

LIEmobil

Modernere Busse angeschafft

SCHAAN LIEmobil verjüngt seine Linienbus-Flotte durch drei neue Fahrzeuge. Seit Kurzem sind zwei neue Gelenkbusse und demnächst ein neues 12-Meter-Fahrzeug mit Niederflur-Einstieg im Einsatz. Sie ersetzen drei zehnjährige Gelenkbusse, die nach der regulären Einsatzzeit ausgedient haben, heisst es in der Medienmitteilung vom Dienstag. Zur weiteren Reduktion der Emissionen und zum Einsatz von möglichst passenden Fahrzeugen wird ein Gelenkbus durch ein kleineres, zwölf Meter langes Fahrzeug ersetzt. Die modernen Fahrzeuge überzeugen laut LIEmobil durch leises Motorengeräusch, bequeme Sitzplätze, USB-Ladegeräte und angenehm helle LED-Beleuchtung. Im Herbst 2019 werden zwei weitere Gelenkbusse zwei 10-jährige Doppeldecker ersetzen. Damit werden die letzten Neufahrzeuge innerhalb des 10-jährigen Vertrages mit PostAuto Liechtenstein eingesetzt. Der nächste grosse Flottentausch steht im Dezember 2021 an, dann werden mehr als 20 Fahrzeuge in den Ruhestand geschickt und durch emissionsärmere Fahrzeuge ersetzt. (red/pd)



Die zwei neuen Gelenkbusse der LIEmobil-Flotte. (Foto: ZVG/LIEmobil)

FL-A-CH-Verhandlungen

Verzögerung möglich, aber noch kein Zeitplan

VADUZ In Österreich hat nach einem Skandalvideo rund um Vizekanzler Heinz-Christian Strache (FPÖ) in den vergangenen Tagen die politische Bombe eingeschlagen. Die FPÖ-Minister nahmen den Hut - darunter auch Verkehrsminister Norbert Hofer. Dies könnte auch Einfluss auf Liechtenstein haben, denn nicht nur haben die beiden Länder generell gute Beziehungen, sie arbeiten in vielen Bereichen auch eng zusammen. «Die Frage, die sich stellen wird, ist, was mit einzelnen Dossiers passieren wird, bei denen unter Umständen ein gewisser Stillstand eintreten kann», erklärte Regierungschef Adrian Hasler am Montag gegenüber Radio L. Zwar habe man aktuell nicht so viel in der Pipeline, bei dem man auf eine rasche Reaktion aus Österreich angewiesen sei, doch gebe es doch auch Bereiche, bei denen es zu Verzögerungen kommen könnte. Er blickt hier speziell ins Infrastruktur-Ressort seines Stellvertreters Daniel Risch, denn gerade im Sektor Verkehr würden gewisse Gespräche stattfinden. Dazu gehört auch das S-Bahn-Projekt FL-A-CH. Auf Anfrage, ob es diesbezüglich zu Verzögerungen kommen, heisst es seitens des Infrastrukturministers, dass die Regierung das Ministerium zuerst mit der Verhandlung eines Finanzierungsschlüssels zwischen den Ländern beauftragen müsse. Erst dann könne ein Zeitplan definiert und mit den Verhandlungen begonnen werden. Ein solcher Finanzierungsschlüssel würde sodann mit Vertretern des österreichischen Ministeriums sowie den ÖBB verhandelt. Aktuell werde davon ausgegangen, dass - sollte die Regierung einen solchen Auftrag erteilen - ein Finanzierungsschlüssel vorbereitet werden könnte. «Wann auf österreichischer Seite sodann der Minister eingebunden wird, würde im Rahmen eines Zeitplans mit dem Verhandlungspartner definiert werden», so Risch. (alb)

Der Klimawandel stellt Gemeinden vor neue Herausforderungen

Hitze Es wird wärmer und besonders in verdichteten Siedlungsräumen kann die Hitze zum Problem werden. Gestern luden das Amt für Gesundheit und die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU) zu einem Informationsabend.

VON SILVIA BÖHLER

«Es wird immer wärmer und insbesondere seit den 1980er-Jahren hat die Anzahl der Hitzetage pro Jahr kontinuierlich zugenommen», führte Cordula Weber, Landschaftsarchitektin und Mitverfasserin der Studie «Hitze in Städten» gestern Abend in Vaduz aus. Die voranschreitende Klimaerwärmung bewirke vor allem eine zunehmende Hitzebelastung in den Städten und Gemeinden. Denn die dichte Bebauung, die vielen versiegelten Flächen, die fehlenden Grünflächen sowie die Abwärme von Industrie und Verkehr würden eine Aufheizung in den Siedlungen fördern und die nächtliche Abkühlung reduzieren. Zu schaffen macht die Hitze vor allem älteren Menschen und Kleinkindern. «Wissenschaftliche Analysen belegen, dass eine Korrelation zwischen den hohen Temperaturen und der Sterblichkeit der Menschen besteht», sagte Weber. So hätte die Schweiz im Hitzesommer 2015 zusätzlich 800 tote Personen zu verzeichnen gehabt.

