

**Postulat  
betreffend  
die Verbesserung des öffentlichen Busverkehrs  
in Bezug auf die Qualität des Angebots  
und die Sicherheit der Fahrgäste**

Gestützt auf Art. 34 der Geschäftsordnung vom 11. Dezember 1996 für den Landtag des Fürstentums Liechtenstein, LGBl. 1997 Nr. 61, stellen die Unterzeichnenden Abgeordneten den folgenden Antrag:

Der Landtag wolle beschliessen

Die Regierung wird eingeladen, zuhanden des Landtags Lösungsvorschläge auszuarbeiten, um bestehende Defizite im Öffentlichen Verkehr in Bezug auf die Qualität des Angebots sowie in Bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste zu beseitigen. Dazu sollen die bestehenden Defizite im Detail dargelegt und Lösungsvorschläge aufgezeigt werden.

1) In Bezug auf den qualitativen Ausbau des Angebots sollen Defizite und Lösungsvorschläge aufgezeigt werden

a) zu Möglichkeiten einer generellen Verbesserung der Taktfrequenz unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der täglichen Zupendlerpotenziale sowie der Bedürfnisse der liechtensteinischen Bevölkerung;

b) zu Möglichkeiten einer verbesserten Erschliessung von Gemeinde-Quartieren;

c) zu Möglichkeiten der Busbevorzugung an neuralgischen Verkehrspunkten.

2) In Bezug auf die Verbesserung der Fahrgastsicherheit im Bereich des Öffentlichen Verkehrs soll Auskunft darüber gegeben werden, wie sich die Situation in den vergangenen Jahren präsentiert hat. Zudem wird die Regierung eingeladen, darzulegen, wie durch erhöhte Sicherheitsvorkehrungen an den Knotenpunkten, an Bushaltestellen und vor allem in den Bussen der öffentliche Verkehr attraktiver, weil sicherer, gestaltet werden kann.

## Begründung

### Rahmenbedingungen

Liechtenstein ist in den letzten Jahrzehnten mit einem ausserordentlichen Wachstum konfrontiert worden. Das trifft auf die Einwohnerzahl, besonders aber auf die Zahl der in der liechtensteinischen Wirtschaft Beschäftigten und hier insbesondere der Arbeits-Zupendler zu. Dass dabei das Verkehrsaufkommen auf den liechtensteinischen Strassen ebenfalls um ein Vielfaches gewachsen ist, steht ausser Zweifel. Eine aus dem Jahre 1999 stammende Prognose zeigt die Beschäftigungsentwicklung und die Zunahme der Zupendler für die Jahre 2025 bzw. 2040 auf<sup>1</sup>. In dieser Prognose werden drei Wachstumsszenarien betrachtet. Die Entwicklung seit 1999 zeigt auf, dass das tatsächliche Wachstum dem dritten Szenario, einem starken Wachstum von jährlich 3 %, folgt: Seit 1999 hat bis Ende 2006 die Einwohnerzahl von 32'400 auf 35'200 zugenommen, was einer jährlichen Zunahme von 1.2 % entspricht. Hingegen ist im gleichen Zeitraum die Anzahl der Beschäftigten von 25'300 auf 31'100 gestiegen, entsprechend einer jährlichen Zunahme von 3 %. Die Zunahme der Zahl der Zupendler von 9'700 auf 15'100 im gleichen Zeitraum entspricht einer jährlichen Steigerung von 8 %, ist aber, bei Betrachtung allein des Zeitraums von 2004 bis 2006, auf ein Wachstum von jährlich 4 % abgeflacht<sup>2</sup>.

Diese Daten legen den Schluss nahe, dass sich auch das Verkehrsaufkommen in diesem Rahmen entwickelt. Extrapoliert auf das Jahr 2025 müsste aus der oben angeführten Prognose mit einer Bevölkerung von 47'000 Einwohnern und 44'000 Arbeitsplätzen gerechnet werden, was einer geschätzten Zunahme der Verkehrsnachfrage von bis zu 60 % entspricht<sup>3,4</sup>.

Dass die bestehenden Infrastrukturen im Verkehrsbereich solchen Entwicklungen nicht gewachsen sein werden, ist seit langem bekannt. Eine Verlagerung eines beträchtlichen Teils des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr ist mittel- und längerfristig unausweichlich. Dies ist nicht nur für die Entlastung der Infrastruktur bzw. die Beherrschbarkeit des Verkehrsaufkommens und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ausschlaggebend, auch andere Aspekte legen diese Verlagerung nahe. Lärm, Feinstaub- und Abgasbelastung stellen für die Bevölkerung eine Gefährdung der Gesundheit und der Lebensqualität dar. Auch den durch den motorisierten Individualverkehr mitverursachten Umweltproblemen (Erderwärmung, CO<sub>2</sub>-Problematik, etc.) muss entgegengewirkt werden. Betrachtet man die Quellengruppen der Treibhausgas-Emissionen, so

