

Schwerpunkt Die «Vision 2050» und der leidige Verkehr

Risch: «Es wäre schön, die Lösungen heute schon auf dem Tisch zu haben»

Interview Im Rahmen der «Vision 2050» arbeiten das Land und sechs Gemeinden zusammen, um Antworten auf das Verkehrsproblem im Unterland zu finden. Das «Volksblatt» hat bei Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch und Maurens Vorsteher Freddy Kaiser als Vertreter der Plattform «Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan» nachgehakt, wann man diesbezüglich mit konkreten Massnahmen rechnen darf.

VON DANIELA FRITZ

«Volksblatt»: Ende Juni haben Sie die Vision 2050 präsentiert. Schnell wurde Kritik laut, es sei nicht viel Neues in der Vision. Was ist denn aus Ihrer Sicht nun neu?

Freddy Kaiser: Ich finde nicht, dass Kritik laut wurde. Die Veranstaltung im Eschner Gemeindesaal war trotz eines schönen Sommerabends sehr gut besucht, sowohl von Gemeinderäten als auch der Bevölkerung. Es ist klar, dass die Meinungen bei einer Vision auseinandergehen und es auch Kritik gibt - aber die war konstruktiv. Wir haben die Kritik aufgenommen und werden diese auch einfließen lassen.

Dass es eine Weile ging, liegt daran, dass man die Anliegen aller Gemeinden aufnehmen und auf eine Karte bringen musste und prüfen, ob das auch alles möglich ist.

Daniel Risch: Der Abend stand unter dem Motto «Diskutiersch o met?». Insofern war es das Ziel, dass man sich mit der Vision 2050 auseinandersetzt und auch Kritik einbringt. Die Resultate der anonymen Abstimmungen waren für uns sehr erfreulich: Einerseits wollten wir wissen, ob wir mit der Plattform Entwicklungskonzept Unterland und Schaan auf dem richtigen Weg sind. Mit einem Durchschnitt von über 9 von 10 Punkten hat sich gezeigt, dass dem so ist. Mit 7,4 von 10 Punkten kam die «Vision 2050» auch inhaltlich gut an. Die Anwesenden haben im Workshop intensiv diskutiert und die «Vision 2050» sowie die Zielbilder positiv aufgenommen. Es ist uns ein grosses Anliegen, alle Stimmen zu hören und die Bevölkerung auf diesem Weg mitzunehmen. Wenn beispielsweise der VCL nun schreibt, dass man die S-Bahn habe ins Konzept reklamieren müssen, ist das nicht korrekt. Solche Seitenhiebe sind für den Prozess unnötig, und wir werden im Herbst eine separate Runde mit verschiedenen NGOs durchführen.

Aber was ist denn nun neu an der «Vision 2050»?

Risch: Neu ist sicher der Ansatz, dass das Land und die Unterländer Gemeinden mit Schaan übergreifend an der Raum-, Siedlungs- und Mobilitätsplanung arbeiten und sich gemeinsam auf den Weg gemacht haben. Dass wir sagen, nicht jeder für sich hat ein Problem, sondern wir haben gemeinsame Herausforderungen, die wir zusammen lösen möchten.

Kaiser: Das nicht jeder sein eigenes Süppchen kocht, sondern das Land und sechs Gemeinden gemeinsam an der «Vision 2050» arbeiten, ist ein Punkt. Neu ist aber auch, dass man das Problem raumplanerisch angeht und man die Anknüpfungspunkte Mobilität, Siedlungen, Natur und Landschaft gemeinsam betrachtet.

Hätte man nicht bereits früher verstärkt zusammenarbeiten sollen?

Kaiser: Vor allem im Unterland arbeiten wir gemeindeübergreifend bereits sehr gut zusammen, wie verschiedenste Projekte zeigen. Aber in diesem Rahmen, mit den verschiedenen Anknüpfungspunkten, ist das schon das erste Mal in der Art.