Lebensqualität in den Gemeinden

Derzeit gibt es noch keine gesetzlichen Regelungen, die Leitplanken für eine Anpassung an den Klimawandel bilden. Jede Stadt und jede Gemeinde müsse deshalb ihren eigenen Weg finden, so Weber. Schluss-



Landschaftsarchitektin Cordula Weber zeigte auf, wie sich Städte und Gemeinden für den Klimawandel rüsten können. (Foto: Paul Trummer)

endlich gehe es darum, bedürfnisgerechte und leistbare Massnahmen zu finden, die vor allem Wirkung zeigen. In ihrer Studie zeigt die Landschaftsarchitektin dazu verschiedene Möglichkeiten auf. Wichtig sei vor allem, dass die Stadtstruktur sowie die vernetzten Freiräume vom Klima her entwickelt würden. Es gelte, Kaltluftkorridore zu verifizieren und diese zu schützen. Ausserdem würden ausreichend Grünflächen und vor allem alte und dementsprechend grosse

Stadtbäume die Temperaturen erheblich reduzieren. In der Schweiz hätten sich bereits einige Städte mit dem Thema befasst, viele würden heute aber noch am Einstieg scheitern, unter anderem auch, weil die entsprechenden Zuständigkeiten nicht geklärt seien. Das trifft laut Vorsteher Daniel Hilti auf die Gemeinde Schaan nicht zu. Im Rahmen des Projektes «Schaan grünt» wurden bereits einige Baumsetzungen mit Schülern und grössere Renaturierungsprogramme reali-

siert. Im Dorfkern gebe es allerdings noch Handlungsbedarf, ist sich Hilti bewusst.

Das gesunde Dorf und die Bewohner

Ein humorvolles Plädoyer auf das Zufussgehen hielt Soziologe und Autor Köbi Gantenbein. Ein gesundes Dorf nehme vor allem Rücksicht auf dessen Fussgänger. Doch diesen würden so manche Steine in den Weg gelegt - sei es die Bequemlichkeit der Menschen, die verlockende Autowerbung oder die wenig fussgängerfreundliche Umgebung im Dorf. Gantenbein plädierte deshalb dafür, sich an den Kindern zu orientieren und die Strasse als Stube des Dorfes zu gestalten. Platz zum Spielen und Spaziergehen würde nämlich nicht nur der Gesundheit, sondern auch der Geselligkeit der Menschen zuträglich sein. Auto- und Velofahrer würde Gantenbein zum Schritttempo verpflichten, ebenso sollte es im Dorfkern keine Parkplätze mehr geben. «Damit ein öffentlicher Raum aber wirklich gesund ist, muss man ihm einen Sinn geben», ist Gantenbein überzeugt. Heute seien jedoch Poststellen und Dorfwirtschaften geschlossen und der Dorfladen biete seine Produkte online an. Gantenbeins Empfehlung lautet deshalb: «Die vielen Päckli vom Zalando sind ab sofort im Dorfladen gelagert und die Verkäuferin händigt sie nur denjenigen aus, die zu Fuss gekommen sind.»

Es braucht die Wende in der Mobilität

Tagung Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) ist ein Weg, um der Verkehrsproblematik Herr zu werden. Aber es gibt noch Luft nach oben. Dabei waren sich am BMM-Tag alle über die Vorteile des Umstiegs einig.

VON DANIELA FRITZ

Mehrere Zehntausend Menschen pendeln im Rheintal täglich zur Arbeit, was auch in Liechtenstein zu den bekannten Verkehrsproblemen führt. «Eine Verbesserung ist nicht einfach so absehbar», meinte Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch. Zur Lösung könne aber ein betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) beitragen, meinte er anlässlich der zwölften Ausgabe des BMM-Tages am Montag in der Hofkellerei: «Gezielt eingesetzt bringt es eine Kostenersparnis und wirkt sich positiv auf die Standortattraktivität aus.» Um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen, brauche es einen Mix an Push- und Pull-Massnahmen. Zwang sei aber nicht das richtige Mittel.

Selbstfahrende Autos keine Lösung

Das sieht Ueli Haefeli von Interface Politikstudien in Luzern anders. Er beriet Liechtenstein bereits mehrmals in Verkehrsfragen. Angesichts

der hohen Motorisierung in Liechtenstein und der wachsenden Pendlerströme stünden Verkehrsplaner hier vor einer «schwierigen Ausgangslage». Aber es gibt auch Chancen: Denn anders als in anderen Ländern sei der Durchgangsverkehr in Liechtenstein relativ gering. «Sie haben es in der Hand, wie sich der Verkehr im Land abspielt», erinnert er. Auch Haefeli rechnet damit, dass der Verkehr weiter zunimmt. Hoffnungen auf disruptive Technologien wie automatisiertes Fahren oder Mobility as a Service setzte er dabei keine. Vielmehr würden diese den Verkehr noch attraktiver machen und damit auch zu Mehrverkehr führen. Die Chancen sieht er hingegen im BMM - in der Schweiz habe Freiwilligkeit allerdings nicht ausgereicht. «Am Anfang wird es wehtun. Aber wenn die Menschen mal einen Monat umgestiegen sind, finden es die meisten schon nicht mehr so schlimm», so Haefeli. BMM würde dabei jedem nutzen: Die Mitarbeiter seien gesünder und hätten niedrige Mobilitätskosten. Firmen bräuchten weniger Parkplätze und würden von gesünderen Mitarbeitern und einem besseren Image profitieren.

