

Die Veranstaltungsreihe «Zeit für Liechtenstein» widmet sich Themen, die für die Zukunft des Landes von besonderer Bedeutung sind. Der Verkehr wurde gestern in Schaanwald, einem Brennpunkt der Problematik, auf breiter Basis diskutiert.

«Liechtenstein ist ein Autoland»

Der Erfolg des öffentlichen Verkehrs hängt stark von den Rahmenbedingungen ab. Ein wesentlicher Faktor ist die Siedlungsstruktur, denn Verkehr entsteht dort, wo Menschen wohnen und wo sie arbeiten.

Von Richard Brunhart

«Wir können keine Verkehrsplanungen machen, wenn wir nicht wissen, wie sich unser Raum entwickelt», stellte Regierungsrat Hugo Quaderer gestern an der zweiten Veranstaltung der Reihe «Zeit für Liechtenstein» klar. Erst wenn geklärt sei, wo Ballungsgebiete und Arbeitsplätze entstehen, könne der Verkehr entsprechend ausgerichtet werden. Verkehrspolitische Massnahmen müssten sich gemäss Umweltminister Quaderer neben der Siedlungsentwicklung aber auch an der Wirtschaftspolitik orientieren. «Denn Wirtschaftswachstum braucht Mobilität.»

Wie Hans-Martin Neumann, Stadtplaner an der Hochschule Liechtenstein, in einem Referat ausführte, hat die Verkehrsinfrastruktur andererseits Rückwirkungen auf die Siedlungsstruktur. Immer mehr Standorte wurden in den letzten Jahrzehnten mit geringerem Aufwand erreichbar, was insbesondere auch in Liechtenstein zu einer Ausdehnung der Siedlungsfläche mit einer relativ niedrigen Bebauungsdichte führte.

Öffentlicher Verkehr auf dem Land
Besondere Bedeutung hat die Siedlungsstruktur für den öffentlichen Verkehr. «Man muss sich verdeutlichen, dass zum Beispiel eine S-Bahn von Feldkirch nach Buchs – wie sie im Gespräch ist – eine gewisse höhere Bebauungsdichte an den Haltestellen benötigt. Ansonsten wird sie nicht funktionieren und die Menschen werden weiterhin mit dem Auto zur Arbeit fahren», erklärte Neumann.

Vom Effizienzgesichtspunkt aus gesehen sind öffentliche Verkehrsmittel dem motorisierten Individualverkehr überlegen, wenn in der Nähe von Haltestellen viele Menschen leben und arbeiten. Der motorisierte Individualverkehr in Städten braucht hohe Investitionen in die Infrastruktur, beispielsweise Strassen und Parkhäuser. Zudem müssen Umweltkosten beach-



Stadtplaner Hans-Martin Neumann: «Effizient und in diesem Sinne nachhaltig sind öffentliche Verkehrsmittel dann, wenn sie in dichten, urbanen Strukturen eingesetzt werden.»

tet werden. In ländlichen Gegenden aber ist das Netz des öffentlichen Verkehrs wesentlich weniger effizient, da die Erschliessung eines grossen Gebiets sehr teuer ist.

Neumann arbeitet am Projekt «Perspektiven Alpenrheintal» mit. Ausgehend von der Annahme, dass bis zum Jahr 2040 die Einwohnerzahl um 100 000 und die Arbeitsplätze um 50 000 zunehmen, erarbeitete er drei Szenarien zur Entwicklung von Siedlungsstrukturen und der darauf aufbauenden Möglichkeiten für den Verkehr. «Für nachhaltige Effizienzgewinne im Bereich Verkehr bräuchte man eine stärkere Konzentration, als dies auf Gemeindeebene möglich ist», kommt Neumann zum Schluss. Bei einer stärkeren Konzentration könnte dann beispielsweise ein Expressbusnetz zwischen den Knotenpunkten eingerichtet werden.

