



Mehr Wege ja, mehr Autoverkehr nein

Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner in unserem Land steigt. Und noch stärker steigt die Zahl der Arbeitsplätze. Als logische Folge davon wird auch die Zahl der zurückgelegten Wege zunehmen – ganz besonders die Zahl der Arbeitswege. Der Berufspendelverkehr verursacht zu Spitzenzeiten heute schon Engpässe und Staus; diese behindern den gewerblichen und den Busverkehr. Zudem stossen die Autos und Motorräder grosse Mengen an Schadstoffen aus.

Heute sieht die Verkehrsmittelwahl für die verkehrstechnisch kritischen Arbeitswege im Jah-

resdurchschnitt etwa wie folgt aus: 70 % allein per Auto oder Motorrad (MIV); 20 % per ÖV, Fahrgemeinschaft und Werkbus; 10 % zu Fuss und per Fahrrad.

Fortschrittliche Arbeitgeber haben durch umfassendes Betriebliches Mobilitätsmanagement erreicht, dass nur etwa die Hälfte ihrer Mitarbeitenden allein per Auto oder Motorrad zur Arbeit kommen. Leider fehlen gesetzliche Vorgaben, um den Modalsplit weiter zu verbessern.

Die Dominanz des Autos ist nicht von Gott gegeben. Nein, sie geht auf bewusste oder gedankenlose Entscheide von Politik und

Behörden zurück, auf autofreundliche Massnahmen über Jahrzehnte hinweg. Mag sein, dass es dann und wann auch am Verständnis für die Zusammenhänge im Verkehrswesen mangelte.

Je besser die Strassen und die Rahmenbedingungen für den Autoverkehr sind, umso attraktiver ist die Option «Auto». Heutige Musterbeispiele von autofreundlicher Planung sind der Stadttunnel Feldkirch (Tunnelspinne) und eine neue Verbindungsstrasse Vaduz–Triesen. Der VCL lehnt beide ab. Denn beide sind Patentrezepte für ein weiteres Wachstum des Autoverkehrs.

Um die Auto-Alternativen wenigstens annähernd so attraktiv zu machen wie das private Motorfahrzeug, sind mindestens folgende Massnahmen nötig:

■ Sehr gute, als sicher und attrak-

tiv empfundene Wege für den Fuss- und den Radverkehr.

■ Eingangsnah und überdachte Rad-Abstellanlagen mit sehr guten Ständern.

■ Zusätzliche gesellschaftspolitische Anreize fürs Umsteigen.

■ Faire ÖV-Tarife, attraktive ÖV-Erschliessung.

■ Einzugsbereich von ÖV-Haltestellen durch attraktive Rad-Abstellanlagen vergrössern.

■ Konsequente Busbevorzugung auf allen staugefährdeten Strassenabschnitten.

■ Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze.

■ Betriebliches Mobilitätsmanagement aller mittleren und grossen Arbeitgeber.

Halten wir uns an diese Leitlinien, so beschreiten wir einen enkeltauglichen Weg.

Georg Sele