

# Verkehrsproblematik: «Herausforderung ist sehr komplex und vielschichtig»

**Interview** Im Verkehrsbereich in Liechtenstein ist derzeit eine Vielzahl an Fragen offen. Das «Volksblatt» wollte von Verkehrsministerin Marlies Amann-Marxer Antworten zu den grössten Baustellen in ihrem Ressort.

VON DORIS QUADERER

«Volksblatt»: Es braucht nur einen Unfall in der Rushhour und das Liechtensteiner Verkehrssystem bricht zusammen - Bus und Autos stauen sich. Nichts geht mehr. Es wäre utopisch zu glauben, das Problem löse sich von selbst. Wo setzen Sie Ihre Schwerpunkte?

**Marlies Amann-Marxer:** Die Herausforderung ist sehr komplex und vielschichtig. Eine wichtige Grundvoraussetzung zur Verbesserung der Situation - und das ist einer der Schwerpunkte, die ich verfolge - ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Nachbarländer und die Koordination unter den Gemeinden. Ein weiterer Kernpunkt ist die kombinierte Aufwertung der Bereiche ÖV, Strassennetz sowie Fuss- und Radverkehr, um so den Modal Split zu fördern. Das bedeutet, dass neben der Optimierung des Strassennetzes das Hauptadrutennetz konsequent ausgebaut und vervollständigt wird. Die geplante Rheinbrücke Vaduz-Buchs für den Langsamverkehr ist ein Projekt aus dem Agglomerationsprogramm Liechtenstein-Werdenberg, das vom schweizerischen Bund mitfinanziert wird. Die Mitfinanzierung ist natürlich verbunden mit einer gemeinsam festgelegten Priorisierung der zu realisierenden Projekte.

Im ÖV-Bereich konnten wir das Busangebot mit zusätzlichen Kursen und mit einer Ausweitung bestehender Linien ausbauen, und das zu denselben Tarifen wie bisher. Wo konkret möglich, werden sukzessive Busspuren gebaut. Dazu ist aber immer Landerwerb notwendig, was gerade im dicht bebauten Siedlungsgebiet immer schwierig ist.

**Entlastung soll der Industriezubringer Triesen bringen, der ist jedoch umstritten. Wie geht es da voran?**

Der Rheinübergang Vaduz-Sevelen und der Autobahnanschluss zur A 13 sind bereits seit mehreren Jahren stark ausgelastet. Beim anschliessenden Verkehrsnetz auf Liechtensteiner Seite kommt es in den Spitzenstunden zu Rückstaus in die verschiedenen Verkehrsknoten. Nachdem die Regierung verschiedene Linienführungen geprüft und die Bestvariante parallel dem Rhein festgelegt hat, erarbeitet das Amt für Bau und Infrastruktur aktuell ein Vor- und ein Bauprojekt. Wegen des Rheinübergangs wird mit dem Kanton St. Gallen zusammengearbeitet. Abschliessend erfolgt eine UVP.

**Umstritten sind auch die Fahrbahnhaltstellen der Busse. Viele nerven sich, wenn sie einem Bus hinterherkriechen müssen. Dürfen Autofahrer darauf hoffen, dass künftig wieder Busbuchten entstehen?**

Die Regierung hat entschieden, die bestehenden Busbuchten zu erhalten sowie, wo notwendig, projektbezogen weitere zu erstellen. Sie tragen sowohl zum Verkehrsfluss des Mischverkehrs wie auch zur Einhaltung des Fahrplanes bei. Der dafür nötige Landerwerb gestaltet sich allerdings zunehmend schwierig. Auch die Fahrbahnhaltstellen sind sinnvoll, da sie den öffentlichen Verkehr begünstigen. Die Regierung hat sich für einen definierten Mix ausge-



Marlies Amann-Marxer: «Damit Menschen umsteigen, müssen Busse bevorzugt werden. Parallel dazu braucht es ein konsequentes Parkplatzmanagement.»

sprochen. Tangiert sind dabei auch die Fussgänger. Deshalb werden, wo notwendig, anstelle von blossen Zebrastrassen, Fussgängerinseln erstellt. Der Schutz der schwächsten Teilnehmer am Verkehr ist prioritär.

