Gründung, Zweck

Gründung des VCL Verkehrs-Club des Fürstentums Liechtenstein (Kurzform: VCL Verkehrs-Club Liechtenstein) am 22.09.1980 (als Sektion des VCS, Verkehrs-Club der Schweiz) mit Sitz in Vaduz (Postfach 813; LLB: LI64 0880 0468 5500 4200 1)
Vorstandsmitglieder: Josef Schädler (Präsident und VCS-Delegierter), Helga Hausmann, Norbert Brunhart, Adolf Schatzmann und Kurt Wachter. Rechnungsrevisoren: Rudolf Jenne, Helen Marxer.

Der VCL setzt sich durch rechtliche, politische, publizistische und andere Aktionen und Vorstösse ein für: sparsame Verwendung von Energie, Raum, Rohstoffen; minimale Umweltbelastung, v.a. durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz, Schadstoffe; Vermeidung von unnötigem Verkehr; optimale Sicherheit und Gesundheit für alle Verkehrsteilnehmenden, namentlich für Kinder, ältere Leute und Behinderte; Begünstigung von effizienten Verkehrsmitteln; Förderung verkehrsarmer Raum- und Siedlungsstrukturen; Schutz der Natur und der Kulturgüter gegen Beeinträchtigung durch Verkehr.

Die Statuten wurden in der GV vom 7.6.2021 der Realität angepasst.

Aktivitäten bis 1994

Anfangs v.a. Beschäftigung mit administrativen Arbeiten im Zusammenhang mit der Vereinsgründung, ab Anfang 1981 Beginn der Arbeit entsprechend den Zielen des VCL durch Medienmitteilungen, Stellungnahmen zu Vernehmlassungen, Mitarbeit in der KfU. Wichtige Erfolge: Tempo 50 innerorts; Fahrradstreifen; besserer öffentlicher Verkehr.

1991 – 1994 reduzierte Tätigkeit des VCL.

1993 Auflösung des VCL bzw. Angliederung an die Sektion SG/AP angedacht – nach Unmutsbekundungen des VCS und Diskussionen im Vorstand wird entschieden, den Verein auf “Sparflamme” weiter bestehen zu lassen.

Vorstand

28.02.1983 Wahl des neuen Vorstandes: Josef Schädler (Präsident), Astrid Sele, Peter Baumgartner, Helga Hausmann, Norbert Brunhart und Kurt Wachter.

11.3.1985 Wahl des neuen Vorstandes: Norbert Brunhart (Präsident), Brigitte Krättli, Hilmar Hoch, Josef Schädler und Kurt Wachter.

Ab 1985 wenige Änderungen in der Besetzung des Vorstandes (Stand 1991: Norbert Brunhart (Präsident), Brigitte Krättli, Hilmar Hoch, Rudolf Jenne, Josef Schädler und Kurt Wachter).

An der Generalversammlung vom 30.5.94 wurde der Vorstand neu bestellt (bestätigt am 15.5.95 & 18.3.96): Hilmar Hoch, Rudolf Jenne, Helmuth Marxer, Gusti Schoch (Kassier), Georg Sele (Präsident).

Vorstand nach der Generalversammlung vom 3.3.97 (bestätigt 16.3.98 & 15.3.99): Hilmar Hoch, Rudolf Jenne, Max Manhart (Kassier), Anna Maria Marxer, Helmuth Marxer, Georg Sele (Präsident). Revisorin: Brigitta Krättli.

Vorstand nach der Generalversammlung vom 27.3.2000: Hilmar Hoch, Susanna Graf, Rudolf Jenne, Max Manhart (Kassier), Helmuth Marxer, Georg Sele (Präsident), Hansjörg Thöny; Brigitta Hutter (Revisorin); bestätigt am 26.3.2001.

An der Generalversammlung vom 11.3.2002 wurde der Vorstand neu bestellt: Hilmar Hoch, Rudolf Jenne, Max Manhart (Kassier), Helmuth Marxer, Markus Marxer, Georg Sele (Präsident), Barbara Walser; Brigitta Hutter (Revisorin).

Ab dem 10.3.2003 bestand der Vorstand aus: Stefan Becker, Rudolf Jenne, Max Manhart (Kassier), Georg Sele (Präsident), Barbara Walser; Brigitta Hutter (Revisorin). Für 2004 und 2005 war die Zusammensetzung: Stefan Becker, Carmen Dolzer, Rudolf Jenne, Max Manhart, Georg Sele (Präsident), Barbara Walser; Brigitta Hutter (Revisorin).