Risch: Natürlich wäre früher immer besser. Es wäre schön, die Lösungen heute schon auf dem Tisch liegen zu haben. Das ist aber nicht so, und deshalb ist es wichtig, dass wir nun auf dem Weg weitergehen, auf den wir uns begeben haben. Für uns war es sehr wichtig, die Gemeinderäte und Bevölkerung zu informieren und mit einzubinden. Im Herbst haben wir zudem noch Termine mit den Nichtregierungsorganisationen (NGO). Wir möchten auch deren Inputs abholen, weil die «Vision 2050» breit getragen werden soll.

«Ich finde nicht, dass Kritik laut wurde. Es ist klar, dass die Meinungen bei einer Vision auseinandergehen.»

FREDDY KAISER
VORSTEHER VON MAUREN

organisationen (NGO). Wir möchten auch deren Inputs abholen, weil die «Vision 2050» breit getragen werden soll.

Sollte aus diesem Gesichtspunkt nicht auch das restliche Oberland an Bord geholt werden?

Risch: Auf dieses Thema wurden wir mehrfach angesprochen und es war auch schon Thema, als möglichen weiteren Schritt auf die Gemeinde Vaduz zuzugehen. Andererseits bringen wir als Regierung natürlich die Sicht des ganzen Landes und somit auch die Anliegen der übrigen Gemeinden mit ein. In der «Vision 2050» fokussieren wir uns derzeit darauf, wo die diesbezüglich grössten übergreifenden Probleme liegen - und das ist im Unterland. Das Weitere lassen wir in anderen Programmen und Projekten - sei es im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein oder dem Mobilitätskonzept 2030 - die anderen Gemeinden und auch die Region nicht ausser Acht.

Kaiser: Die Zusammenarbeit mit allen Gemeinden gibt es ja wie erwähnt schon im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein, das in eine weitere Phase ging und aus dem auch schon Projekte umgesetzt werden. Jetzt konzentrieren wir uns auf die Unterländer Probleme. Schaan ist dabei, da es ans Unterland einige Anknüpfungspunkte gibt.

Welche Rückmeldungen, die Sie aus der Bevölkerung erhalten haben, werden in die «Vision 2050» einfließen?

Kaiser: Mir gegenüber wurde vor allem bemängelt, dass wir noch mutiger sein sollen und auch eine Vision für 2100 oder gar 2500 haben sollten. Da haben wir zuerst auch geschmunzelt. Aber man muss sich ansehen, wie schnelllebig die Entwicklung ist. Was Computer vor 20 Jahren konnten, hat heute alles auf einem Smartphone Platz. Oder wer hätte vor fünf Jahren von selbstfah-

renden Autos gesprochen? Deshalb ist die Frage berechtigt, wohin sich die Mobilität entwickeln wird.

Risch: Wir erhielten auch viele Detailanregungen, die wir aufnehmen konnten. Manche forderten zudem schnellere Massnahmen. Der Wunsch nach konkreten Lösungen hat sich etwa bei der S-Bahn gezeigt. Hier wurde kritisiert, dass sie nicht eingezeichnet war. Aber der Korridor ist ja eingezeichnet, nur die konkreten Verkehrsträger noch nicht. Wir haben das aber nicht vergessen, wir sind einfach noch nicht auf dieser Ebene. In Summe kann man sagen, die Zielbilder und die Vision werden breit getragen und jetzt besteht der Wunsch, das herunterzubrechen auf Gemeindeebene. Das ist auch unser nächster Schritt.

Kaiser: Kurzfristige Massnahmen waren durchaus ein Thema bei den Veranstaltungen. Das haben wir mit aufgenommen. Jetzt müssen die Gemeinden schauen, welche der Zielsetzungen man kurzfristig umsetzen kann.

Konkrete und kurzfristig umzusetzende Massnahmen sind bisher aber noch nicht festgelegt worden?

Kaiser: Nein, aber es wird sicher welche im Langsamverkehr geben. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms hat die Schweiz ja zum Beispiel Geld gesprochen, um etwas im Radverkehr umzusetzen. In Mauren wird damit der internationale Radweg, die Langmahdstrasse, saniert.

Eine weitere kurzfristige Massnahme wäre das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM). Die Regierung zeigte ja auf, dass ein BMM mit Parkplatzbewirtschaftung durchaus Potenzial hätte, den Verkehr zu verlagern. Ist diesbezüglich etwas geplant?

