

Mobilität muss erschwinglich bleiben

Rainer Batliner von der Arbeitsgruppe Verkehrsprobleme Liechtensteiner Unterland erwartet, dass Autofahren deutlich teurer wird. Um zukünftig erschwingliche Mobilität anbieten zu können, fordert er einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs anstatt Strassenbau.

Interview: Richard Brunhart

Herr Batliner, eines der Hauptargumente für den Industriebubringer ist, dass das Zentrum von Schaan entlastet werden soll. Fliesset der Verkehr durch das Zentrum besser, sollten die Quartiere vom Schleichverkehr befreit werden. Wie würde ein Industriebubringer das Verkehrsaufkommen anderswo beeinflussen?

Der Industriebubringer entlastet das Zentrum von Schaan wenig. Er löst das Verkehrsproblem in Schaan nicht, da der Weg Richtung Buchs für viele Personen und Güter sehr wichtig ist. Hingegen kann das Verkehrsaufkommen mit dem im Bau befindlichen Grosskreisel flüssiger abgewickelt werden. Eine Entlastung des Schaaner Zentrums ist laut offiziellen Berichten nur mit der Umfahrung bis zur Zollstrasse und weiter nach Vaduz zu erreichen. Allerdings würde der Verkehr in Nendeln und Schaanwald, wie nachgewiesen, massiv zunehmen. Wird diesen Weilern auch die für Schaan geforderte Entlastung zugestanden, entsteht wiederum Mehrverkehr. Dadurch würden die neuen Strassen in Schaan rasch an die Grenzen ihrer Kapazität stossen. Wie mehr

«Die Entlastung ist nur kurzfristig»

Strassen zu mehr Verkehr führen zeigt eindrücklich das Beispiel Ambergtunnel. Das Jahrhundertprojekt für die Entlastung von Feldkirch wurde gross gefeiert. Bereits nach drei Jahren war die Verkehrsbelastung in der Stadt wieder dieselbe. Die offiziellen Zahlen zeigen bei gleicher Verkehrsmittelwahl wie heute eine Ohnehin-Zunahme des Verkehrs aus Richtung Nendeln bis zum Jahr 2015 – entgegen den Aussagen der Befürworter. Der Verkehr wird schlechter fließen und durch den Mehrverkehr wird auch der Schleichverkehr zum Beispiel auf der Reberastrasse zunehmen. Nur die Specki, als heutiger Schleichweg zum Industriegebiet, wird gering entlastet.

Wie kann man in einem Fall, in dem es einerseits zu einer Entlastung und andererseits zu einer stärkeren Belastung kommt, eine faire Entscheidung finden? Es gibt keine Möglichkeit, Schaan durch ein besseres Strassenangebot zu entlasten ohne zusätzliche Belastung der Nachbargemeinden. Die Kapazitätsgrenzen sind in Schaanwald, Nendeln, Eschen und auch in Vaduz erreicht. Das Thema Luftverschmutzung ist ein weiteres Limit für den Strassen-

Ein Sprachrohr für geplante Anwohner

Die Arbeitsgruppe Verkehrsproblem Liechtensteiner Unterland wurde 1993 als Arbeitsgruppe der Regierung gegründet. Zielsetzung der Arbeitsgruppe ist der nachhaltige Erhalt des Lebensraumes, der durch den zunehmenden Verkehr bedroht ist. Unter anderem hat die Arbeitsgruppe am Mobilitätskonzept der Regierung, dem sie nicht zugestimmt hat, und an der Dialogrunde «Alternativen zur Südumfahrung» mitgearbeitet.

Weitere Infos unter www.transitstrassen.li

verkehr. Die gesetzlichen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung sind fast landesweit überschritten. Der Vollzug dieses Gesetzes ist Aufgabe der Regierung; darauf hat jeder Bürger Anrecht. Eine weitere Aufgabe der Regierung ist es, für eine zukunftsfähige und umweltverträgliche Mobilität zu sorgen. Keinen Auftrag hat die Regierung, für die ungehinderte freie Fahrt der Arbeitspendler, fast jeder allein in seinem Auto, 15 Millionen Steuergelder zu verschwenden.

Wie wird sich Ihrer Ansicht nach das Verkehrsaufkommen im Schaaner Zentrum mit einem Industriebubringer mittelfristig entwickeln – im Vergleich zu einer Entwicklung ohne Industriebubringer?

