

zur Kernfrage der Realisierbarkeit des vorliegenden Konzeptes. Kritische Punkte sind die Ortsdurchfahrten von Vaduz und Schaan (inkl. Lindenkreuzung). Hier müssen verkehrlenkende und bauliche Massnahmen getroffen werden, wobei nach Meinung der Kommission Mut zu unkonventionellen Lösungen und die Bereitschaft erforderlich sind, den Privatverkehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr zurückzusetzen.

Keine Kostenfrage

Gegenüber dem heutigen Bussystem weist das neue Konzept einen gewichtigen Nachteil auf: es kostet mehr. Der Busverkehr soll von 5.30 Uhr bis Mitternacht gewährleistet sein, wobei in Spitzenzeiten die Frequenz zunimmt. Das bedeutet höhere Personalkosten, sowie Ausgaben für die Anschaffung von mehr Bussen. Die Kostenrechnung der Kommission rechnet mit Investitionen für Fahrzeuge, Garagenanlagen und Betriebsfunk in der Höhe von 10,3 Mio. Fr., davon der grösste Teil für Fahrzeuge. Diese Investitionen weisen eine hohe Betriebsdauer auf, so dass sich die jährlichen Ausgaben für Zins und Amortisation der Fahrzeuge, für Garage und Werkstätten auf weniger als 1,5 Mio. Fr. belaufen würden. Den grössten Teil der jährlichen Betriebskosten würden die Kilometerkosten (1 Fr./km) und die Zeitkosten (35-40 Fr./Std.) ausmachen. Je nachdem, ob der Busbetrieb im Spät- und Sonntagsdienst reduziert oder durchgehend im Grundtakt erfolgt, würden sich die jährlichen Betriebskosten insgesamt (Amortisation, Personalkosten, Treibstoff, Wartung usw.) auf 7,63 Mio. Fr. bzw. 8,45 Mio. Fr. belaufen.

Die Betriebsaufwendungen für den öffentlichen Verkehr betragen 1984 4,0 Mio. Fr. Wenn dieser Betrag verdoppelt wird, ist es möglich, in Liechtenstein ein öffentliches Verkehrssystem aufzuziehen, das zu einer tatsächlichen Alternative zum individuellen, motorisierten Privatverkehr wird. ■

Vaduz: Postautoaktion

Einwohner/innen von Vaduz können zum Preis von 20 Franken einen Monat lang das gesamte Postautostreckennetz benutzen. Diesen wichtigen Entscheid hat der Vaduzer Gemeinderat zugunsten des Umweltschutzes und zur Entlastung der Verkehrssituation gefällt. Frauen und Männer im Rentenalter, sowie Lehrlinge und Schüler erhalten die Monatskarte bereits für 10 Franken. Der Preis für die Monatskarte wird damit mehr als halbiert. Die Karten laufen auf den Namen des Inhabers, sind aber übertragbar. Die Gemeindevertretung hofft, so heisst es im Informationsbulletin der Gemeinde Vaduz, dass möglichst viele Einwohnerinnen und Einwohner von diesem Angebot Gebrauch machen. Fragen Sie doch die Vorsteher und Gemeinderäte Ihrer Gemeinde, bis wann dieses Angebot auch Ihnen unterbreitet wird. Schliesslich ist jeder Kilometer, den Sie mit dem Postauto anstelle des Autos fahren, ein Beitrag für eine bessere Luft. ■

Interview mit Kurt Wachter / VCL

Was sagst Du zum Bericht der Regierungskommission zur Förderung des öffentlichen Verkehrs?

Wachter: Ein leuchtender Stern am dunklen Himmel. Ich hoffe, er bleibt und weist uns den Weg, nicht wie der Halley'sche Komet, der nur alle paar Jahrzehnte auftaucht. In diesem Bericht sind die Thesen des VCL zum öffentlichen Verkehr aufgegriffen und konsequent weiterentwickelt worden. Das vorgeschlagene Modell ist es wert, weiter bearbeitet und auch realisiert zu werden.

LG U: Wie siehst Du die Realisierung dieses Konzeptes?