Von 2006 bis 2009 waren im VCL-Vorstand: Stefan Becker, Rudolf Jenne, Max Manhart, Karin Pfister-Marxer, Georg Sele (Präsident), John Stoll; Brigitta Hutter (Revisorin).

Vorstand seit 11.3.2010: Stefan Becker, Rudolf Jenne, Max Manhart (Kassier),Willy Marxer, Georg Sele (Präsident), John Stoll; Hubert Noser (Revisor).

Vorstand seit 17.3.2011: Stefan Becker, Klaus Dünser (Kassier), Rudolf Jenne, Willy Marxer, Georg Sele (Präsident), John Stoll; Hubert Noser (Revisor).

Vorstand seit 11.3.2013: Stefan Becker, Klaus Dünser (Kassier), Rudolf Jenne, Willy Marxer, Elke Sele-Kettner, Georg Sele (Präsident), John Stoll; Hubert Noser (Revisor).

Vorstand seit 24.3.2014: Stefan Becker, Klaus Dünser (Kassier), Rudolf Jenne, Herbert Lageder, Willy Marxer, Elke Sele-Kettner, Georg Sele (Präsident), John Stoll; Hubert Noser (Revisor).

Vorstand seit 4.3.2015: Klaus Dünser (Kassier), Rudolf Jenne, Herbert Lageder, Willy Marxer, Elke Sele-Kettner, Georg Sele (Präsident), John Stoll, Paul Vogt; Hubert Noser (Revisor).

Vorstand seit 17.3.2016, 2017 bestätigt: Klaus Dünser (Kassier), Rudolf Jenne, Herbert Lageder, Willy Marxer, Georg Sele (Präsident), John Stoll, Paul Vogt; Hubert Noser (Revisor).

Vorstand 26.4.2018, 2019 & 2020 bestätigt: Rudolf Jenne, Herbert Lageder, Willy Marxer, Susanne Nigsch (Kassier), Georg Sele (Präsident), John Stoll, Paul Vogt; Hubert Noser (Revisor).

Vorstand seit 7.6.2021: Rudolf Jenne, Herbert Lageder, Willy Marxer, Susanne Nigsch (Kassier), Georg Sele (Präsident), John Stoll; Hubert Noser (Revisor).

Mitgliederzahl im Lauf der Jahre

Bei der Gründung im September 1980 besteht der VCL aus ca. 20 Mitgliedern. Die Mitgliederzahl steigt auf 80 bis Dezember 1981. 1983 beträgt die Mitgliederzahl 120 und steigt bis 1989 auf 226. Dann sinkt die Mitgliederzahl auf 206 bis Ende 1993.

Ende 1994 betrug die Mitgliederzahl 226; sie stieg bis 2002 auf 516 Mitglieder und sank dann mit Schwankungen auf 368 Ende 2021.
Hauptgrund: Die SBB gibt GA-Tageskarten nur noch an Gemeinden ab; bisher war dies ein wichtiges Argument (minus CHF 5) für eine Mitgliedschaft beim VCS/VCL.
Mitgliederverluste wegen des Alters von Mitgliedern und z.T. auch aus verkehrspolitischen Gründen: Kampf des VCS-Zürich gegen den Stadion-Bau in der geplanten Form; dem VCS angelastete Parkgebühren bei den Einkaufszentren in Mels/Sargans.
Neumitglieder vor allem dank VCL-Einsatz für sicheres Radfahren im Alltag, gegen Umfahrungsstrassen, für BMM mit Parkplatzbewirtschaftung und für Tempo-50/30 in Gemeinden.

Aktivitäten seit 1994: Zusammenfassung

Die Aktivitäten des VCL orientieren sich an einer nachhaltigen Entwicklung im Sinn von Rio; auch im Verkehrswesen müssen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt zukunftsfähig in Einklang gebracht werden.

Neben Aktivitäten zugunsten des Fussverkehrs, Radverkehrs und öffentlichen Verkehrs hat der Vorstand jeweils zu relevanten Themen Medienbeiträge publiziert und Stellungnahmen abgegeben. Er veröffentlicht diese auch auf www.vcl.li. Der VCL unterbreitet den Behörden Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Aktivverkehrs (Fuss-/Radverkehr).

Der VCL arbeitet aktiv mit in der Kommission für Unfallverhütung im Strassenverkehr und bringt dort vor allem die Anliegen des Aktivverkehrs ein. Er hat mitgearbeitet im Lenkungsausschuss und Plattform Unterland von Mobiles Liechtenstein 2015. Das Ministerium hat dem VCL im September 2015 zugesichert, dass er in die Überarbeitung zum Mobilitätskonzept 2030 mit einbezogen werde. Der VCL hat Behörden/Politik darauf hingewiesen, dass er ausdrücklich wünscht, an diesem Prozess beteiligt zu werden und sein Wissen einzubringen. Leider ohne Erfolg.

