

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 22 (2009)  
**Heft:** [9]: Die werdende Stadt am Alpenrhein : wandern, forschen, planen

**Seite**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 08.08.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# VON A NACH B ÜBER C UND WIEDER ZURÜCK

# Die Alpenrheintaler überschreiten im Alltag stets Kantons- und

# Landesgrenzen. Der Erfahrungsbericht einer Pendlerin samt Besuch beim Wachtelkönig.

Text: Barbara Wülser

Gerade noch rechtzeitig! Ich atme tief ein, halte die Luft an und fahre links an der stehenden Autokolonne vorbei. Gehässige Blicke im Rücken zwänge ich mich und mein Fahrrad zwischen das vorderste Fahrzeug und die geschlossene Bahnschranke beim Bahnhof in Malans. Warten, den Fuss tretbereit auf der Pedale, bis der 7-Uhr-Zug Richtung Prättigau vorbeirattert und sich die Barriere hebt, um als Erste zu passieren. Nicht, dass mir in Landquart noch der St. Galler-Zug vor der Nase wegfährt!

Pendeln im Alpenrheintal ist Glückssache, besonders mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ob man mit dem Fahrrad vor der geschlossenen Bahnschranke oder im Bus an der Kreuzung im Stau steht und darob den Anschluss verpasst. Ob man überhaupt Anschluss hat. Ob man einen Sitzplatz erwischt. Ob man mit dem Schweizer Generalabonnement durchkommt, wenn der österreichische Schaffner Kontrolle macht im Zug von Buchs Richtung Feldkirch. Ob man einen der wenigen Züge erwischt, die in Schaan Halt machen. Ob man besser den Bus genommen hätte, weil der Zug verspätet ist – ohne Glück gibts kein vernünftiges Vorankommen.

Das Alpenrheintal zwischen Bonaduz und dem Bodensee kämpft mit Verkehrsproblemen. Eigentlich sind es Siedlungsprobleme, die das Auto der Landschaft beschert hat: das Einfamilienhaus im Grünen. Oder war das billige Öl in den Fünfzigerjahren die Ursache? Ob das billige Öl oder das Auto schuld war, ist kein Detail, sondern entscheidend für die Zukunft. War es das billige Öl, so wird die Verknappung und Verteuerung bald dazu führen, dass die Leute vermehrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. War es das Auto, so bringt ein weiterer Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel nichts; die Leute werden weiterhin um jeden Preis mit ihrem eigenen Fahrzeug herumkurven – sofern man sie nicht mit drastischen Mitteln daran hindert.

**FAHRRAD ODER ELEKTROAUTO?** Bloss: Der öffentliche Verkehr im Alpenrheintal und anderswo ist am Ende seiner Möglichkeiten. Solch Un erhörtes jedenfalls sagt Hans-Henning von Winning, Verkehrsplaner und bis 2008 Professor am Institut für Architektur und Raumentwicklung der Hochschule Liechtenstein. Der motorisierte Individualverkehr habe das Prinzip der kurzen Wege

ausgehebelt und den Städtebau unterbunden, so Winning. Gerade im Alpenrheintal hat dies Tradition: Es gibt, ausser vielleicht in Chur, Feldkirch oder Altstätten, kaum urbane Strukturen mit einer verdichteten Bauweise. Rundherum Siedlungsbrei, dazwischen Netze von Erschliessungsstrassen. Heutzutage verfügen zwischen achtzig und neunzig Prozent der Haushalte über eines oder mehrere Autos. Warum also sollten die Bewohner nicht damit von A nach B fahren? Vor allem aber: Wie kommen sie wieder nach Hause? Hans-Henning von Winning: «Die Menschen wählen das Auto nicht nur, weil sie irgendwohin wollen, sondern weil sie jederzeit möglichst spontan ohne Fahrplan wieder weg wollen.»

Georg Sele, Präsident des Verkehrs-Clubs Liechtenstein (VCL) sagt: Das Auto sei nur die Folge der billigen Energie und heute in erster Linie ein Statussymbol. Die künftigen Elektroautos erfüllten diese Funktion nicht – der Reiz des Autofahrens falle weg. «Herr Winning macht einen grossen Fehler», so Sele, «er lässt das Fahrrad weg bei seiner Mobilitätsbetrachtung.» Die Hälfte der Arbeitswege sei kürzer als fünf Kilometer, was als zumutbare Fahrraddistanz gelte. Einig sind sich hingegen beide: Das Zeitalter des benzinbetriebenen Individualverkehrs ist vorbei.

