

# «Wir wollen alle Verkehrsträger stärken»

**Verkehrspolitik** Die liechtensteinische Verkehrspolitik gibt immer wieder zu reden. Im Interview äussert sich die zuständige Ministerin Marlies Amann-Marxer zu den Pläne der Regierung und wie diese die Herausforderungen angehen will.

**Der Landtag hat in seiner November-Sitzung über den jährlichen Verkehrsinfrastrukturbericht zu befinden. Worin sehen Sie die zentrale Herausforderung in der liechtensteinischen Verkehrspolitik?**

**Marlies Amann-Marxer:** Die Gewährleistung einer funktionierenden Mobilität bei relativ hoher Zersiedelung in unserem Land stellt eine besondere Herausforderung dar. Es besteht der Anspruch auf problemlose Erreichbarkeit. Doch Bevölkerung und Arbeitsplätze nehmen stetig zu. Heute haben wir gleich viele Arbeitsplätze wie Einwohner und Einwohnerinnen. Entsprechend hoch ist der Bedarf an Zupendlern, die die Mehrheit der Beschäftigten ausmachen. Daraus ergeben sich Engpässe in der Mobilität, vor allem für den Berufsverkehr. Zu Spitzenzeiten morgens und abends stösst die Infrastruktur bald an ihre Grenzen. Stark betroffen ist das Liechtensteiner Unterland.

**Welche Faktoren beeinflussen die Verkehrspolitik massgeblich?**

Bei einem begrenzten Siedlungsraum wird unsere Verkehrspolitik – weit mehr als andere Bereiche – von zahlreichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Dies sind u. a. geografische Gegebenheiten, die eine relativ starke Zersiedelung sowie das Fehlen eines Raumplanungsgesetzes. Das Bedürfnis nach Mobilität auf begrenztem Raum und die Verkehrspolitik müssen sich mit der Wirtschafts-, Umwelt- und Finanzpolitik vereinbaren lassen. Zudem ist unser Verkehrssystem stark mit der Region vernetzt. Regionale Verkehrsinfrastrukturen und -angebote beeinflussen das Verkehrssystem in Liechtenstein massgeblich, begrenzen jedoch auch den eigenen Handlungsspielraum. Auch technische und gesellschaftliche Faktoren spielen hinein.

**An welche technischen und gesellschaftlichen Faktoren denken Sie?**

Die Mobilität befindet sich derzeit in einer grundlegenden Umbruchphase. Der technologische Fortschritt eröffnet eine Vielzahl von neuen Möglichkeiten (selbstfahrende Autos, ständige Verfügbarkeit qualitativ hochwertiger Verkehrsdaten, Mobilitätsplanung in Echtzeit). Der Trend in der Gesellschaft weist auf ein verändertes Mobilitätsverhalten hin. Carsharing, flexible Arbeitszeit- und Arbeitsplatzmodelle sowie Mobility Pricing gewinnen an Bedeutung.

**Gehen wir über zu konkreten Fragen. Im Rahmen politischer Veranstaltungen wurde wiederholt beklagt, dass die Umfahrung Zuschg, Schaanwald, von der Regierung nicht realisiert wurde. Es wurde angeführt, Schaanwald und Nendeln hätten auch ein schönes Dorfzentrum verdient. Was sagen Sie dazu?**

Die Gestaltung des Dorfzentrums ist Sache der jeweiligen Gemeinde. Nur wenn eine Landstrasse davon betroffen ist, entscheidet letztlich die Regierung. Das Ministerium sucht immer den Konsens mit der Gemeinde. Im Falle



Marlies Amann-Marxer will den ÖV ausbauen, das Fuss- und Radwegnetz stärken und das Strassennetz optimieren.

Bild: adm

der Umfahrung Zuschg wurde im Regierungsprogramm für die Legislaturperiode 2013–2017 von den beiden Regierungsparteien gemeinsam festgelegt, dieses Projekt derzeit nicht zu realisieren. Die Verlegung der bestehenden Strasse um das Zuschg-Gebäude hätte bei mässigem Nutzen verhältnismässig hohe Kosten verursacht.

Betreffend die Strassenraumgestaltung der Landstrasse in Nendeln haben bereits mehrere Gespräche mit dem Amt sowie auch zwischen dem Ministerium und der Gemeinde stattgefunden. Gemeinde und Land sind sich einig über die Ausgestaltung des Strassenraums. Die Pläne werden demnächst der Regierung zur Kenntnis gebracht, damit die Gemeinde auf dieser Basis ihre Planung vorantreiben kann. Die Strassenraumgestaltung wird den Dorfkern von Nendeln mit verhältnismässigem Aufwand zeitnah aufwerten. Der Aufwand dafür bleibt verhältnismässig.

Unabhängig davon wird auch die Umfahrung des Zentrums weiterverfolgt, losgelöst vom S-Bahnprojekt. Der Zeithorizont für die Umsetzung hängt weitgehend ab vom Vorankommen beim notwendigen Landerwerb sowie letztlich auch von der Zustimmung zu den notwendigen Investitionskosten.

**Wie würde die Umfahrung aussehen?**

Die geplante Umfahrung zweigt, aus Richtung Schaanwald kommend, ca. 400 m vor der Engelkreuzung in Richtung Eschen ab.