Am 11.9.2000 hat die Regierung dem VCL die Beschwerdeberechtigung im Sinn des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit zuerkannt. Bei allen gemäss Statuten relevanten UVP-Verfahren und/oder Projekterörterungen wirkt der VCL seither mit. Falls nötig beschreitet der VCL zusammen mit Partnern den Rechtsweg oder ergreift das Referendum (z.B. Nordumfahrung Schaan, 1. Etappe; beschönigend Industriezubringer genannt). Seit 2015 hat der VCL erhebliche zeitliche und finanzielle Ressourcen aufgewendet für den Kampf gegen die Umfahrungsstrasse Vaduz-Triesen und den Stadttunnel Feldkirch (Südumfahrung).

Der VCL arbeitet eng mit dem VCS Verkehrs-Club der Schweiz (auch mit VCÖ & VCD) zusammen, sowie mit Fussverkehr Schweiz und ProVelo Schweiz. So stellt der Vorstand sicher, dass der VCL auch die Anliegen des Aktivverkehrs kompetent vertreten kann.

Das regionale Engagement des VCL für eine nachhaltige Verkehrspolitik führte zur Mitarbeit in der Plattform gegen den Letzetunnel, im Prozess “Verkehrsplanung Feldkirch Süd”, dem Prozess “Energiezukunft Vorarlberg” in der Arbeitsgruppe Mobilität; dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein und beim Kampf gegen den Letzetunnel V5.3 (Stadttunnel).

Durch die Mitarbeit bei den EU-Projekten ViaNova 2005 – 2008 und LifeCycle 2008 – 2011 mit dem Schwerpunkt Alltagsbewegung und Gesundheit konnten neue Projekte gestartet und bestehende optimiert werden. Der VCL organisierte die ViaNova-Abschlussveranstaltung in Liechtenstein im Dezember 2007.

Nicht erneuerbare Ressourcen: Seit 2007 informiert der VCL Politik, Behörden & Öffentlichkeit immer wieder über die strategische Bedeutung von Suffizienz, Effektivität und Effizienz auch im Verkehrswesen.

2013 wurde der VCL eingeladen, im EU-Projekt Alpstar mitzuarbeiten. Er hat sich aktiv eingebracht. Erfolge: BMM bei der Hilti AG, Web-Plattform für Radwettbewerbe. Der VCL arbeitet auch im Folgeprogramm PEMO mit. Vortrag zu BMM an der Startveranstaltung in Lindau.

Um dem Biorhythmus der Jugendlichen gerecht zu werden, das Zu-Fuss-Gehen und Radfahren zu fördern und die Verkehrsspitzen zu reduzieren schlägt der VCL seit Jahren vor, den Schulanfang der Weiterführenden Schulen (spez. SZM) um 30 bis 45 Minuten nach hinten zu verlegen. Dann können die Jugendlichen die verstärkten Linienbusse verwenden. Dieses Anliegen wurde von der Politik aufgenommen, aber vom Schulamt abgelehnt.

Mobilitätsmanagement & spez. Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Der VCL war Vorreiter in Liechtenstein und setzt sich seither aktiv für BMM ein. Start mit Vortrag von S. Suter, Ecoplan 1995 über Parkplatzbewirtschaftung; 1996 Aufforderung zur Förderung alternativer Transportmittel an grosse Unternehmen und LIHK mittels IG-Velo-Broschüre “Velos im Alltagsverkehr” und VCD-Broschüre “Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung”; 1997 Mitorganisation der internationalen Tagung “Betriebliches Mobilitätsmanagement” in Dornbirn; vermehrt vertiefte Beratung von Arbeitgebern.

Verordnung vom 15.3.2003 über die Abänderung der Verordnung zum Baugesetz LLGBL 2003 Nr. 104: Auf Initiative des VCL wurde die Verordnung so geändert, dass bei BMM eine verringerte Parkplatzzahl genehmigt werden kann.

Steuerabzug für Arbeitswege: Auch auf Initiative des VCL in der Kommission für die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Jahr 1998 und Schreiben an die Regierung und Parteien (1997, 1998) wird neu der Steuerabzug für Arbeitswege für alle Verkehrsmittel gleich festgesetzt; d.h. keine Bevorzugung mehr von Auto und Motorrad.