Zum Verkehrsaufkommen bis 2015 im Schaaner Zentrum gibt es Prognosen. Diese basieren auf einer Weiterführung der heutigen Verkehrspolitik mit Auto-Bevorzugung. Mit und ohne Industriebubringer wird es im Schaaner Zentrum künftig mehr Verkehr geben: auf der Feldkircher Strasse, der Zollstrasse und der Landstrasse nach Vaduz. Die heutige unbefriedigende Situation wird sich verschärfen. Darum wird auch nach dem Bau des Zubringers wiederum eine Entlastung gefordert werden. Der Industriebubringer führt nur zu einem langsameren Ansteigen des zunehmenden Verkehrsaufkommens im Schaaner Zentrum, löst aber das Problem nicht. Entlasten können wir die Bevölkerung von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs nur, wenn viele Arbeitspendler auf einen zu verbessern den öffentlichen Verkehr umsteigen.

Anstatt auf den motorisierten Individualverkehr möchten die Gegner des Industriebubringers stärker auf den öffentlichen Verkehr setzen. Weshalb ist diese Form von Mobilität zukunftsträchtiger?

Unsere Mobilität zukunftsfähig zu gestalten ist eine grosse Herausforderung. Es ist Aufgabe der Politik die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass nach dem absehbaren Ende der billigen Treibstoffe durch die Verknappung des Erdöls die Mobilität erschwinglich bleibt. Mit dieser Begründung und dem geforderten Klimaschutz ist unsere Verkehrspolitik auf die bevorzugte Förderung des öffentlichen Verkehrs auszurichten. Dies ist auch die Meinung der Bevölkerung aus zwei Umfragen. Wie aussichtslos es ist, in Schaan das Verkehrsdilemma mit Strassenbauten zu lösen, zeigt die Studie «Tunnel- und Umfahrungsstrassen» der Regierung aus dem Jahr 2004. Sogar mit dem Bau der ganzen

«Viele Pendler wollen auch umsteigen»

Nordumfahrung und zusätzlich einem Tunnel vom Kreisel bei der Firma Hilti bis nach Vaduz, würde Schaan nicht entlastet. Fazit der Studie: Aus Gründen der Umwelt und der Kosten nicht verantwortlich – dazu der Kommentar von Johann Ott: «Strassenbau ein Fass ohne Boden». Fahrzeuge mit alternativen Antrieben werden aus Kostengründen und wegen der beschränkten Reichweite erst mittelfristig bedeutsam und für die anstehenden Probleme nur einen beschränkten Beitrag leisten.

Kann sich die liechtensteinische Wirtschaft leisten, weniger attraktiv für den motorisierten Individualverkehr zu sein als andere Wirtschaftsstandorte? Besteht nicht die Gefahr – wenn Ihre Voraussagen zur längeren Frist zutreffen –, dass Liechtenstein den Anschluss verpasst?

«Liechtenstein ist gut an das regionale und das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden»: So die Aussage im Mobilitätskonzept 2015. Über die nahen Autobahnen sind alle Länder Europas erreichbar. Ein attraktives öffentliches



Rainer Batliner: «Die Regierung hätte die Problematik des ungehemmten Strassenverkehrs aufzuzeigen und die Bürger von der Notwendigkeit und auch den Chancen des Umdenkens zu überzeugen.» Bilder Daniel Schwendener

Verkehrsangebot wird zunehmend wichtiger und dient der Wirtschaft. Viele Pendler wollen auch umsteigen. Die geplante S-Bahn hat grenzüberschreitend eine Kapazität von gut 1000 Personen pro Stunde. Wenn auch nur 1000 Vorarlberger Einpendler umsteigen, sind dies über 2000 Autofahrten pro Tag weniger. Dies aber nur, wenn auf den Ausbau der Strassen verzichtet wird. Die Attraktivität unseres Wirtschaftsstandortes ist keine Frage von zusätzlichen Strassen, deren Nutzen nicht auszuweisen ist. Entscheidender sind niedrige Steuern und eine lebenswerte Umwelt. Die Ausgestaltung unserer Verkehrszukunft ist auf eine solide längerfristige Perspektive auszurichten mit dem Fokus auf das Gemeinwohl. Die Politik und leider auch die Wirtschaft sind auf

kürzere Zeiträume ausgerichtet. So ist der grosse Teil unserer Arbeitgeber bis heute nicht bereit, mit geringem Aufwand einen grossen Beitrag zu leisten. Die grössten Überlastungen des Strassennetzes ergeben sich während den Spitzenstunden des Berufspendlerverkehrs. Hier setzt das Mobilitätsmanagement an. Mit einer Parkplatzbewirtschaftung, der Förderung von Fahrgemeinschaften sowie Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr könnte gemäss dem Mobilitätskonzept 2015 unser Strassennetz landesweit massiv entlastet werden. Dies nicht zu tun mit der Argumentation der unternehmerischen Freiheit ist inakzeptabel!

