

# «Einzelne Massnahme löst Problem nicht»

Die Unabhängigen schlagen vor, den öffentlichen Verkehr gratis anzubieten. Erfahrungen aus dem Jahr 1988 sprechen aber dagegen.

Desirée Vogt

Der Verkehr ist ein Thema, das Liechtenstein in diesem Jahr besonders beschäftigen wird. Zum einen wird die Regierung nächstens das Mobilitätskonzept vorlegen. Zum anderen hat die Regierung in Aussicht gestellt, auch beim Projekt S-Bahn FL.A.CH noch in diesem Jahr eine Einigung mit Österreich zu erzielen.

Die Stiftung Zukunft.li hat die Diskussion rund um die Verkehrsthematik am 17. Januar noch zusätzlich angeheizt. Sie hat das Modell «Road Pricing» vorgestellt, bei dem nur jene zahlen sollen, die mit ihrem Personenwagen zu Spitzenzeiten fahren. Ein Modell, das die Motorfahrzeugsteuer ersetzen, das Verhalten der Autofahrer ändern und die Verkehrsspitzen brechen bzw. das Staurisiko senken soll. Und es ist nicht unwahrscheinlich, dass diese Idee im Mobilitätskonzept der Regierung Niederschlag finden wird. Doch eine Umfrage in bei den Fraktionssprechern der Parteien hat gezeigt, dass die Idee nicht bei allen auf Gegenliebe stösst. DU-Chef Harry Quaderer hatte die Idee eines «Road Pricing» als «ungerecht» bezeichnet und sogar von einer «Arbeitermaut» gesprochen. Stattdessen schlägt er vor, den gesamten öffentlichen Verkehr (ÖV) gratis anzubieten.



Ein kostenloser Busverkehr würde das Verkehrsproblem in Liechtenstein nicht lösen, sind sich Experten einig.

Bild: Daniel Schwendener

Wäre auch das also eine Idee, welche die Regierung aufnehmen sollte?

## 1988 war der ÖV in Liechtenstein gratis

Die Idee des Gratis-ÖV ist übrigens nicht neu. Bereits 1988 wurde versuchsweise für ein Jahr der «Nulltarif im Postautodienst» eingeführt. Die IPSP Sozial- und Umfrageforschung stellte anschliessend fest, dass dies tatsächlich zu einer merklichen Zunahme der Postauto-

benützung geführt hatte – der motorisierte Individualverkehr aber nicht im gleichen Masse abgenommen hat. Die Testphase erzielte zwar eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung, war aber auch nicht ganz kritikfrei. Der Gratis-ÖV hatte offenbar mehrfach zu überfüllten Bussen geführt. Am Ende wurde der Nulltarif wieder abgeschafft, zumal es sich um eine «Marketing-Massnahme» handelte, um auf den öffentlichen Verkehr aufmerksam zu ma-

chen. Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch sagte im Rahmen einer Kleinen Anfrage 2019 im Landtag dazu, dass für die Kunden weniger der Preis im Vordergrund stehe, sondern das Angebot und die Qualität. «Der öffentliche Verkehr ist dann attraktiv, wenn die Taktfolge und die Pünktlichkeit hoch sind.» Er merkte zudem an, dass sich das Fahrplanangebot seit dem Pilotversuch 1988 rund verdoppelt und der Fahrtakt entsprechend verdichtet

habe. Damit erscheine es eher unwahrscheinlich, dass sich heute mit einem Gratis-Verkehr ein gleich grosser Effekt wie damals erreichen liesse. Deshalb sei ein kostenloser ÖV bzw. ein kostenloses Busabo derzeit kein Thema im Rahmen des Mobilitätskonzepts.