Laut Steuergesetz sind Naturalbezüge jeglicher Art bei der Ermittlung des Bruttolohnes dazuzurechnen. Unverständlicher Weise gilt ein Gratisparkplatz beim Arbeitgeber nicht als steuerpflichtiger Naturalbezug, obwohl er einem Geldwert von bis zu ≈3‘000 Franken entspricht. Seit 2002 ist der VCL mit seiner Forderung nach einer Gesetzesänderung immer wieder gescheitert. Zusätzlich hinderlich ist, dass ein Mobilitätsbeitrag >400 Franken pro Jahr versteuert werden muss.

Der VCL hat verlangt, dass die Erweiterung der Parkierungsanlage auf 299 Parkplätze beim Spoerry-Areal (GR 20. Juni 2006) der UVP unterstehe. Dies hat die Regierung abgelehnt. Der Verwaltungsgerichtshof hat der VCL-Beschwerde stattgegeben und im Urteil 2006/41 entschieden, dass in einem UVP-Verfahren nicht allein auf die Zahl der tatsächlich als Parkplätze ausgewiesenen PW-Abstellflächen abzustellen ist, sondern dass es bei der Frage des Schwellenwertes von 300 Abstellflächen auf die auf dem Areal tatsächlich verfügbaren Parkmöglichkeiten ankommt. Der StGH hat mit Urteil 2007/24 die Verfassungsbeschwerde der Gemeinde Vaduz gegen das VGH-Urteil 2006/41 abgelehnt und die Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichtshofes geschützt.

Auswertung und Analyse der Mobilitätsumfrage 2003 und 2010 der LIHK bei Mitgliedsunternehmen durch den VCL. Mithilfe bei der Erhebung 2015.

Um erfolgreich zu sein, braucht BMM Anreize (Pull, vor allem Mobilitätsbeitrag) und Abreize (Push, vor allem Parkraumbewirtschaftung). Der VCL wird immer wieder zu Vorträgen eingeladen und berät Arbeitgeber in der Region. BMM der Arbeitgeber ist entscheidend für einen verringerten Autoanteil für Arbeitswege und trägt somit wesentlich zur Entlastung der AnwohnerInnen von den ungesunden Auswirkungen des motorisierten Verkehrs bei. Eine Reduktion von Autofahrten in den Spitzenzeiten ist auch volkswirtschaftlich von grossem Vorteil und verbessert die Erreichbarkeit unseres Wirtschaftsstandorts mit allen Verkehrsmitteln.

Der VCL hat verlangt, dass das Parkhaus für Kokon/Pantec in der Industriezone Ruggell der UVP unterstehe. Dieser Forderung wurde gemäss dem Gerichtsurteil “Spoerry-Areal” stattgegeben. Gespräche des VCL mit Investor (Emil Frick) und Gemeinde führten zu folgendem Ergebnis: Gebäude ist für BMM ausgelegt; Linie 31 erschliesst neu das Industriegebiet.

Als Privatperson (VCL war nicht akzeptiert) hat Georg Sele 2014 den Status von BMM im Auftrag des Vereins Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein erhoben und Empfehlungen für Massnahmen abgegeben.

PP-Bewirtschaftung im Alpengebiet (ab 1100 m) ist eine alte Forderung des VCL als Teil der Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze. Im Rahmen der UVP-Diskussionen zum Parkhaus Malbun wurde von der Gemeinde Triesenberg zugesichert, dass mit Eröffnung des Parkhauses auch die Aussenparkplätze bewirtschaftet werden. Auch durch Mitarbeit in einer AG der Gemeinde konnte der VCL nicht erreichen, dass die PP-Bewirtschaftung auf den Fahrplanwechsel Dezember 2016 eingeführt wurde mit 30-Minuten-Takt der Busse zu den relevanten Zeiten. In 2017 hat der VCL PP-Bewirtschaftung im Alpengebiet erneut vorgebracht: Stellungnahme zum “Untersuchungsrahmen zur SUP in Zusammenhang mit dem Richtplan Steg” und Forumsbeitrag “Marktgerechte Parkgebühren im Alpengebiet”. Erneuter Vorstoss mit dem Forumsbeitrag “Autokolonnen durch Triesenberg” vom 29.12.2020. Am 6.12.2021 haben VCL-Vertreter mit dem Triesenberger Vorsteher Christoph Beck und mit Claudio Beck die PP-Bewirtschaftung im Alpengebiet besprochen. Als Folge wird der VCL zur Mitarbeit in der noch zu bestimmenden Arbeitsgruppe eingeladen.