**PENDLER UND TOURISTEN** Klapp! Die Tür schnappt zu, der grüne SBB-Zug setzt sich in Bewegung Richtung Chur. Die junge Frau zügelt ihren Schritt und blickt dem Zug enttäuscht nach. Ich schenke ihr nur einen Hauch von Mitgefühl – schliesslich fährt ihr nächster bereits in ein paar Minuten – und setze mich zu den anderen Reisenden ins Wartehäuschen auf dem Bahnsteig in Landquart. Der Kranenwald zwischen Bahnhof und Autobahn zieht meine Aufmerksamkeit auf sich. Das Einkaufsdorf, das sogenannte Alpenrhein Outlet Village, wächst Tag für Tag in die Höhe und vor allem in die Breite. Werden die Zubringer zum Industriegebiet Tardis, dem grössten Arbeitszentrum Graubündens, den neuen Verkehrsströmen durch kauffreudige Touristen und Einheimische gewachsen sein?

Die vierspurige Nationalstrasse A13 entlang des Rheins ist eine Hauptschlagader Graubündens. 36 000 Fahrzeuge kommen täglich hier durch. Südlich von Chur sind es immerhin noch 30 000. Die Autobahn lenkt die Touristenströme in den Kanton hinein und mit ihnen die benötigten Gü-

ter. Mehrheitlich. Manche kommen per Bahn bis Landquart oder Chur, wo die Normalspur der SBB endet und durch die Schmalspur der Rhätischen Bahn abgelöst wird. Dann beginnt die Feinverteilung – und wochenends der Stau an den neuralgischen Punkten der A13, den Ein- und Ausfahrten Davos, Lenzerheide und Flims.

**VIEL BESCHLOSSEN, WENIG GETAN** Unter der Woche gibt es weniger zu befürchten, nicht zuletzt dank der Anstrengungen für den öffentlichen Verkehr: Im Vergleich mit den Menschen rheinabwärts haben die Bündner kaum Grund zum Jammern. Hier fliesst der Verkehr nur in zwei Richtungen: talabwärts und talaufwärts. Das macht ihn besser steuerbar. Zudem ist die Landschaft nicht gar so zersiedelt und sind die Dörfer kompakter – und damit ÖV-tauglicher. Nur eine Herausforderung steht den Bündnern noch bevor, die Verlegung der Nordspur der A13 bei Trimmis neben die Südspur in den Talgrund.

Der Pendlerverkehr macht in Graubünden nur ein Fünftel des Verkehrs aus, hat sich in den letzten zwanzig Jahren aber etwa verdoppelt. Zwischen Bonaduz und Landquart, wo die meisten Arbeitsplätze angeboten werden, verkehrt seit einigen Jahren eine S-Bahn im Halbstundentakt. Dazu kommen pro Stunde zwei Verbindungen von und nach Zürich mit guten Anschlüssen und eine von und nach St. Gallen mit langweiligen Anschlüssen: Wer rheintalabwärts oder -aufwärts über die Kantons- oder Landesgrenze pendelt, muss sich mit langen Umsteigezeiten abfinden.

In Chur findet man sich nicht damit ab. Werner Glünkin, Leiter der Fachstelle öffentlicher Verkehr Graubünden, schiebt einige Kritik rheinabwärts und in die fernen Hauptstädte Bern, Berlin und Wien. Es gebe viele Beschlüsse, aber niemand setze sie um, wie etwa den Anschluss ans europäische Hochleistungsnetz oder die Elektrifizierung der Linie nach München. «Alle schieben den Schwarzen Peter herum – und alle fahren munter weiter Auto.»

Das Problem: drei unterschiedliche nationale Tarifsysteme, teils nicht kompatible Fahrleitungssysteme – und je eine vierspurige Autobahn dies- und jenseits des Rheins. Was sich die Bündner wünschen: einen Halt in Trübbach, wo viele Bündner ihrer Arbeit nachgehen, einen Bodenseeexpress, bessere Anschlüsse in Buchs, Altstätten und Lindau, umsteigefreie Verbindungen >>