---

<sup>1</sup> Einwohner und Arbeitsplätze, Grundlagenanalyse und Prognose, 2000

<sup>2</sup> Statistisches Jahrbuch, Amt für Volkswirtschaft

<sup>3</sup> BuA 52/2004 Machbarkeitsanalyse zu einem strassenunabhängigen Verkehrsmittels (Verkehrsbericht)

<sup>4</sup> BuA 67/2005 Interpellationsbeantwortung Gesamtverkehrskonzept und Verkehrserhebungsdaten

kommen dem Verkehr 31 % zu. Damit ist der Verkehr bereits heute der grösste Emissionenverursacher.

#### Lösungsansatz: Ausbau des Busverkehrs

Es sind in den letzten Jahren verschiedene Lösungsmodelle für ein den benötigten Kapazitäten entsprechendes öffentliches Verkehrsmittel (Hochbahn, Tram etc.) diskutiert worden. Verschiedene Seiten sehen die Lösung im Schienenverkehr, konkret in einer regionalen S-Bahn, welche bis im Jahre 2015 realisiert werden soll.

Wie aus dem von der Regierung präsentierten Zukunftsbarometer hervorgeht, ist das zunehmende Verkehrsaufkommen aus Sicht der liechtensteinischen Bevölkerung eines der grössten und dringendsten Probleme im Land<sup>5</sup>. Lösungsansätze in Bezug auf diese Problematik kommen in Liechtenstein an der Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr nicht vorbei. Dafür benötigt es die Förderung und den Ausbau des öffentlichen Busverkehrs<sup>6</sup>, da der Bus momentan das einzige öffentliche Verkehrsmittel in Liechtenstein darstellt, welches die benötigten Beförderungskapazitäten zur Verfügung stellen könnte. Das derzeitige Angebot auf der Schiene zwischen Feldkirch und Buchs kann diesem Anspruch heute nicht genügen.

Im Rahmen der von der Vaterländischen Union veranstalteten Themenreihe „Zeit für Liechtenstein“ war die Bevölkerung eingeladen, sich mit dem Thema Verkehr auseinander zu setzen. Einige dieser Erkenntnisse sind in dieses Postulat eingeflossen. Die im Zuge der Themenveranstaltung „Zeit für Liechtenstein“ gemachte Umfrage zeigt, dass als häufiger Grund gegen das Umsteigen auf den öffentlichen Busverkehr die langen Taktzeiten zu Hauptverkehrszeiten genannt werden. Ein weiteres Problem wird darin gesehen, dass auch der Bus im Stau steckt und man mit dem Auto in der Regel schneller ist. Ebenfalls als grosses Problem werden die schlechten Verbindungen ins Unterland mit Schwerpunkt Gamprin, Ruggell und Schellenberg gesehen.

Die LBA hat in den letzten Jahren zwar die Linienführung verändert und damit punktuelle, aber keine substantiellen Verbesserungen des Angebots erreicht. Ein attraktiver öffentlicher Busverkehr setzt voraus, dass die nächste Haltestelle vom Wohnort leicht erreichbar sein muss und kurze Taktfrequenzen – auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten - bestehen. Genügend kurze Taktfrequenzen gibt es zurzeit nur auf der Strecke Vaduz-Buchs, wo tagsüber etwa alle zehn Minuten ein Bus verkehrt. Ein 30-Minuten-Takt ist zu lang und berücksichtigt die Realitäten in der Arbeitswelt nicht genügend. In den meisten Betrieben gilt für die Mitarbeiter ein

---

<sup>5</sup> „Zwischen Übersicht und Begrenzung“ (Zukunftsbüro der Regierung, 2008)

<sup>6</sup> ebd.

Gleitzeitreglement. Zudem wird die Arbeitszeit oft nicht mehr als Wochen- sondern als Jahresarbeitszeit erfasst. Mit dieser Flexibilisierung der Arbeitszeit sind auch die Mobilitätsbedürfnisse der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erhöht worden. Dies bedingt auch die Erhöhung des zur Verfügung stehenden Angebotes im Bereich des Öffentlichen Verkehrs zu den relevanten Zeiten bzw. Phasen von Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss.

Der Ausbau des Busverkehrs drängt sich insbesondere deshalb auf, da er ohne Zeitverzögerung sofort in Angriff genommen werden kann, während zur – noch ungewissen – Realisierung einer S-Bahn noch viele Jahre verstreichen, welche jedoch nicht ungenutzt bleiben dürfen. Während die S-Bahn offensichtlich aber auf die Zupendler abzielt, werden die in Liechtenstein wohnhaften Beschäftigten dieses Angebot grösstenteils nicht nutzen können. Somit ist eine Anpassung bzw. Erweiterung des Angebotes im Bereich des Öffentlichen Busverkehrs auf jeden Fall notwendig. Dies insbesondere auch deshalb, weil nicht nur der Berufsverkehr zum Verkehrsaufkommen beiträgt.