Freiwilligkeit reicht leider nicht. So braucht es nach Ansicht des VCL gesetzliche Vorgaben für BMM mit Push- und Pull-Massnahmen, d.h. Parkplatzbewirtschaftung und Mobilitätsbeitrag sowie einem Zielwert von höchstens 55% MIV (allein per Auto oder Motorrad). Dies für Arbeitgeber mit ≥50 Beschäftigten, also für gut 100 Betriebe im Land.

Aktivitäten speziell für den Fussverkehr

Der VCL setzt sich seit der Gründung ein für Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen und auf gewissen Hauptstrassen in Ortszentren. Tempo-40-Zonen hat der VCL als faulen Kompromiss abgelehnt und dies in den Medien kommuniziert. Vorstoss von Tempo-30-generell mit Forumsbeitrag “Neujahrswunsch” am 3.1.2021.

In den Jahren 1997 bis 1999 wurde das Projekt “Fussgänger- und fahrradgerechte Strassenraumgestaltung” mit einem externen Experten in mehreren Gemeinden durchgeführt. Zusätzlich lief das Projekt “Kinderverkehrsgutachten: Platz da!” an mehreren Primarschulen.

Im Rahmen des EU-Projekts “ViaNova” haben 2005 die Balzner Kinder Schulweg-Zeichnungen erstellt. Diese wurden wissenschaftlich analysiert und die Ergebnisse der Öffentlichkeit vorgestellt, sowie in einem Bericht und einer Broschüre festgehalten. Diese Aktion verstärkt den langjährigen konsequenten Einsatz für einen sicheren, selbständigen Schulweg.

Im Rahmen des EU-Projekts “ViaNova” wurden 2005 und 2006 die Veranstaltung “Bus fahren macht mobil” für SeniorInnen durchgeführt und 2006 die Veranstaltung “Mobilität im Alter und bei Behinderung” für Planer und Behörden.

Autofasten – Heilsam in Bewegung kommen während der Fastenzeit: im Rahmen des EU-Projekts “ViaNova” initiierte der VCL den Wettbewerb, um bewusst mehr Wege zu Fuss, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen. Der VCL organisierte diese Aktion 2006, 2007 und 2008 zusammen mit dem Generalvikariat des Erzbistums Vaduz, der Evangelisch-Lutherischen Kirche und dem Orthodoxen Kirchenverband.

Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein “Fussverkehr” (ab 2009):
Mitarbeit in einer Fachgruppe, bei der Erhebung von Schwachstellen und der Erarbeitung von Vorschlägen für Infrastruktur-Verbesserungen.

Bei der Festlegung der Massnahmen “Langsamverkehr” für die 3. Generation wurde der VCL – trotz Interessensbekundung – leider nicht eingebunden.

Aktivitäten speziell für den Radverkehr

Zusammenarbeit mit ProVelo Schweiz, besonders für die Radkurse “Sicher im Sattel”.

Radverkehrsanalyse “BYPAD”
Auf VCL-Initiative wurden in 3 Gemeinden im Jahr 2007 BYPAD-Analysen durchgeführt. Der Höhepunkt war 2008 eine Exkursion in die Fahrradstadt Bozen.

Wettbewerb “Radfahren für die Gesundheit”
Seit 1998 trägt dieser Wettbewerb von April (anfangs von Mai) bis Oktober zur Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel bei. Die Liechtensteinische Landesbank AG war 18 Jahre der Hauptsponsor. In 2016 wurde der Wettbewerb ohne Hauptsponsor durchgeführt. FKB Die liechtensteinische Gesundheitskasse, ThyssenKrupp Presta AG, Swarovski AG und der Fachhandel unterstützen den Wettbewerb als Sponsoren. Seit 2017 ist die Hilti AG der Hauptsponsor. 2019 war die Franz Hasler AG Sponsor des 4. Hauptpreises; seit 2021 ist es die Hilcona AG.
Seit Winter 2014 wird der Wettbewerb “Winter-Radfahren” vom 1. November bis 31. März durchgeführt; nur auf der Web-Plattform.

Radfahrkurse “Sicher im Sattel”
Seit 2004 führt der VCL jährlich mehrere Radfahrkurse für Kinder mit Eltern und für Jugendliche durch. Wenig Erfolg mit Kursen für SeniorInnen.
– Kinder mit Eltern: finanzielle Unterstützung durch die Kommission für Unfallverhütung, Mitarbeit der Verkehrsinstruktoren der Landespolizei, der Gemeindepolizei und der Elternvereinigungen. In drei bis vier Gemeinden pro Jahr.
– Jugendliche und SeniorInnen: Kurse im Rahmen von “LifeCycle” 2009 gestartet. Seither wird der Kurs jeweils zum Schulanfang für die ersten Klassen in den Weiterführenden Schulen angeboten; an der RSB jährlich durchgeführt.

