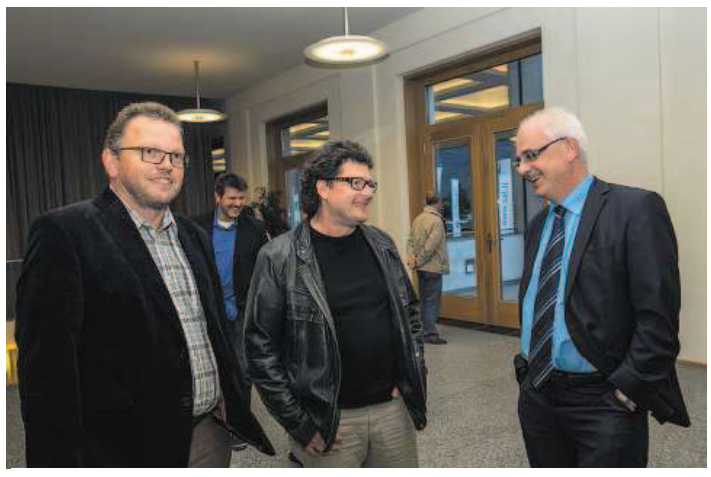
Auch Vorsteher Donath Oehri und der St. Galler Kantonsrat Ludwig Altenburger sind von der S-Bahn überzeugt. Und mehr als das: «Das Agglomerationsprogramm funktioniert nur mit dieser S-Bahn», so Oehri. Dass eine Entscheidung der Liechtensteiner gegen die S-Bahn natürlich auch negative Auswirkungen auf die Region hätte, weiss Altenburger – und hofft auf ein Ja der Liechtensteiner zu diesem Projekt. «Wir brauchen diese S-Bahn als Anschluss», ist auch Brigitte Haas von der LIHK überzeugt. «Es ist ein absoluter Gewinn, auch wenn es ein finanzieller Kraftakt ist.» Liechtenstein müsse den Wirtschaftsstandort stärken und dürfe sich von der Region nicht abhängen lassen. Dies gerade auch mit Blick auf den Umstand, dass die umliegenden Regionen dazu bereit sind, grosse Beiträge in eine zukunftsgerichtete Verkehrsinfrastruktur zu investieren.

S-Bahn fürs ganze Land utopisch

Rund 98 Mio. Euro würde die gesamte S-Bahn kosten, wobei Liechtenstein rund 45 Mio. Euro investieren müsste. Marlies Amann-Marxer verwies jedoch darauf, dass in dieser Summe nicht nur der geplante Doppelspurausbau enthalten ist, sondern etwa auch Lärmschutzmassnahmen und der Ausbau von Haltestellen etc. Dass das Projekt bei der Bevölkerung auf Widerstand stösst, kann sie mit Blick auf den angespannten Staatshaushalt wohl verstehen. Und ebenso den Wunsch nach einer S-Bahn, die von Ruggell bis nach Sargans durch das ganze Land führt. «Das wäre wirklich schön, ist aber utopisch», gab sie zur Antwort, um dann hinzuzufügen: «Aber es ist nicht ausgeschlossen, dass dies eines Tages umgesetzt wird. Das hängt nicht zuletzt von den Finanzen, sondern auch vom Willen der Bevölkerung ab.»

Wie weit die Liechtensteiner bereit sind, auch in Sachen Verkehr ihren Beitrag zu leisten, wird sich weisen. Eine schnelle Wirkung könnte offenbar schon alleine dadurch erzielt werden, wenn jeder einen Tag in der Woche auf das Auto verzichtet. «Alleine dadurch könnte der Pendlerverkehr um rund 20 Prozent reduziert werden», weiss Regierungsmitarbeiter Remo Looser.

Stimmten sich ein: Rainer Ritter, Präsident Autogewerbe-Verband, Ursula Schädler-Meier, Vorsitzende VU Triesenberg, Carsten Steinmann, Betriebsleiter LIEmobil, Ulrich Feisst, Geschäftsführer LIEmobil, und Gerald Meier, Vorsitzender VU-Mauren (v. l.).



Vor den Referaten und der Podiumsdiskussion zum Thema Verkehr: Manfred Bischof, Verkehrsplaner, Sigi Risch, Leiter Bauwesen der Gemeinde Eschen, und Schaans Vorsteher Daniel Hilti unterhalten sich (v. l.).

Warteten schon im SAL, bis es losging: Peter Büchel, VU-Landtagsabgeordneter, und Jnes Rampone-Wanger, VU-Parteisekretärin, nutzen die Zeit bis zur «Zeit für Liechtenstein»-Veranstaltung für ein Gespräch.

Nach der Podiumsdiskussion: Günther Kranz, Vorsteher der Gemeinde Eschen, und Karl-Heinz Risch (v. l.).

Hörten interessiert zu: Landtagsvizepräsidentin Violanda Lanter-Koller und VU-Fraktionssprecher Christoph Wenaweser.

Angeregte Diskussion: Jürgen Nigg, Geschäftsführer Wirtschaftkammer, und Martin Gassner, Vorsitzender VU-Ortsguppe Vaduz (v. l.).