Risch: Die Postulatsbeantwortung hat gezeigt, dass das BMM ein Mittel mit gutem Effekt ist. Umgekehrt hat aber auch die Diskussion im Landtag gezeigt, dass man heute noch keine Mehrheit für verpflichtende Massnahmen findet. Die Ausführungen in der Postulatsbeantwortung sind trotzdem wichtig. Sie werden aber weniger im Entwicklungskonzept Unterland und Schaan, sondern eher im Mobilitätskonzept als mögliche Massnahme einfließen. Mit der Postulatsbeantwortung wurde sicher Aufmerksamkeit für das Thema geschaffen, auch wenn man das BMM nicht verpflichtend einführen will.

Zumindest auf freiwilliger Basis könnte man aber durchaus etwas machen, indem man die Unternehmen fördert - in finanzieller Hinsicht.

Risch: Das Land hat viel getan, um das BMM zu unterstützen, etwa mit einer Beratungsstelle. Schlussendlich müssen die Firmen heute aber selbst aktiv werden. Bezüglich einer finanziellen Förderung: Ein betrieb-



liches Mobilitätsmanagement wäre je nach Ausgestaltung - kostendeckend. Man müsste es also nicht einmal finanziell unterstützen.

Aber es wäre ein Anreiz.

Risch: Klar, eine finanzielle Förderung ist immer ein Anreiz. Ziel muss aber sein, dass jeder - Wirtschaft und Politik - seinen Beitrag leistet. Nur so können wir glaubwürdig weiter.

Kaiser: Bei BMM handelt es sich schon um ein konkretes Projekt, Einzelmassnahmen werden ja dann abgeleitet aus dem Masterplan. Wir sind aber noch nicht so weit: Noch sind wir bei der «Vision 2050», das ist eine Ebene höher. Es ist schwierig, der Bevölkerung dies zu vermitteln.

Aber in der «Vision 2050» wird ja auch schon das BMM erwähnt, und zwar, dass es regional abgestimmt werden soll. Was bedeutet das?

Kaiser: Bis jetzt kocht jeder sein Süppchen, künftig sollen das eben das Land und alle sechs Gemeinden zusammen machen.

Angeregt wurden bei der Informationsveranstaltung auch «neue Mobilitätsformen», was kann man sich konkret darunter vorstellen?

Kaiser: Ich habe verschiedenste Vorschläge aus der Bevölkerung gesehen. Von einer Seilbahnverbindung über das ganze Land über eine U-Bahn bis hin zu selbstfahrenden Autos, die man sich bestellt und die einen vor der Haustüre abholen, so dass man gar kein eigenes Auto

mehr braucht. Es hat mich gefreut, dass sich die Einwohner Gedanken machen.

Risch: Die Strasse wird auch in Zukunft ein wichtiger Verkehrsträger bleiben - aber wir werden auch andere Verkehrsträger brauchen. Die Schiene ist schon vorhanden, die könnte man besser nutzen. Aber wir denken durchaus auch an Verkehrsträger über und unter dem Boden.

«Die Schiene ist vorhanden, die könnte man besser nutzen.»

DANIEL RISCH
REGIERUNGSCHEF-STELLVERTRETER

Diesbezüglich wurde in der «Vision 2050» nebenbei erwähnt, dass unterirdische Verkehrsführungen im Dreischwesternmassiv und im Bereich des Eschnerberges diskutiert wurden, um die Wohngebiete vom Verkehr zu entlasten. Was hat es damit auf sich und warum wurden diese nicht im Visionsbild konkretisiert?

Kaiser: Bei einer Vision muss man natürlich auch unterirdische Verkehrsführungen andeuten, dass muss nicht zwingend ein Tunnel für Autos sein, sondern könnte auch eine U-Bahn sein. Wir müssen ja bis 2050 vorausdenken und sollten Portale für Verkehrsmittel oder Infrastrukturen, die noch nicht geboren sind, freihalten. Wir wollen zuerst aber noch die Gemeinderäte abholen. Das ist noch nicht passiert.

Risch: Unterirdische Verkehrslösungen sind erstens teuer und zweitens bedingen sie einen gewissen Vorlauf. So gesehen werden wir nicht kurzfristig irgendwo Tunnel graben. Wenn man aber von einer «Vision 2050» spricht und nicht über unterirdische Lösungen nachdenkt, hätten wir zu wenig weit gedacht.