Wettbewerb “Mit dem Rad zur Arbeit”
Seit 2006 können sich etwa ein Drittel der Arbeitnehmer in Liechtenstein im Mai und Juni an diesem Wettbewerb beteiligen, dabei schöne Preise gewinnen und etwas für ihre Gesundheit tun. Der VCL hat diese Aktion zur Förderung des Fahrrads für den Arbeitsverkehr im Rahmen des EU-Projekts “ViaNova” initiiert; er organisiert sie zusammen mit der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer LIHK und der Regierung. 2020 (wegen Corona auf Herbst verschoben) beteiligten sich 22 LIHK-Unternehmen, die Landesverwaltung inkl. Weiterführende Schulen und die Gemeinden inkl. Primarschulen und Kindergärten. 2021 waren es 23 LIHK-Unternehmen.
Ein früher Start war der medienwirksame Velo-Alltag am 5.6.1997, an dem 6 grosse Unternehmen Aktionen zur Förderung des Velos für Arbeitswege durchführten.

Wettbewerb “Einkaufen mit dem Rad und zu Fuss”
Im Rahmen des EU-Projekts “LifeCycle” wurde 2009 diese Aktion zum ersten Mal erfolgreich mit zwei Geschäften in 5 Gemeinden durchgeführt; 2010 mit drei Geschäften in 6 Gemeinden. Ohne Finanzierung durch “LifeCycle” nicht durchführbar.

Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein “Radverkehr” (ab 2009)
Mitarbeit in einer Fachgruppe, bei der Erhebung von Schwachstellen und der Erarbeitung von Vorschlägen für Infrastruktur-Verbesserungen. Seither immer wieder Einsatz für zusätzliche Rad-/Fussbrücken über den Rhein, andere Lückenschlüsse im Radwegnetz und die Wartung der Radwege. Als wichtiger Schritt wurde im Juni 2019 die Brücke Buchs-Räfis – Vaduz Nord realisiert. Forumsbeitrag “Aktivverkehrsbrücke Buchs-Vaduz: Realität” am 23.12.2020. Der VCL unterstützt das Buch (Publikation 2021) zur Brücke finanziell und mit einem Text-Beitrag. Einsatz des VCL für die Aufnahme der Brücke Sevelen Chessiweg – Triesen Nord ins Agglo-Programm der 5. Generation.

Wettbewerb “Mit dem Rad zur Schule”
2011 – 2016 führte der VCL mit dem Schulamt und dem Amt für Gesundheit als Partner im Zeitraum Ende März bis Anfang Juni den Wettbewerb für die Sekundarstufe 1 durch. Die Preise wurden von Sponsoren gestiftet. Um die Teilnahme via Internet-Portal zu vereinfachen, werden ein iOS- und ein Android-App zur Verfügung gestellt. Da der Wettbewerb auf der Plattform angeblich zu kompliziert sei, haben sich Schulamt und Amt für Gesundheit von dieser Art der Abwicklung zurückgezogen. Seit 2017 wird der Wettbewerb neu als “Walk'n Bike To School” ohne VCL durchgeführt.

Im Rahmen des EU-Projekts Alpstar hat der VCL 2012 – 2014 bei folgenden Projekten intensiv mitgearbeitet:
– Radkarte für Arbeitswege: www.radwege.llv.li, Alltagswege
– Mobilitäts-Marktplatz “Fahrrad” bei der Hilti AG
– Umstellen der Radwettbewerbe auf online-Registrierung/Teilnahme

Internet Plattform für Fahrradwettbewerbe: Dank Finanzierung durch die Regierung und die LIFE Klimastiftung wird an einer Übertragung auf die für FL angepasste Plattform von fahrradwettbewerb.at gearbeitet.