**Ein Problem ist ja, dass Busse genauso im Stau stehen wie Pkws. Es gibt also kaum eine Zeitersparnis. Wie wollen Sie denn mehr Menschen zum Umsteigen motivieren?**

Durch Push- und Pullmassnahmen. Busse sollen an Kreuzungen bevorzugt werden und, wo machbar, Trassees bekommen. Parallel dazu braucht es ein konsequentes Parkraummanagement. Dabei sind sowohl die Arbeitgeber als auch die Gemeinden gefordert. Diese müssen mitziehen. Ein Grossteil der Staus auf unseren Strassen wird nämlich durch den inländischen und grenzüberschreitenden Arbeitspendlerverkehr verursacht. Bisher hat die Regierung auf Freiwilligkeit gesetzt.

**Damit Menschen freiwillig aufs Fahrrad umsteigen, braucht es attraktive Fahrradwege. Wo wurde das Fahrradnetz in den letzten Jahren verbessert?**

Aktuell wird der seit Jahren unbefriedigende Fuss- und Radweg entlang der Essanestrasse verbessert. Davon wurden Radrouten zwischen Vaduz und Triesen, in Balzers, Ruggell und im Schaaner Zentrum realisiert. Lückenschlüsse gibt es auch im Hauptadrutennetz zwischen Rheinstrasse und Schwarzes Strässlein in Eschen sowie

grenzüberschreitende Radverbindungen im Liechtensteiner Unterland nach Österreich. Zusätzlich zur Radwegbrücke Schaan-Buchs entsteht die Radwegbrücke im Bereich Vaduz-Buchs im Rahmen des Agglomerationsprogramms, finanziert durch den schweizerischen Bund, das Land Liechtenstein, den Kanton St. Gallen, die Gemeinde Vaduz und die Stadt Buchs.

**Warum genau auf Höhe Mühleholz-Räfis? In Schaan und Vaduz gibt es ja bereits Fussgängerbrücken. Weshalb wird die Brücke nicht im Unterland oder in Triesen gebaut?**

Die im Rahmen des Agglomerationsprogramms installierte Arbeitsgruppe bewertete verschiedene Standorte und deren Potenzial im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr. Das grösste Potenzial liegt im Bereich Vaduz-Buchs. Der Bund teilt diese Ansicht und beurteilt das Projekt als förderungswürdig. Standorte in Benders und Triesen werden im «Agglomerati-

onsprogramm der nächsten Generation» mit Priorität behandelt.

**Die Vorsteher des Liechtensteiner Unterlandes haben sich mit einem Verkehrskonzept Unterland befasst. Der Maurer Vorsteher Fredy Kaiser bemängelte kürzlich, dass dieses nicht richtig vorankommt. Was für eine Strategie verfolgen Sie im Unterland?**

Unsere Strategie verfolgt einen lösungsorientierten Konsens. Alle Beteiligten sollen ihre Interessen hinsichtlich Siedlung, Verkehr und Wirtschaft einbringen und gemeinsam zukunftsfähige Lösungen entwickeln, diese schrittweise umsetzen sowie gemeinsam tragen. Das Land hat den Lead in diesem Prozess. So ist die IST-Situation bereits analysiert und aufbereitet. Das Land wird mögliche Vernetzungen und Koordinationsmöglichkeiten sowie Verkehrsflüsse aufzeigen. Die Entscheidungen im Gemeindeautonomiebereich werden Einfluss haben auf die Machbarkeit. Hier nimmt das Land die Möglichkeiten zur Koordination wahr. Gemeinsame Workshops von Land und Unterländer Gemeinden werden folgen. Für eine übergeordnete raumplanerische Lösung im Unterland braucht es das Verständnis und die Bereitschaft aller fünf Gemeinden dafür, dass neben der Vertretung der je eigenen Interessen, ein Konsens notwendig ist. Es würde mich nicht erstaunen, wenn dabei auch über die Gemeindegrenzen und über heutige Strukturen hinaus gedacht wird. Die Unterländer waren in dieser Beziehung immer schon fortschrittlich. Das ist durch etliche Beispiele belegt. Die kritischen Fragen des Maurer Vorstehers erstaunen mich, da er selbst, wie alle Vorsteher, bei der Erarbeitung des Verkehrskonzepts Unterland, wie auch beim Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein mitwirkt bzw. aktiv eingebunden ist und die Antworten somit kennt.