Auch Vorarlberg habe zunächst an einer Vision gearbeitet, bevor es einen Masterplan mit konkreten Massnahmen entwickeln konnte, illustriert Freddy Kaiser, Vorsteher von Mauren, (rechts), an einem Beispiel. Gemeinsam mit Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch (links) ist er Vertreter des «Entwicklungskonzepts Liechtensteiner Unterland und Schaan». (Foto: Paul Trummer)

Kaiser: Wobei unterirdische Lösungen nicht wirklich etwas Neues sind. 2006 wurde im Landesrichtplan ein entsprechender Tunnel von Schaanwald nach Vaduz angedacht. Aber wie gesagt, es geht nicht um den Bau an sich, sondern um ein mögliches Portal freizuhalten.

Das heisst also, eine unterirdische Verkehrsführung unter dem Dreischwesternmassiv würde von Feldkirch beziehungsweise der Grenze bis nach Vaduz reichen? Und jene unter dem Eschnerberg?

Kaiser: Ja, aber ich wiederhole mich noch einmal, es geht nicht um den Bau, sondern um ein mögliches Portal freizuhalten. Wo genau die Spange im Eschnerberg verläuft, lassen wir noch offen. Man könnte auch die Eisenbahntrasse unterirdisch führen, zum Beispiel. Es gibt verschiedenste Ideen.

«Ich hoffe, die S-Bahn käme schneller. Ich bin ein klarer Befürworter und hoffe auf eine Lösung in welcher Form auch immer.»

FREDDY KAISER
VORSTEHER VON MAUREN

Apropos Eisenbahn. In einer Mitteilung betonten Sie nochmals, dass die S-Bahn im ÖV-Korridor der «Vision 2050» mitgedacht sei, auch wenn auf der Plankarte nicht explizit ausgewiesen. Ein klares Bekenntnis zu «FL-A-CH»?

Kaiser: Alle am Projekt beteiligten Vorsteher und die Vorsteherin bekennen sich zur S-Bahn.

Risch: Sagen wir so: Alle Involvierten bekennen sich zu auf Schienen geführtem Personenverkehr. Mein Ministerium hat ja bereits kommuniziert, dass wir wieder mit Österreich

Gespräche führen. Aber in der «Vision 2050» sind wir nicht auf Ebene der Verkehrsträger unterwegs.

Bei der S-Bahn hat man aber nicht noch über 30 Jahre Zeit, die UVP läuft 2025 ab. Wird es bis dahin eine Lösung geben?

Kaiser: Ich hoffe, sie käme schneller. Ich bin ein klarer Befürworter und hoffe auf eine Lösung, in welcher Form auch immer. In der Bevölkerung ist noch zu wenig verankert, welche Anknüpfungspunkte die S-Bahn bringen würde, auch nach Zürich und Wien. Wir liegen an einem sehr guten Knotenpunkt, vor allem über die Bahnverbindung. Das dürfen wir nicht verspielen.

Risch: Wir sitzen das Thema nicht aus und sind, wie ich ausgeführt habe, in Gesprächen mit der österreichischen Regierung. Die S-Bahn ist also nicht auf dem Abstellgleis.

Auf der Plankarte der «Vision 2050» ist ja wie erwähnt ein ÖV-Korridor nach Schaan eingezeichnet, vorhanden ist zudem einer Richtung Oberland. Können Sie der Idee des VCL, einer Regionalbahn von Schaan via Balzers nach Sargans, etwas abgewinnen?

Kaiser: Das ist in der «Vision 2050» angesprochen worden. Wenn wir von einer S-Bahn sprechen, ist der erste Schritt die bestehende Trasse. Für eine weiterführende Trasse bräuhete es zunächst Boden und vie-

le weitere Fragen müssten geklärt werden. Aber in eine Vision gehört so eine Idee hinein. Es ist nicht abwegig, darum wurde ein ÖV-Korridor in diese Richtung eingezeichnet.

Wie geht es jetzt mit der «Vision 2050» weiter?