Der VCL beteiligt sich seit Jahren aktiv in der Definition der Hauptradrouten. Die letzten Gespräche: am 9.11.2021 beim ABI und als Folge bei etlichen Gemeinden. Leider missachten die Behörden die Vortrittsberechtigung der Hauptradrouten gegenüber Nebenstrassen immer wieder, trotz Widerstand des VCL. Auf jahrelanges Drängen des VCL wurden im April 2018 neun Fahrrad-Zählstellen realisiert; mit der Brücke Buchs-Vaduz sind 3 weitere Zählstellen (2 LI, 1 SG #215) dazugekommen. der VCL erhält die Rohdaten, wertet sie aus und stellt die Ergebnisse zur Verfügung. Die Daten sind z.T. auf der VCL-Homepage und der Wettbewerbs-Plattform veröffentlicht. Gemäss den Messungen des VCL zählten die “alten” Zählstellen ab Juli 2019 zu wenig; die Sensoren wurden im Oktober & November 2020 ausgetauscht. Die fehlerhaften Daten wurden in Zusammenarbeit mit dem ABI korrigiert.

Die Anregungen und Hinweise an die FBP-interne Veranstaltung vom 24.10.2019 sind unter Fachthemen aufgeschaltet.

Ein grosses Anliegen sind Wartung und Winterdienst der Radwege. Sie verlangen immer wieder Interventionen bei den Behörden.

Aktivitäten speziell für den öffentlichen Verkehr

Der VCL hat von September 1983 bis zur Auflösung im Jahr 2009 in der Kommission für die Förderung des öffentlichen Verkehrs mitgearbeitet. Die Argumente des VCL betreffend Kundenorientierung und Busbevorzugung stiessen häufig auf taube Ohren.
Beim Aufbau der LBA hat der Präsident des VCL sehr aktiv im Verwaltungsrat mitgearbeitet und sich aus Gründen des Umweltschutzes für Gasbusse eingesetzt.

Seit langem setzt sich der VCL aktiv für konsequente Busbevorzugung ein. So wurde zum Konzept von Ingenium die Stellungnahme Brie1405Busbevorzugung2014-11.pdf abgegeben.

Der VCL initiierte 1998 den Aufbau des Liechtenstein-Takts der ÖBB auf der Strecke Feldkirch–Buchs; realisiert zum Fahrplanwechsel Mai 2000. Er setzt sich aktiv ein für den Ausbau der bestehenden Eisenbahn zum Rückgrat des regionalen öffentlichen Personenverkehrs (S-Bahn FL.A.CH) mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler. Langfristig sollte die Bahn in den Hauptverkehrszeiten 4 Kurse pro Stunde zwischen Feldkirch und Schaan führen via Südeinfahrt von Tosters (Erschliessung LKH und Schulen) zum Bahnhof Feldkirch mit Stadterschliessung im Reichenfeld.

Im Abstimmungskampf für die S-Bahn-Liechtenstein im 30-Minuten-Takt mindestens zu den Hauptverkehrszeiten hat sich der VCL mit sachlich korrekten Aussagen beteiligt. Die Regierung hat den Abstimmungskampf eher halbherzig und oft nicht mit klaren Aussagen geführt. Die Gegner punkteten mit vielen emotionalen Falschaussagen und gewannen am 30.8.2020 mit 62% Nein. Den von Norbert Obermayr propagierten Seilbahn-Verbund hält der VCL nicht für realistisch.

Im Rahmen der UVP für das Hilti Logistic Center Nendeln hat sich der VCL für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mittels Container-Horizontalumschlag beim Bahnhof Nendeln eingesetzt. Die Initiative wurde von der LIHK übernommen. Voraussetzung ist der Ausbau der Strecke, wie er auch für eine S-Bahn nötig ist. Leider wird dieses Projekt von den Behörden nicht weiter verfolgt und beim Projekt einer S-Bahn nicht berücksichtigt.

Als Gegenstück zu den Hochbahn- und Umfahrungsstrassenplänen der Regierung präsentierte der VCL 2003 die Studie einer Tram-Bahn als ÖV-Feinverteiler für Liechtenstein als ein mögliches alternatives Szenario. Studienreisen: nach Strasbourg und Karlsruhe 2005, nach Mulhouse 2006, jeweils unter fachkundiger Leitung.

Seit 2009 arbeitet der VCL an der Studie einer Regionalbahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers nach Trübbach und Sargans als weiteres Szenario eines ÖV-Mittelverteilers. Seit 2010 finden Gespräche mit Politik, Behörden und Grundbesitzern statt betreffend Linienführung. In einer öffentlichen VCL-Veranstaltung am 17.3.2011 wurden die Zwischenergebnisse als Werkstattbericht vorgestellt. Dies zusammen mit dem Planungsstand der S-Bahn Feldkirch-Buchs. Inzwischen wurde die fertige Studie weiteren Gremien vorgestellt, immer als langfristige Ergänzung der S-Bahn im 30-Miuten-Takt. Die Gemeinde Balzers hat das Trassee in den Verkehrsrichtplan aufgenommen. 2021 wurde die Linienführung leicht angepasst an die Vorschläge von IG Mobiles Liechtenstein.