**Neuralgische Punkte sind die Engelkreuzung in Nendeln und die Einmündung zur Rheinbrücke in Benders. Was für Lösungsansätze gibt es da?**

Eine Entspannung der Engelkreuzung in Nendeln ist Teil des Projekts S-Bahn, das zurzeit sisiert ist. Unabhängig davon liegt die Lösung in der Realisierung einer lokalen Umfahrung mit Bahnunterführung. Der niveaugleiche Bahnübergang wird aufgehoben. Auch das Projekt Clunia zur Gemeindeentwicklung Nendeln inkludiert die Entlastung der Engelkreuzung. Betreffend die Rheinbrücke Benders gibt es erste Überlegungen. Sie sind im Kapitel «Optimierung der Rheinübergänge», als Teil des Agglomerationsprogramms Werdenberg-

Liechtenstein, enthalten. Und selbstverständlich müssen die Möglichkeiten betreffend die Rheinbrücke Benders im Rahmen des vorher erwähnten Entwicklungskonzepts Unterland mit grosser Priorität geprüft werden.

**Auf der Strecke Nendeln-Benders liegt die Essanestrasse, welche derzeit saniert wird bzw. die Sanierungsarbeiten in Kürze abgeschlossen werden. Im Gestaltungsplan der Gemeinde Eschen wäre da eine Busspur vorgesehen, ist es realistisch, dort in den nächsten 15 Jahren eine Busspur realisieren zu können?** Das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr und die Gemeinde Eschen haben sich im Vorfeld der Sanierung der Essanestrasse darauf geeinigt, den Prozess zur Erstellung einer Busspur und zur weiteren Strassenraumgestaltung an der Essanestrasse voranzutreiben. Die Gemeinde Eschen muss in einem ersten Schritt den entsprechenden Richt- oder Überbauungsplan erstellen und verabschieden. Nach der Genehmigung durch die Regierung können Land und Gemeinde auf dieser Basis den notwendigen Landerwerb angehen, von dessen Erfolg die zeitnahe Realisierung abhängt.

**Sind Sie eigentlich froh, dass der österreichische Verkehrsminister Stöger plötzlich einen Rückzieher gemacht hat? Politisch war die S-Bahn ja sehr umstritten in Liechtenstein. Die Chance wäre gross gewesen, dass Sie bei einer Volksabstimmung aufs Dach bekommen hätten ...**

Liechtenstein steht zu den gemeinsam definierten Bedingungen. Es ist das österreichische Verkehrsministerium, das zwischenzeitlich neue Vorstellungen hat. Daher gilt es für

Liechtenstein, die besten Handlungsoptionen sorgfältig auszuarbeiten, zumal es sich um ein sehr wichtiges Projekt mit einer hohen Investitionssumme handelt. Danach wird das weitere Vorgehen beschlossen. Was die Akzeptanz durch die Bevölkerung in Liechtenstein angeht, so ist es ausschlaggebend, ob es gelingt, den kurz- und langfristigen Nutzen, für den Wirtschaftsstandort Liechtenstein aufzuzeigen.

**Wie geht dieses Schwarz-Peter-Spiel um die S-Bahn eigentlich weiter? Der österreichische Verkehrsminister Stöger hat ja kürzlich gegenüber den «VN» verlauten lassen, der Ball liege in Liechtenstein.** Darauf bin ich in der vorangehenden Frage schon eingegangen.

**Welche Funktion und welchen Mehrwert generiert die ÖBB-Linie für Liechtenstein im Liechtensteiner Unterland und welche Forderungen stellen sich an einen künftigen Konzessions-Vertrag mit der Eisenbahn?** Es geht in erster Linie um die Anbindung des Landes an die regionalen S-Bahnen in Vorarlberg und im Kanton St. Gallen sowie um kurze Umsteige- und kurze Reisezeiten zu den Regionalzentren. Es wird auch der Anschluss an die IC-Verbindungen nach Zürich, Salzburg, Wien und München sichergestellt. Zudem wird mit der Anbindung der Arbeitsplatzzentren direkt an die Bahn die Möglichkeit geschaffen, dass Arbeitnehmer mit der Bahn zu den Arbeitsplätzen gelangen. Dies trägt zur Entlastung des stark belasteten Unterländer Landstrassennetzes bei. Bezüglich der Konzession werden die Ausgangslage und die Optionen genauestens geprüft.

ANZEIGE



**JONNY SELE**  
AG - BAUGESCHÄFT  
TRIESENBERG

**KUNDENMAURER**  
Umbauten und Renovationen = alles aus einer Hand



**Wir versetzen Wände!**

T + 423 262 39 60 - info@jonnyseleag.li - www.jonnyseleag.li