

Von A nach B über C und D und wieder zurück : Erfahrungsbericht einer Pendlerin samt Besuch beim Wachtelkönig

Autor(en): **Wülser, Barbara**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **22 (2009)**

Heft [9]: **Die werdende Stadt am Alpenrhein : wandern, forschen, planen**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123854>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Tarifsyste me, 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 >>



^Eingleisig fährt die Eisenbahn durchs Fürstentum Liechtenstein von Buchs nach Feldkirch.

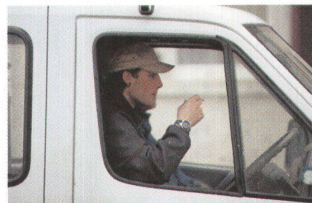


^Pendeln heisst in Schaan Auto fahren. Neunzig Prozent der Liechtensteiner Haushalte haben mindestens ein Auto.

∨Jeden Morgen und Abend versinkt das Fürstentum im Verkehrschaos.



>Auf 1000 Einwohner kommen in Liechtenstein 700 Autos...



>... 35 Prozent mehr als in St. Gallen oder Graubünden.



>> für die Touristen aus München oder zumindest schlanke Anschlüsse. Und vor allem: eine Alpenrheinbahn zur allgemeinen Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zwischen Sargans und dem Bodensee.

VERKÜMMERTE RHEINTALLINIE Die Morgensonne scheint flach durch das Prättigauer Tor, die Chlus, auf die Zeitung und lässt die Buchstaben vor meinen geblendeten Augen tanzen. Der Mann im gegenüberliegenden Abteil hämmert im Gleichklang zum Rattern des Zuges in die Tasten seines Laptops. Zwischendurch starrt er an die sonnenbeschienenen Hänge von Mastrils und Pfäfers, als ob er dort die passenden Formulierungen fände. Die Bündner Herrschaft auf der anderen Talseite liegt noch im Schatten des Rätikons. «Alle Billette ab Landquart, bitte!» Die Zange bleibt zu Pendlerzeiten am Gürtel der Kondukteurin; fast alle Reisenden haben ein General- oder Streckenabonnement. «Chur–Heerbrugg», lese ich auf der Karte, die mein Nachbar der Kondukteurin entgegenstreckt. «Nächster Halt Bad Ragaz.» Die Tasten klappern wieder.

In Sargans verzweigt sich der Verkehrsstrom. Der grössere Teil fliesst Richtung Zürich auf der A3 und in moderneren Doppelstockzügen. Der kleinere fliesst Richtung Bodensee auf der A13 und in kunterbunten Zugformationen. Der Rhein hat sich bereits kurz nach Maienfeld auf die rechte Talseite geschlagen. Er macht einen scharfen Knick um den Fläscherberg und gesellt sich bei Trübbach und Balzers wieder zur A13. Zusammen mit der Hochspannungsleitung, die den Umweg über den Fläscherberg genommen hat, wendet er sich dem Bodensee zu.

Beim Knoten Sevelen stockt der Verkehrsfluss zum ersten Mal. Im Fürstentum Liechtenstein auf der anderen Rheinseite gibt es 36 000 Einwohner und 33 600 Arbeitsplätze. Mehr als die Hälfte der Beschäftigten pendelt zu – nicht zuletzt als Folge der restriktiven Migrationspolitik und der hohen Bodenpreise im Fürstentum. Jeden Morgen reisen 17 000 Pendler ein und am Abend wieder aus; 8500 davon aus der Schweiz über die fünf Rheinbrücken, 8000 aus Österreich über Feldkirch und ein paar Hundert aus Deutschland. Der Pendleranteil aus dem Ausland hat sich seit 1990 mehr als verdoppelt. Es wird mit weiterem Wachstum gerechnet, trotz Wirtschaftskrise und aufgeweichtem Bankgeheimnis. Laut Prognose hat das «Ländle» 2015 mehr Arbeitsplätze als Einwohner, nämlich 40 000.

Klapper, klapper. Die Buchstaben finden ihren Platz. Der Zug rumpelt und rüttelt. Das Rheintal weitet sich hinter den Hügeln von Weite. Verstreute Höfe liegen verschlafen in der Landschaft, eingebettet zwischen Getreidefeldern und Obstbäumen. Triesenberg schlummert im Gegenlicht der Morgensonne. Weiter vorn markiert der jäh abfallende Grat der Drei Schwestern oberhalb von Schaan die Grenze zu Österreich. Abgewrackte

Industriebauten und der rotweiss gestreifte Kamin der Kehrlichtverbrennungsanlage verkünden das regionale Zentrum Buchs. Man packt seine Siebensachen zusammen. In Buchs stehen Busse unterschiedlicher Couleur bereit: blauweisse Rheintalbusse, sonnenblumengelbe Postautos und limonenfarbene Liechtensteiner Busse. Der Zeitungskolporteur am Bahnhof hat alle Hände voll zu tun, die Passagiere mit schneller Gratislektüre für unterwegs zu versehen.