Für die Landesverwaltung und die Schulen sind das betriebliche Mobilitätsmanagement und die Parkplatzbewirtschaftung eingeführt worden. Erklärtes Ziel dieser Massnahme ist es, den motorisierten Individualverkehr in diesem Bereich bis 2010 um 15 % zu senken. Um das zu erreichen oder zu übertreffen, muss das Angebot im öffentlichen Verkehr verbessert werden.

#### Qualitativer Ausbau auf mehreren Ebenen

Die Postulanten sind deshalb der Meinung, dass ein qualitativer Ausbau auf mehreren Ebenen notwendig ist, um den öffentlichen Busverkehr in Liechtenstein so attraktiv zu gestalten, dass ein Umsteigen in einer signifikanten Grössenordnung bewirkt werden kann.

Eine dieser Ebenen ist ohne Zweifel die generelle Verbesserung der Taktfrequenzen, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. Zu diesen Zeiten benötigt es mehr Busse, welche von allen Landesteilen regelmässig und in kurzen zeitlichen Abständen fahren. Damit könnten die in letzter Zeit immer länger werdenden Staus an den neuralgischen Punkten verringert und auch die Wartezeit der Busse selbst an diesen Punkten verkürzt werden. Wie auch der VCL in einem kürzlich erschienenen Beitrag<sup>7</sup> vorschlägt, sollen dort, wo der Platz vorhanden ist, die Bevorzugung der Busse durch Busspuren verstärkt werden. Die Schaltung der Lichtsignalanlagen muss entsprechend optimiert sein. Im Bereich Vaduz-Süd wurde die erste grössere Busspur bereits realisiert.

---

<sup>7</sup> Forumsbeitrag des VCL im Vaterland und Volksblatt am 3.4.2008

Eine weitere Ebene stellt die Erschliessung der Quartiere dar. Sie steht in Zusammenhang mit der immer stärker werdenden Zersiedelung der Gemeinden. Viele Bushaltestellen befinden sich entlang der Hauptstrassen. Durch die Verschiebungen der Bauzonen ist in den letzten Jahren jedoch immer weiter weg von diesen Hauptstrassen gebaut worden, so dass die neuen Siedlungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr meist nicht erschlossen sind. Die Erschliessung dieser Quartiere ist seit der Aufgabenteilung zwischen Land und Gemeinden in finanzieller Hinsicht zwar Aufgabe der Gemeinden, doch ohne ein gut aufeinander abgestimmtes Gesamtkonzept wird dem motorisierten Individualverkehr auch weiterhin Vorrang gegeben werden. Für diese Erschliessung der Quartiere werden wohl auch keine Busse im herkömmlichen Sinn, sondern eher Kleinbusse benötigt werden.

### Sicherheit der Fahrgäste

Aus Sicht der Postulanten stellt die Sicherheit der Fahrgäste einen weiteren wichtigen Punkt dar, der Einfluss auf die Bereitschaft zum Umsteigen auf den öffentlichen Busverkehr hat. Immer häufiger ist von unangenehmen Situationen zu hören, welche beispielsweise abends beim Busplatz in Schaan auftreten. Busfahrer berichten, dass besonders auf der Linie von und nach Feldkirch vor allem ältere Menschen abends in den Bussen Angst hätten. Deshalb sollte auch den Sicherheitsaspekten nachgegangen werden. Insbesondere wäre zu prüfen, ob der öffentliche Busverkehr durch erhöhte Sicherheitsvorkehrungen an Haltestellen, vor allem an den Knotenpunkten, und in den Bussen selbst attraktiver gestaltet werden kann.

### Schluss

Das Verkehrsproblem muss ernst genommen werden. Liechtenstein sucht schon lange nach einer ganzheitlichen Lösung. Wichtig ist es, keine weitere Zeit zu verlieren und jetzt mit den vorhandenen Mitteln konkrete Massnahmen zur Lösung oder wenigstens zur Verbesserung der vorhandenen Verkehrsproblematik zu setzen.

Ziel muss es sein, den öffentlichen Verkehr für Einwohnerinnen und Einwohner sowie Zupendlerinnen und Zupendler wesentlich attraktiver zu gestalten und sie so dazu zu bewegen, auf das Privatauto zu verzichten und die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.

Vaduz den, 17. April 2008

Marlies Amann-Marxer

Doris Beck

Jürgen Beck

Arthur Brunhart

Henrik Caduff

Ivo Klein

Günther Kranz

Gebhard Negele

Heinz Vogt