

**FBP-TERMINE**

**FBP  
LIECHTENSTEIN**

**FBP Schaan  
Neujahrsapéro**

**Wann**  
Freitag, 13. Januar,  
ab 17 Uhr

**Wo**  
Mausi Marroni, Schaan

**Was**  
Die Ortsgruppe Schaan lädt alle interessierten Personen zum alljährlichen Neujahrsapéro ein. Beim gemütlichen Beisammensitzen können sich die Besucher/-innen mit anwesenden Politiker/-innen austauschen und sowohl Ideen als auch Vorschläge miteinander diskutieren.

**Junge FBP, «Amol durchs Land»: Triesen**

**Wann**  
Sonntag, 15. Januar,  
16 bis 18 Uhr

**Wo**  
Lindenplatz, Triesen

**Was**  
Die Junge FBP besucht mit ihrer Aktion «Amol durchs Land» jede Gemeinde Liechtensteins. Sie möchte von den FBP-Kandidatinnen und -Kandidaten der Gemeinderatswahlen 2023 wissen, was diese in der Politik bewegen wollen. Dabei wird auch ein geselliger Austausch möglich sein.

**Parteitag zu Gemeinderatswahlen**

**Wann**  
Dienstag, 24. Januar,  
ab 18 Uhr

**Wo**  
TAK, Schaan

**Was**  
Im Mittelpunkt des Parteitags stehen die Vorsteherkandidatin, die Vorsteherkandidaten und der Bürgermeisterkandidat. Wir stimmen uns mit euch auf die Gemeinderatswahlen ein und werden euch die Kandidatinnen und Kandidaten vorstellen. Ab 18 Uhr offerieren wir Glühwein und Marroni. Wir starten ca. um 18.30 Uhr mit dem Programm, das musikalisch umrahmt wird. Im Anschluss an den Parteitag gibt es die Möglichkeit, eine Kleinigkeit zu essen und bei interessanten Gesprächen anzustossen.

**Kontakt**

E-Mail: info@fbp.li  
Internet: www.fbp.li



**Lautstark  
Am 14. Januar:  
Guggertag in Malbun**

**MALBUN** Wie bereits im Winter 2021/22, findet auch in diesem Jahr wieder ein Guggertag in Malbun statt. Wie die Bergbahnen Malbun AG am Donnerstag mitteilen, werden am kommenden Samstagmorgen, den 14. Januar, ab 12 Uhr, sechs Guggenmusiken an verschiedenen Orten in Malbun Platzkonzerte spielen. Und zum krönenden Abschluss würden sich alle Guggenmusiken um 17 Uhr beim Schluchertreff zum kleinen Monsterkonzert treffen. (red/pd)

# Das Verkehrsproblem verdanken wir unserer Bequemlichkeit

**Motorisierung** Das Auto ist der Inbegriff des Wohlstands in Liechtenstein. Kaum ein Land hat eine so hohe Pkw-Dichte. Das hat aber auch seinen Preis, denn die Verkehrslage verschärft sich von Jahr zu Jahr. Abhilfe verschafft nur ein Umdenken.

VON MICHAEL WANGER

Liechtenstein ein «Autoland» zu nennen, ist keine überspitzte Behauptung. Tatsächlich gibt es in Europa nämlich nur ein Land, in dem die Pkw-Dichte noch höher ist: Andorra. Hierzulande kommen auf 1000 Einwohner 785 Autos. Damit besitzt fast jeder Erwachsene einen eigenen Pkw. Es liegt demnach auf der Hand, dass der Verkehr in den vergangenen drei Jahrzehnten stark zugenommen hat. Denn während die Zählstelle auf der Rheinbrücke in Vaduz 1988 noch täglich rund 5550 Autos erfasste, waren es 2019 bereits 17 160. Das Aufkommen hat sich seither also verdreifacht. Ein Grund dafür ist der Pendlerstrom, der sich im selben Zeitraum ebenfalls vervielfacht hat. 2019 arbeiteten über 22 700 ausländische Arbeitskräfte im Land. Das erklärt aber noch nicht, warum das Auto bei den Liechtensteinerinnen und Liechtensteinern so beliebt ist.

Den Grundstein für den Siegeszug des Autos im Fürstentum legte das starke Wirtschaftswachstum nach dem Zweiten Weltkrieg. Mit diesem kam auch der Wohlstand. Seither hat sich das Leben grundlegend gewandelt: Es ist nichts Ungewöhnliches mehr, für Arbeit, Einkäufe und Freizeitaktivitäten seinen Wohnort zu verlassen. Hinzu kommt, dass das Land heute stark zersiedelt ist. Wie sehr sich das auf den Verkehr auswirkt, zeigte die Volkszählung aus dem Jahr 2015. Damals gaben rund 19 500 Personen an, für ihre Arbeit zu pendeln. Drei Viertel davon nutzten dafür den motorisierten Individualverkehr (MIV), also Autos oder Motorräder. Dabei wären die Wege im Land tendenziell kurz und der öffentliche Verkehr (ÖV) gut ausgebaut.