Verkehrskonzept Feldkirch

Angelika Lener, Stadträtin für Stadt- und Raumplanung, erörterte die Ver-

kehrspolitik Feldkirchs. Der Verkehr werde von vielen als grosse Belastung wahrgenommen. «Dabei wird aber gerne übersehen, dass ein Grossteil des Verkehrs von uns selbst gemacht ist – das gilt für Feldkirch wie für Liechtenstein.»

Diesem Umstand werde in der Überarbeitung des Feldkircher Gesamtverkehrskonzepts Rechnung getragen. Eine Südumfahrung, bestehend aus vier Tunnelröhren, die zu einem gemeinsamen unterirdischen Kreislauf führen, sollen eine grösstmögliche Entlastung vom Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bringen – «also von all jenem Verkehr, der in Feldkirch seinen Ausgangs- oder Endpunkt hat und der sich innerhalb des Ortsgebietes abspielt.» Der Durchgangsverkehr würde dabei von Osten und Westen her unter der Stadt hindurch, über rund drei Kilometer in Richtung Liechtensteiner Grenze geleitet. Die gewählte Variante sei im Unterschied zur Amtsvariante Letzetunnel nicht auf den Transitverkehr



Stadträtin Angelika Lener: «Der Letzetunnel war eine Transitroute. Bei der neuen Variante geht es um eine Verkehrslösung, die die örtlichen Probleme von Feldkirch lösen soll.»

Bilder Daniel Schwendener

ausgerichtet. Für eine Lösung der gegenwärtigen Probleme müssten zudem begleitende Massnahmen – beispielsweise Temporeduktionen und Anreize zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr – ergriffen werden, um allfällige «Wiederauffüllereffekte» auszuschliessen.

Mobilitätskonzept Liechtenstein

Regierungsrat Martin Meyer freut sich, dass die sogenannte «Amtsvariante» nicht mehr diskutiert wird. «Das neue Konzept beinhaltet neben einer Tunnelumfahrung städtebauliche Komponenten und – für uns sehr wichtig – einen massiven Ausbau des Öffentlichen Verkehrs», erklärte der Verkehrsminister auf die Frage der Moderatorin Jutta Hoop, weshalb er die neue Variante als Chance für Liechtenstein bezeichnet habe. «Eine der zentralen Stossrichtungen in unserem Mobilitätskonzept ist die Vision einer grenzüberschreitenden S-Bahn», führte Meyer aus. Diese könne nur in regionaler Zusammenarbeit

realisiert werden. In Liechtenstein soll – ähnlich wie dies derzeit auch in Feldkirch geschieht – eine übergeordnete Strategie erarbeitet werden, wie das Verkehrssystem insgesamt weiterentwickelt werden kann. Bestandteil dieses Konzeptes sollen alle Verkehrsträger sein. Wenn das Konzept ausgearbeitet ist, soll es in einem politischen Prozess diskutiert werden. Das nächste konkrete Ziel ist die Umsetzung der Zentrumsplanung mit dem Busbahnhof in Schaan.

Umdenken in Liechtenstein?

«Liechtenstein ist ein Autoland», sagte Meyer und belegte dies mit den Zahlen der Autos pro Haushalt. Daraus schloss er, dass vermutlich ein Umdenken der Bevölkerung stattfinden müsse. Hugo Quaderer legte dar, wie leicht der Einzelne – zum Beispiel, wenn er an einem Arbeitstag pro Woche auf das Auto verzichtet – einen Beitrag leisten kann. «Jeder von uns ist die Ursache des Problems, aber auch der Lösungsansatz.»



Verfolgen gespannt die Podiumsdiskussion: Die VU-Landtagsabgeordnete Marlies Amann-Marxer, Landtagsvizepräsident Ivo Klein und der stellvertretende VU-Landtagsabgeordnete Rony Bargetze (v. l.).



Verkehr tangiert verschiedene Ressorts: Regierungschef-Stellvertreter Klaus Tschütscher (Mitte), Initiator der Veranstaltungsreihe «Zeit für Liechtenstein», freut sich über die engagierten Diskussionen, die unter anderen auch die Regierungsräte Martin Meyer (links) und Hugo Quaderer (rechts) führten.