Sie gehen davon aus, dass in Zukunft eine Verbindung zwischen der Bedererstrasse und der Zollstrasse gebaut wird.

Geplant ist sie derzeit nicht. Weshalb sind Sie so sicher, dass eine Nordumfahrung Schaan in Zukunft doch realisiert wird – insbesondere, wenn das Auto sowieso an Attraktivität einbüßen sollte?

Der Bau der 2. Etappe wird in kurzer Zeit folgen, weil der Industriebubringer das Verkehrsaufkommen in Schaaner Zentrum nicht reduziert und auch das Problem des überwiegenden Teils des Schleichverkehrs nicht löst. Die Verbindung zwischen der Bedererstrasse und der Zollstrasse bleibt auch nach dem Bau des Industriebubringers regelmässig überlastet. Unsere Regierung sieht gemäss dem Mobilitätskonzept 2015 Handlungsbedarf, solche Überlastungen durch bauliche Massnahmen in unserem Strassennetz auszuschliessen. Dazu gehört dann auch die Weiterführung der Umfahrung bis zur Zollstrasse. Dass über den Bau der 2. Etappe erst künftige Generationen entscheiden werden und der Erwerb der benötigten Grundstücke (einige sind schon erworben) Jahre dauern würde, ist nicht glaubwürdig.

Um das Verkehrsproblem zu lösen, fordern Sie auch ein Umdenken in Sachen Mobilität. Wie wichtig ist es, dass die Menschen umdenken, bevor sie dazu gezwungen werden und freiwillig auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen?

«Die Bewusstseinsbildung für ein umweltverträglicheres Mobilitätsverhalten ist in der Gesellschaft zu fördern.» Dieser Satz steht in der Zusammenfassung des Mobilitätskonzeptes 2015. Diese Aussage ist auch in früheren Studien enthalten. Die Regierung steht längst in der Verantwortung, aktiv zu werden. Sie hätte die Problematik des ungehemmten Strassenverkehrs aufzuzeigen und die Bürger von der Notwendigkeit und auch den

«Die Regierung steht längst in der Verantwortung»

Chancen des Umdenkens zu überzeugen. Dafür gibt es eine Vielzahl von gängigen Argumenten und dazu neu das prognostizierte Ende von billigem Erdöl und der Klimawandel als grösste Herausforderungen der Menschheit. Eine Kernaufgabe des Staates ist, Vorsorge zu treffen. Nach all den Versäumnissen der Politik im Verkehrsbereich sind jetzt rasch die richtigen Weichenstellungen notwendig, damit auch mit teuren Treibstoffen eine erschwingliche Mobilität verfügbar ist. Was zu tun ist und wie unser Verkehrsproblem zukunftsfähig und vernetzt mit der Region gelöst werden kann, ist Aufgabe der Raum- und Verkehrsplanung. Professor Droege von unserer Hochschule ist kompetent und hat sich bereits in einer früheren Aussage mit einem neuen und interessanten Lösungsansatz geäussert. «Strassenbau ist die einfachste, aber die schlechteste Lösung», so ein früherer Eschner Landtagsabgeordneter. Damit dürfen wir uns nicht zufrieden geben. Darum Nein zum Industriebubringer.

Wie sollte ein solches Umdenken unterstützt werden?

Das Mobilitätsverhalten kann nur durch gute Öffentlichkeitsarbeit verbunden mit geeigneten Lenkungsmaßnahmen geändert werden. Die Bürger müssen die Zusammenhänge verstehen von Verkehrsmittelwahl und Energieknappheit, Beeinträchtigung der Gesundheit, Klimawandel, Bodenverbrauch, realen Kosten für die Gesellschaft. Es braucht eine aktive Mobilitätsberatung und Anreize durch attraktive Angebote. Die Initiative liegt bei Regierung und Gemeinden. Eine Vielzahl von Amtsstellen und Institutionen können Überzeugungsarbeit leisten mit Beiträgen für ein geändertes Mobilitätsverhalten.