Ein kleiner Exkurs: Die Linienbusse der LIEMobil fahren täglich von frühmorgens bis Mitternacht, dies teils in einem sehr engen Takt. Zudem unterstützen die Gemeinden den Kauf eines Abonnements. Vor Ausbruch der Coronapandemie beförderte die LIEMobil jährlich bis zu 5,9 Millionen Fahrgäste. Das sind 3,9 Millionen mehr als 1991. Dennoch sinkt der Anteil Arbeitspendler im ÖV immer mehr. Woran liegt das? «Busse sind langsam. Sie stehen ebenso im Stau wie Autos und sind dazu noch umständlicher», so der Tenor. Selbst ein kostenloser ÖV würde den Ruf kaum verbessern. Einen solchen Versuch gab es nämlich schon einmal - und zwar 1988. Der erhoffte Umsteigeeffekt trat nicht ein.

**Lieber mit dem Auto im Stau stehen**

Damit zurück zum Auto. Der MIV hat sich als bequemste Art der Fortbewegung etabliert. Viele Liechtensteiner pflegen damit ihre Gewohnheiten wie etwa im Ausland einzukaufen oder in der Mittagspause nach Hause zu fahren. Hinzu kommt, dass das Auto überall bevorzugt wird. Das Angebot an Parkplätzen ist überall gross, oftmals auch gratis. Das Resultat all dieser Faktoren ist das altbekannte Verkehrschaos, mit dem das Land schon jahrzehntelang kämpft. Es zeigt sich vor allem zu Stosszeiten bei Knotenpunkten wie den Rheinbrücken. Eine Lösung dieses Problems ist nicht in Sicht. Massnahmen, die den MIV einschränken würden, stossen sofort auf Widerstand. Der Ausbau der S-Bahn zwischen Feldkirch bis Buchs, Tempo 30 auf Schaaner Quartierstrassen und die Sperrung des Rheindamms in Vaduz für den motorisierten Verkehr hatten beim Stimmvolk keine Chance. Der ÖV stösst ebenfalls an seine Grenzen, denn die Takte und das Liniennetz



Der Individualverkehr beherrscht heute die Strassen. (Foto: Michael Zanghellini)

der LIEMobil lassen sich kaum mehr ausbauen. Die Infrastruktur für den Langsamverkehr fristet zudem ein dürrtiges Dasein: Weil das Strassennetz stark ausgebaut ist, gibt es kaum Radwege. Erst im November-Landtag sagte Regierungsrätin Graziella Marok-Wachter, dass der Langsamverkehr zwar in allen Konzepten berücksichtigt werde, der Bau von Radstreifen und -wegen aber Platz brauche, den die Regierung in der Regel nur mit Bodenkäufen gewinnen kann. Das brauche seine Zeit.

Bis es so weit ist, bleibt das Fahrrad wohl ein Fortbewegungsmittel für die Freizeit. Denn bei vergangenen Umfragen und Zählungen gaben nur zwischen 3 bis 9 Prozent an, das Fahrrad für ihren Arbeitsweg zu nutzen. Das Liechtenstein-Institut bezweifelt aber selbst diese niedrigen Werte: «Wenn neun Prozent korrekt wäre, dann müssten regelmässig 1611 Einheimische mit dem Velo zur Arbeit fahren - und im Strassenbild vielmehr auffallen, als sie dies tatsächlich tun.»

Gibt es also keine Möglichkeit, den MIV einzuschränken, braucht es Wege, in Zukunft mit diesem umgehen zu können. Die IG Mobiles Liechtenstein schlägt beispielsweise vor, den gesamten Strassenverkehr in den Untergrund zu verlegen. Dieses Vorhaben würde gemäss Liechtenstein-Institut aber mindestens eine Milliarde Franken kosten und jahrelange Bauarbeiten nach sich ziehen. Eine Trambahn von Schaan nach Trübbach, wie sie der Verkehrsclub Liechtenstein vorschlägt, wäre viel günstiger. Auch eine Fahrrad Schnellstrasse durch das Land würde nur einen Bruchteil davon kosten.

Zusammenfassend kommt das Liechtenstein-Institut zu folgendem Schluss: «Das Einzige, was man empfehlen kann, ist, das eine zu tun und das andere nicht zu lassen - und eine Debatte zu lancieren, die mehr Tiefgang hat als noch ein weiteres Konzeptpapier [...]»

**Mobilitätsserie**

Der Historiker Christoph Maria Merki, Projektmitarbeiter am Liechtenstein-Institut, hat die Geschichte der Mobilität in Liechtenstein seit 1900 detailliert aufgearbeitet. Das «Volksblatt» stellte seine Arbeit in einer Beitragsreihe vor.

**Bereits erschienen**

- Mobilität vor dem Ersten Weltkrieg (26. Oktober)
- Mobilität in der Zwischenkriegszeit (4. November)
- Mobilität in der Wirtschaftswunderzeit (9. November)
- Mobilität heute (12. Januar)