Termine der Gespräche mit der Politik: Beat Tinner am 20.9.2011, GR Balzers am 8.2.2012, GR Vaduz: am 19.6.2012, FG Verkehr Sarganserland-Werdenberg am 5.9.2012, GR Wartau am 12.12.2012, GR Schaan am 16.1.2013, GR Triesen am 5.3.2013.

2014 liess der VCL den Situationsplan der Vollbahn von BTG anpassen für die Linienführung der Tram-Bahn.

Die Studie einer “Regionalbahn Oberland” wird Anfang 2013 in den Balzner Neujahrsblättern und der Schweizer Eisenbahn-Revue 1/2013 vorgestellt, am 12.1.2013 im Volksblatt. Bei folgenden vom VCL mitorganisierten Veranstaltungen konnte der VCL die Studie vorstellen:

– DV von ProBahn Schweiz am 12.4.2014 in Balzers;
– Reise der Bahn-Journalisten Schweiz am 15.4.2014 in Vaduz

16.4.2014: Vorstellung/Begründung mit RR Marlies Amann-Marxer und Remo Looser
22.8.2014: Gespräch mit Manfred Bischof ABI und Henrik Caduff ABI

Per 3.7.2015 wurde in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Ingenium die Linienführung Vaduz Süd – Triesen Nord detailliert und mit Behörden/Betroffenen wie folgt besprochen:
13.7.2015 ABI Amtsleiter Markus Verling
16.7.2015 Vaduz, Bürgermeister Ewald Ospelt
19.8.2015 GF Abwasserzweckverband Hilmar Hasler
04.9. 2015 Amt für Umwelt Helmut Kindle & Amt für Bevölkerungsschutz Emanuel Banzer
15.10.2015 Vaduz Arbeitsgruppe “Aktualisierung Verkehrsrichtplan”
03.12.2015 Triesen Vorsteher Günter Mahl

Für die detaillierte Linienführung der Tram-Bahn hat SMA und Partner AG, Zürich in 2016 das Angebotskonzept überarbeitet.

Die Regionalbahn Oberland konnte am 7.7.2017 im Rahmen eines Gedankenaustauschs Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch und ABI-Amtsleiter Markus Verling vorgestellt werden.

Der VCL bewirbt die Regionalbahn Oberland – jeweils in Verbindung zur S-Bahn im 30-Minuten-Takt in Inseraten (LieWo und dann lie:zeit) und in Forumsbeiträgen.

Am 8.10.2019 hat der Verein ELF eine Veranstaltung zum Thema Bahn in Liechtenstein durchgeführt. Der Impulsvortrag des VCL ist unter Fachthemen aufgeschaltet: Regionalbahn Oberland als langfristige Verkehrslösung.

Für den Stiftungsrat von https://www.lebenswertesliechtenstein.li/ hat der VCL die Unterlagen einem Stiftungsrat übergeben. Leider keine Rückmeldung.

Auf die Vorschläge von Gratis-ÖV usw. hat der VCL mit Forumsbeiträgen reagiert: Gratis-Bus als Umsteige-Wundermittel? am 2.12.2020 & ÖV für 140 Franken im Jahr am 12.1.2021.

Auszeichnungen & Jubiläen & Vorträge

1998 führte der VCL die Delegiertenversammlung des VCS am 13./14 Juni in Vaduz durch.

1999 erhielt der VCL zwei begehrte und prestigeträchtige Auszeichnungen: einen Binding-Preis für Natur- und Umweltschutz und den 3. Preis in der Kategorie 1 des Nachhaltigkeitswettbewerbs der Bodenseeagenda 21 der Internationalen Bodenseekonferenz IBK.

2005 wurde das 25-Jahre-Jubiläum in Schaan am 22. Oktober gebührend gefeiert.

2011 wurde dem VCL an der Verleihung des Zurich-Klimapreises im Fürstentum Liechtenstein für seine langjährige Arbeit für eine klimafreundliche und energiesparende Verkehrsabwicklung der Sonderpreis verliehen.

Zum 5. IBK-Preis für Gesundheitsförderung und Prävention 2013 hat der VCL den Beitrag “Radfahren im Alltag macht fit und gesund” eingereicht. Der Beitrag war einer der 5 von Liechtenstein zur Prämierung vorgeschlagenen Beiträge.

Georg Sele durfte für den VCL am 13.11.2020 im Klima-Talk #1 von merkwuerdig.li über Klima und Mobilität sprechen.