## «Blumenstrass an Massnahmen nötig»

Auch für die Lieomobil ist klar, dass ein kostenloser Busverkehr nicht das Verkehrsproblem in Liechtenstein lösen kann. «Dies wurde sowohl beim Versuch in Liechtenstein 1988 als auch an anderen europäischen Orten festgestellt», so Geschäftsführer Jürgen Frick. Um das Verkehrsproblem zu lösen, brauche es Weitsicht und einen Blumenstrass an Massnahmen, die in Summe zusammen zu einer Reduktion und besseren Lenkung des Verkehrs führen. «Nur eine Massnahme alleine wird nicht viel bewirken. Viele Massnahmen zusammen werden aber sicher dazu beitragen, dass Liechtenstein so lebenswert bleibt wie es ist.» Diese Haltung teilt auch VCL-Präsident Georg Sele. Es gebe auch Schweizer Kantone, die die Erfahrungen mit dem Nulltarif in Liechtenstein studiert, aber die gleichen Schlüsse gezogen hätten wie die Liechtensteiner Regierung: «Gemeinsam am Erfolg zu teuer und auf-

wendig.» Nach Ansicht von Sele ist der Abo-Preis für die meisten Autofahrenden kein Hinderungsgrund, um auf den ÖV umzusteigen. «Deshalb steht für den VCL der Gratis-ÖV nicht im Zentrum. Wir halten andere Massnahmen für wirkungsvoller.» Für Liechtenstein stehe nach wie vor die Frage im Zentrum, wie eine Verkehrsverlagerung bewirkt werden könne. Und womit der ÖV attraktiver gemacht werden könne. Das schaffe man mit Subventionen allein nicht.

Selbstverständlich seien ein gutes Bahnangebot und komfortable und günstige Busse ein wichtiges Mittel zur Förderung des ÖV. «Das bedeutet aber nicht, dass wir – ohne weitere Prüfungen – nach Gratisbussen rufen. Es gibt vielleicht bessere und sinnvollere Fördermöglichkeiten. Für den Bus braucht es konsequente Bevorzugung durch Busspuren und Fahrbahnhaltestellen.»

## Gratis-ÖV würde rund 3,5 Mio. Franken kosten

Würde der Staat die Kosten für den öffentlichen Verkehr übernehmen, würde ihn das heute übrigens rund 3,5 Mio. Franken kosten. Diese setzen sich aus Einnahmeverlusten aus Abo- und Fahrscheinverkauf sowie Kosten für Zusatzfahrten zusammen.

# Sanierung des Hallenbads Triesen stösst auf offene Ohren

Beim gestrigen Bürgergespräch stellten Vertreter der Gemeinde Triesen sowie die Architekten das Sanierungsprojekt Hallenbad Triesen vor.

Triesen hat bisher den Luxus eines eigenen Hallenbades und das soll auch in Zukunft so bleiben. So lautete zumindest der Tenor am gestrigen Bürgergespräch im Foyer des Triesner Gemeindefaals. Vorsteherin Daniela Wellenzohn-Erne stellte den Interessierten das rund sieben Millionen Franken teure Sanierungsprojekt vor. Unterstützt wurde sie dabei von Ralph Beck und Bianca Bargetze von Ralph Beck Architekten sowie vom Leiter der Bauverwaltung, Manuel Schöb.

Das Triesner Hallenbad besteht seit 1978. Seither wurden keine grösseren Sanierungsarbeiten vorgenommen. Dementsprechend offenbaren sich etliche Mängel. Dabei sind besonders diejenigen hinsichtlich des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGIG), aber auch die Anlieferung und Lagerung der Chemikalien ein Problem.

Das Hallenbad Triesen spielt nicht nur für die Bürger und Schüler der Gemeinde eine entscheidende Rolle, auch etliche Vereine sowie die Schulen der Gemeinden Vaduz und Triesenberg nutzen die Infrastruktur. Diese hohe Belegungszahl bestätigt die Gemeinde Triesen darin, dass ein Hallenbad weitergeführt werden soll. Die Gemeinde Triesen befasst sich seit 2014 mit dem Projekt. Eine Bestandsanalyse zeigt, dass die Gebäudesub-



Manuel Schöb, Daniela Wellenzohn-Erne, Bianca Bargetze, Ralph Beck und Peter Kindle stellten gestern die Sanierungsmassnahmen für das Hallenbad in Triesen vor.

Bild: Daniel Schwendener

stanz in einem guten Zustand ist, weshalb man sich für ein Sanierungsprojekt entschied.