Kaiser: Zuerst werden alle Gemeinderäte abgeholt. Die Zielbilder werden mit den Gemeinderäten konkretisiert. Daraus entwickelt sich dann der Masterplan.

Und dieser beinhaltet dann schon konkretere Massnahmen?

Risch: Wir haben natürlich auch die Sachen aus den Workshops aufgenommen und verfeinern nun die «Vision 2050». Dann wird in den Gemeinden analysiert, was die Zielbilder für die jeweilige Gemeinde sind. Das ist der nächste Schritt. Im nächsten Sommer/Herbst möchten wir die Bevölkerung wieder informieren können.

Wird dann bereits der Masterplan präsentiert?

Kaiser: Dann sollte es schon in den Masterplan übergehen, in dem wir konkreter werden.

Mit konkreteren Massnahmen sind dann tatsächlich konkrete Vorhaben wie der Ausbau einer Busspur oder eines Radwegs gemeint?

Kaiser: Dann wird es schon grössere Massnahmen geben müssen. Für eine Busspur müssen wir keine «Vision 2050» erarbeiten. Auch wenn das natürlich mit reingehört, beispielsweise eine von Nendeln bis zum Zollamt.

Risch: Auf der Ebene von Bauprojekten geht es dann um die Umsetzung.

Laut «Vision 2050» muss eine Autobahnverbindung Schweiz/Österreich nördlich und ausserhalb von Liechtenstein erfolgen. Auch der internationale Durchgangsverkehr sollte sich auf ein Minimum beschränken. Liechtenstein hat allerdings nicht viel Mitspracherecht, wie will man dieses Ziel verfolgen?

Risch: Wir bringen uns dort ein, wo möglich und wir haben auch entsprechende Gespräche geführt. Aber im Moment sieht die Planung von Österreich und der Schweiz weiter nördlich eine Verbindung vor. Da bringt sie uns wenig. Wir wären an einer Autobahnverbindung auf Höhe Mäder/Kriessern interessiert. Wenn das nicht auf der Agenda der Schweiz und Österreich steht, können wir nicht viel machen.

Wie wird sich die Tunnelspinne auswirken, wurde diese in der «Vision 2050» berücksichtigt?

Kaiser: Betreffend Tunnelspinne haben wir die dementsprechenden Verkehrsströme angeschaut.

Risch: Für konkrete Massnahmen ist es natürlich wichtig, dass wir wissen, was im angrenzenden Ausland passiert. Auf der Ebene der Korridore und Zielbilder hat die Tunnelspinne aber noch keinen Einfluss.

Kaiser: Den Austausch mit den Nachbarn haben wir in der «Vision 2050» auch aufgenommen. Was nützt es uns, wenn eine Busspur oder ein Radweg an die Grenze herangeführt und

dort nicht übernommen wird? Der Austausch findet statt und ist wichtig.

Rechnen Sie damit, dass die Tunnelspinne in Feldkirch kommt?

Kaiser: Es steht momentan viel in den Sternen.

Risch: Ich rechne damit, dass irgendwann eine Lösung kommt, weil es für Feldkirch eine Lösung braucht. Aber es ist wirklich schwierig, zu prognostizieren, was wann realisiert werden kann.

In der «Vision 2050» heisst es auch, man müsse das Verkehrsproblem an der Wurzel packen. Wo soll die sein?

Risch: Es gibt das verkehrspolitische Motto «Vermeiden - verlagern - verträglich machen». Beim Vermeiden stellt sich die Frage, zu welchem

Zweck und zu welcher Zeit ich überhaupt aus dem Haus muss. Verlagern lässt sich der Verkehr zeitlich oder durch einen Wechsel des Verkehrsmittels beispielsweise auf den öffentlichen oder den Langsamverkehr. Den Teil, der sich nicht verlagern oder vermeiden lässt, gilt es beispielsweise durch Lärmschutz oder dadurch, dass man den Verkehr aus den Zentren nimmt. Das sind die drei Bereiche, wobei die Wurzel eben das Mobilitätsbedürfnis der Menschen ist. Es stellt sich die Frage, wo man am effektivsten angreifen kann. Und nach meiner Meinung braucht es eine Kombination der drei Bereiche.