Buchs ist die «Wasserscheide» der Pendlerströme. Nur wenige fahren hier vorbei. Die meisten steigen aus oder um, sei es aus Graubünden oder Zürich anreisend, sei es aus dem Thurgau, von St. Gallen oder Deutschland her kommend. Ein Grossteil des Pendlerstroms überquert SBB-Gleise, A13 und Rhein und fliesst nach Liechtenstein ab. Oder besser: stockt im Stau. Die Regionalzüge der Österreichischen Bundesbahnen, die zwischen Buchs, Schaan und Feldkirch verkehren, sind keine Alternative zur Strasse. Sie fahren unregelmässig am Morgen, Mittag und Abend im «Liechtenstein Takt», was nichts mit einem Takt gemein hat. Die Strecke ist eingleisig, die Bahninfrastruktur überaltert. Besserung ist ab 2015 in Sicht mit dem Ausbau der Zuglinie Buchs–Feldkirch zu einer S-Bahn.

ALLERLEI REZEPTE PARAT Der Gaiser, der Rorschacher und die Thurgauerin sitzen bereits auf ihren Plätzen im Fond des limonengelben Busses und plaudern angeregt, als ich einsteige. Ich setze mich auf den letzten freien Platz neben die feingliedrige Frau mit dem Pagenschnitt. Sie würdigt mich keines Blickes, sondern blättert die letzte Seite ihrer Frankfurter Allgemeinen Zeitung um. Eine Gruppe dunkel gekleideter Herren mit Rollkoffern im Schlepptau stürmt den Bus in letzter Minute, die Klebebänder der Flugabfertigung noch am Gepäck. Aha, Flughafen Altenrhein. Sie unterhalten sich diskret auf Englisch. Ein Hauch von grosser weiter Welt berührt die Arbeitspendler im morgendlichen Bus.

Liechtenstein hat mit einer dörflichen, flächenintensiven Siedlungsstruktur ein städtisches Verkehrsaufkommen zu bewältigen – und versinkt jeden Morgen und Abend im Verkehrschaos. Auf 1000 Einwohner kommen 700 Autos, während es in Graubünden und St. Gallen nur 520 und in Vorarlberg knapp 500 sind. Die bevölkerungsreichste Gemeinde Schaan leidet am meisten. Sie ist das gewerbliche und industrielle Zentrum Liechtensteins mit zahlreichen Arbeitsplätzen und durch ihre zentrale Lage Dreh- und Angelpunkt des Verkehrs. «Wir stehen an, weil der öffentliche Verkehr nicht ausreicht und wegen des Rheins», sagt Georg Sele vom VCL: «Es fehlen mindestens drei Fahrradbrücken.»

Im Regierungsgebäude am Peter-Kaiser-Platz in Vaduz hat man allerlei Rezepte parat, zusammengefasst unter dem Begriff «Mobiles Liechtenstein 2015». Betriebliches Mobilitätsmanagement, Langsamverkehr, Ausbau des öffentlichen

Verkehrs: Es geht zumeist darum, die Autofahrer zum Aussteigen und Umsteigen zu bewegen. Ob die Rezepte taugen? Erinnern wir uns der beiden Zukunftsmodelle.

Modell 1: Der Ölpreis hat Schuld, die Autofahrer werden von selbst umsteigen, wenn es attraktive Alternativen gibt. Beweis 1a: Über 200 österreichische Pendler fahren täglich mit der neuen Linie 70 der Liechtenstein Busanstalt über die Grenze beim Zollamt Tisis. Das sind nicht nur neue Fahrgäste im Bus, sondern auch 200 Autos weniger auf der Strasse. Beweis 1b: Die Vorarlberger knüpfen seit 1990 kontinuierlich an ihrem Radwegnetz. Heute sind sie die fleissigsten Radfahrer in ganz Österreich.

Modell 2: Es gibt keine Alternative. Wer es sich leisten kann, fährt weiterhin Auto, in Zukunft halt Elektroauto. Beweis 2a: Richten sollen es in Schaan die Umwandlung der fünfarmigen Kreuzung in einen Kreisverkehr und ein neuer Industriezubringer, der einer halben Umfahrung gleichkommt. Beweis 2b: Feldkirch soll mittels eines dreiarmligen Tunnelportalsystems vom Durchgangsverkehr entlastet werden – der dann umso dichter nach Liechtenstein eindringt.

Werden diese neuen Strassen in Österreich und Liechtenstein für aufgebrachte Umweltschützer sorgen? In Vaduz, Bregenz und St. Gallen zerbricht man sich nicht den Kopf darüber. Das letzte, ungleich grössere Strassenbauprojekt weiter rheinabwärts jedenfalls haben nicht sie verhindert, sondern ein Vogel: Die geplante Autobahnverbindung zwischen der österreichischen A14 und der schweizerischen A13 durch das Schweizer Ried bei Lustenau hätte das Brutgebiet des Wachtelkönigs zerschnitten. Der Schutz dieses etwa amselgrossen, scheuen Tiers, das sich nachts und in der Dämmerung durch teilweise stundenlangen Gesang bemerkbar macht, zählte mehr als eine Strasse. Immerhin. Der Bus hält in Schaan. Ein paar Schritte in mein Büro. Als Pendlerin mit dem ÖV bin ich von Tür zu Tür sechzig Minuten unterwegs, mit dem Auto dauerte es halb so lange. Oder zuweilen viel länger. Je nach Staulage.

Barbara Wülser lebt in Malans und arbeitet in Schaan. Sie ist die Öffentlichkeitsarbeiterin und Kommunikationsverantwortliche der Internationalen Alpenschutzkommission (Cipra).

> Morgendlicher Pendlerverkehr auf der Rheintalautobahn A13.