## Ein modernes und zeitgemässes Hallenbad

Neben der Behebung grösserer Mängel sehen die Sanierungsarbeiten etliche bauliche Anpassungen vor. Vor dem Hallenbadeingang soll ein Lift realisiert werden, durch den die notwendigen Chemikalien für das Schwimmbad sicher und unkompliziert ein Stockwerk tiefer in den technischen Bereich geführt werden können. Im Hinblick auf das BGIG soll

dieser Aufzug auch von Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen genutzt werden können, um zwischen dem Pausenhof der Primarschule und dem Schwimmbad zu verkehren. Ausserdem ist vorgesehen, dass der Lift bis in die Galerie der Turnhalle führt, um diesen Bereich ebenfalls für jeden zugänglich zu machen. Im Gebäude selbst werden Umkleidekabinen und sanitäre Einrichtungen für Rollstuhlfahrer eingebaut. Die beiden zentralen Elemente werden jedoch eine Rampe vom Umkleide- zum Schwimmbereich darstellen so-

wie ein elektrischer Kran, mit dem körperlich beeinträchtigte Personen ins Schwimmbaden gelassen werden können.

Die weiteren baulichen Massnahmen bestehen darin, dass die Umkleidekabinen neu arrangiert und die sanitären Bereiche und Duschen geschlechtergetrennt werden. Ausserdem sieht der Plan vor, dass die undichten Schwimmbaden durch Becken aus Chromstahl ersetzt werden – wobei die Dimensionen beibehalten werden – sowie die defekte Bodenheizung ausgetauscht wird. Damit weder die Gäste noch der Bademeister

bei seinen Kontrollblicken geblendet werden, sollen elektrische Rollos einen Sonnenschutz bieten. Ein neuer gedeckter Bereich vor dem Eingang schützt wartende Besucher vor dem Wetter und ein grösserer Wartebereich mit zusätzlichen Tischen gestaltet das Foyer komfortabler. Das Ziel ist ein insgesamt helles und modernes Erscheinungsbild.

## Fertigstellung bis Ende 2022 geplant

Das Sanierungsprojekt Hallenbad Triesen wurde vom Gemeinderat noch nicht abschliessend bewilligt. Falls das in den kommenden Sitzungen geschieht, rechnet Manuel Schöb mit einem frühestmöglichen Baubeginn im Sommer 2021 und mit einer einjährigen Bauzeit bis Ende 2022. Die Kosten von rund sieben Millionen Franken sollen dabei durch knapp einen Drittel vom Land Liechtenstein getragen werden, zwei Drittel würde die Gemeinde Triesen übernehmen.

Bei der anschliessenden Diskussion war der Tenor, dass Triesen weiterhin ein Schulschwimmbad unterhalten solle. Ein wichtiger Input kam jedoch gleich von mehreren Anwesenden: Die Parkplatzsituation vor dem Hallenbad solle doch im gleichen Zug ebenfalls neu gelöst werden. Ausserdem stellte sich für einen Anwesenden die

Frage nach einem grösseren Schwimmbad, einem «Hallenbad Oberland» in Zusammenarbeit mit den anderen Gemeinden und dem Land. Dieses wäre jedoch aufgrund der Dimensionen in Triesen nicht realisierbar und die Gemeinde würde das Schulhallenbad verlieren, entgegneten die Vertreter der Gemeinde.

Andreas Laternser

## SCAT und Schule suchen Lösung

Das Triesner Hallenbad wird unter anderem von der Primarschule Triesen und dem Schwimmclub Aquarius (SCAT) genutzt. Die Zeit der Sanierung stellt die Primarschule vor eine Herausforderung, da es nicht einfach sei, auf andere Schwimmbäder auszuweichen. «Alle Hallenbäder in der Region sind gut ausgelastet und es ist schwer, irgendwo unterzukommen», erklärt eine Vertreterin der Schule Triesen. Der SCAT hofft, während der Arbeiten in Balzers trainieren zu können. Ähnlich wie vor einiger Zeit, als das Balzner Hallenbad umgebaut wurde und die Balzner allesamt nach Triesen kamen. (lat)