Wachter: Vom vorliegenden Konzept bis zur Realisierung ist noch ein weiter Weg. Bei der momentanen Arbeitsgeschwindigkeit dieser Kommission wird es gar nie soweit kommen. (22 Sitzungen für marginale Verbesserungen bei den Postautokursen und Tarifiereduktionen und Vereinfachungen.) Leider verschwinden zu viele gute Konzepte in den Schubladen. Bis jetzt hatte der OeV zu wenig politische Bedeutung. Dies ändert sich jetzt hoffentlich

Hilmar Ospelt über den öffentlichen Verkehr

Wir haben mit Vizeregierungschef Hilmar Ospelt ein Gespräch geführt, um weitere Informationen zum öffentlichen Verkehrskonzept zu erhalten. Hilmar Ospelt ist als zuständiger Ressortinhaber bestens mit den Problemen des öffentlichen Verkehrs vertraut.

Wir wollten wissen, bis wann das vorliegende Konzept zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs realisiert werden könne. In seiner Antwort unterstrich Ospelt, dass die schrittweise Einführung bereits heute angegangen werden könne. Zur vollen Realisierung müsse jedoch abgewartet werden, bis bauliche Massnahmen im Raum SchaanNaduz abgeschlossen seien, um tatsächlich den angestrebten Taktfahrplan auch einhalten zu können. Mit den Vorstehern sei schon früh Kontakt aufgenommen worden, um den Strassenbau den künftigen Anforderungen des öffentlichen Verkehrs anzupassen. Was heute bereits zügig weiterentwickelt werden könne, sei die Automatisierung in der Billettausgabe, die Verdichtung des Fahrplanes insbesondere zwischen Triesen und Buchs, die bessere Erschliessung des Unterlandes, die Abstimmung mit dem Eisenbahnverkehr usw.



Organisatorisch zeichnet sich gegenüber dem heutigen System eine deutliche Veränderung ab. Nach Meinung von Hilmar Ospelt muss eine grössere Eigenständigkeit angestrebt werden. Möglicherweise wird also der künftige Busverkehr nicht mehr von der PTT, sondern von einem liechtensteinischen Verkehrsverbund abgewickelt. Diesbezügliche Gespräche mit der PTT müssen geführt werden. Ressortinhaber Ospelt favorisiert dabei eine Mischung aus öffentlichem und privatem Betrieb. So könnte beispielsweise die Leitung und Koordination in den Händen der Regierung liegen, der Busbetrieb dagegen von privaten Unternehmern geführt werden. Und die Firmenbusse? Auch diese müssen in ein Verkehrskonzept miteinbezogen werden. Es seien nach Auskunft von Ospelt bereits Abklärungen mit Industrie- und Gewerbebetrieben in dieser Frage in Gange.

Das öffentliche Verkehrssystem muss attraktiv sein, um der Konkurrenz mit dem Privatverkehr standzuhalten. Wir wollten deswegen wissen, was die Regierung unternimmt, um dem öffentlichen Verkehr zum Durchbruch zu verhelfen. Wie kann

der Privatverkehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr zurückgesetzt werden? Nach Meinung von Ospelt ist das eine Frage des politischen Willens und der politischen Durchsetzbarkeit. Aller Voraussicht nach wird es sehr schwer sein, den Privatverkehr weniger attraktiv zu machen.

Dann muss der öffentliche Verkehr attraktiver werden. Ist die Einführung des Nulltarifes (Gratisbus) vorgesehen? Für Hilmar Ospelt ist der Nulltarif vorläufig nicht anstrengenswert. Hingegen seien Tarifiereduktionen zu begrüssen. Wichtig sei auch das Ansehen, das Image, der bessere Verkauf des öffentlichen Verkehrs.

Wichtig ist sicherlich auch die Bewusstseinsbildung. Ein Instrument dazu sind die autofreien Sonntage. Sind für 1986 weitere autofreie Sonntage geplant, fragen wir Vizeregierungschef Ospelt. Erfreulicherweise ist dem so, nämlich am 25. Mai 1986, und für den Bettag (21. Sept. 86) ist ein zweiter geplant. Allerdings sind diese Tage nur freiwillig autofrei. Eine Frage der politischen Durchsetzbarkeit? ■