Grenzüberschreitend handeln

Trotzdem kann sich Liechtenstein in Sachen Verkehr nicht isolieren - das Rheintal müsse hier grenzüberschreitend denken, betonte der



René Kaufmann, Leiter Mobilitätsmanagement beim ABI, Ueli Haefeli von Interface Politikstudien Luzern, Urs Wälchli, Geschäftsführer der Inficon AG, Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch, Marco Fausch (Velopoints) und Daniel Gut, Stadtpräsident von Buchs und Präsident der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein. (Foto: Paul Trummer)

Buchs Stadtpräsident Daniel Gut und Präsident des Vereins Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme habe man bereits einiges erreicht, verwies er beispielsweise auf die Langsamverkehrsbrücke zwischen Buchs und Vaduz, die im Juni eröffnet wird. Ausserdem habe man gemeinsam die übergeordneten Verkehrsverbindungen stetig verbessert - etwa zum Flughafen in Zürich. Mit dem geplanten Streckenausbau sei man bald auch schneller mit dem Zug in München. Die Feinerschliessung in der Region sei grundsätzlich ebenfalls gut. Trotzdem würden zu viele noch das Auto als Verkehrsmittel bevorzugen, betriebliches Mobilitätsmanagement sei trotz vor-

handener Instrumente noch wenig verbreitet.

Gut sieht in der Region vor allem die Bahn als tragendes Verkehrselement. «Weiterentwicklung ist vor allem im öffentlichen Verkehr möglich», so Gut. Eine Schlüsselrolle spiele dabei die S-Bahn «FL-A-CH» (siehe Spalte). Ob und wie es mit dem Projekt weitergeht, beeinflusst auch die Entscheidung, ob es ein viertes Agglomerationsprogramm - und damit Gelder vom Bund - geben wird. In dieser Generation soll neben der S-Bahn auch die Verbesserung der Rheinübergänge angegangen werden. Kommt die S-Bahn allerdings nicht, ist auch ein Einstieg in die vierte Generation des Agglomerationsprogramms fraglich.

**Umstieg aufs Rad
Inspiration aus der Praxis**

BMM bei Inficon

«Es ist unbestritten, dass wir uns in Sachen Mobilität wenden müssen», findet Urs Wälchli. Der Geschäftsführer der Inficon in Balzers mit rund 190 Mitarbeitern zeigte auf, dass BMM funktionieren kann. Der Umstieg sei eine emotionale

Sache. Dabei sei es wichtig, auch als Führungsperson mit gutem Beispiel voranzugehen. Ausserdem setze die Firma Impulse, um die Mitarbeiter zu motivieren. So mache Inficon beispielsweise beim Wettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit» mit. Ausserdem gebe es eine Lotterie, bei der jeder Mitarbeiter, der den Arbeitsweg nicht mit dem Auto gekommen ist, Preise gewinnen kann. Falls dann doch einmal ein wichtiger Termin anstehe, würden auch Firmenwagen zur Verfügung stehen. Regelmässig veranstalte Inficon ausserdem Radtouren für die Mitarbeiter.

Free Velo Points

Aufs Rad setzen auch die Initiatoren von Free Velo Points. Marco Fausch erzählte, wie es zur Idee kam und wie sich das Projekt seit dem Sieg beim Ideenkanal 2015 entwickelt hat. Ähnlich wie in grossen Städten wollten die Organisatoren auch in Liechtenstein ein Angebot schaffen, Räder für 24 Stunden gratis auszuleihen und diese an einem von vielen Standorten im Land wieder zurückgeben zu können. Ursprünglich sollte die Hürde möglichst gering sein, was allerdings zahlreiche Probleme mit sich brachte: Die

Velos wurden mehr als 24 Stunden genutzt, einfach irgendwo abgestellt und bei Schäden war nicht klar, welcher Nutzer diese verursacht hatte. Vom einfachen Zahlenschloss, dessen Code man per SMS bekommt, ist Free Velo Points mittlerweile zu einem speziellen Entriegelungssystem übergegangen, welches die Velos per App entriegelt. Der Nutzen liegt für Fausch auf der Hand: Nun weiss man immer genau, wo und wie viel Räder sich an den 27 Stationen im Land befinden und die Nutzer können die Räder bewerten und Schäden melden. (df)