Auf Höhe des Hilti Logistikzentrums mündet der Verkehr dann mittels Bahnunterführung in die bestehende Hauptstrasse nach Eschen ein (Rheinstrasse). Damit wird der Verkehr Richtung Schweizer Autobahn nicht mehr über die Engelkreuzung geführt. Fahrzeuge Richtung Schaan fahren weiterhin über die Engelkreuzung.

**Mit Blick auf den geplanten Stadttunnel in Feldkirch wurden Stimmen laut, es sei zu wenig für Liechtenstein, nur zuzuschauen und auf den Erfolg der Beschwerden von anderen zu hoffen. Was sagen Sie dazu?**

Beim Stadttunnel handelt es sich um ein Strassenprojekt in Österreich, mit Einfluss auf Liechtenstein. Das Land Liechtenstein hat im Umweltverträglichkeits-Prüfverfahren (UVP-Verfahren) keine Parteistellung und somit keine Beschwerdemöglichkeit.

Die Regierung hat jedoch, als betroffener Nachbar, ihr Recht auf Anhörung und Stellungnahme genutzt und drei Stellungnahmen abgegeben sowie auch an den Konsultationsgesprächen die Position unseres Landes vertreten. Die Regierung hat somit alle Mittel genutzt, die ihr nach österreichischem Recht zustehen, um Änderungen des Projekts in den Teilbereichen zu erwirken, von denen unser Land negativ betroffen ist. Was die Ausschöpfung der Mittel über internationale Verträge betrifft, so hat die Regierung gegenüber Vorarlberg angekündigt, die Interessen unseres Landes gegebenenfalls auch auf diesem Weg wahrzunehmen.

**Ist die Forderung nach einer Verbindung der österreichischen A14 mit der schweizerischen A13 nördlich von Feldkirch berechtigt?**

Es existiert bis heute keine attraktive Verbindung der beiden Autobahnen. Dies hat Liechtenstein in der Stellungnahme zum Stadttunnel Feldkirch auch zum Ausdruck gebracht.

In Österreich wurde vonseiten Vorarlberg eine strategische Prüfung möglicher neuer Varianten für das gescheiterte S-18 Projekt positiv durchgeführt. Der Ball liegt nun beim Bund. Vorarlberg geht davon aus, dass bereits im kommenden Jahr mit der konkreten Planung einer Trassenführung begonnen werden kann. Die Route Feldkirch–Schweiz, via Liechtenstein, wird insbesondere vom Güterverkehr gewählt. Wenn der Lkw-Verkehr auf der Nord-Südroute über die geplante Neutrassierung von Dornbirn über Lustenau nach St. Margrethen geführt wird, ergibt sich daraus eine Entlastung für Liechtenstein.

**In der aktuellen Stunde vom 6. April 2016 wurden vom Landtag Lösungsmöglichkeiten zum Verkehrsproblem im Liechtensteiner Unterland diskutiert. Welche Strategie verfolgen Sie?**

Die Regierung verfolgt eine Politik der Stärkung aller Verkehrsträger. Eine Verbesserung erreichen wir nur mit einer Kombination aus dem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, der Stärkung des Fuss- und Radwegnetzes und einer Optimierung des Strassennetzes. Aufgrund des Wirtschaftszonen-

wachstums hat das Ministerium ein Entwicklungskonzept für das Liechtensteiner Unterland initiiert. Alle Unterländer Gemeinden sind als gleichberechtigte Partner beteiligt. Anstelle einer reinen Strassenführungs-Planung, ist eine gemeinsame Raumplanung notwendig. Die verschiedenen Bereiche (Wirtschaftsraum, Siedlungsraum, Verkehrsführung) beeinflussen sich gegenseitig.

**Wie weit ist dieses Entwicklungskonzept schon gediehen?**

In der ersten Phase wurde der Istzustand festgestellt und den Unterländer Gemeinden einzeln präsentiert. Danach konnte bei einer gemeinsamen Besprechung mit der Gemeindevorsteherin und den Gemeindevorstehern Einigkeit darüber erzielt werden, dass in einem langfristig ausgerichteten Masterplan die angestrebte Entwicklung von Verkehrs-, Siedlungs- und Wirtschaftsraum gemeinsam festgelegt werden soll. Anlässlich eines weiteren Treffens haben die Gemeinden ihre Ortsplanungen präsentiert. Diese werden beim nächsten Treffen im November diskutiert. Auch ist ein Miteinbezug der Oberländer Gemeinde Schaan als anstossender wichtiger Wirtschafts- und Verkehrsknotenpunkt in die Unterländer Raumplanung angedacht.

**Werden wir wieder konkret. Welche Massnahmen haben Sie zum Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sowie zur Stärkung des Fuss- und Radwegnetzes getroffen?**

Betreffend den Öffentlichen Verkehr soll der Regierung dem-

nächst ein Busbevorzugungskonzept zur Kenntnis gebracht werden. Im Konzept des Agglomerationsprogramms ist entlang der Zollstrasse in Schaan von der Rheinbrücke bis zum Rheindenkmal eine Busspur vorgesehen. Die Aufträge zum Bau wurden bereits vergeben. Im Zuge dessen wird auch der Fuss- und Radweg von der Fahrspur getrennt. Ferner wird im Jahr 2017 eine weitere Busspur in Vaduz vom Lindenkreis bis zur Post realisiert.

Die Regierung hat im Juli 2014 ein Hauptadrueten-Konzept verabschiedet. Der Fokus liegt dabei auf den Pendlern über den Rhein. Seit Genehmigung des Hauptadrueten-Konzepts werden die Netzlücken kontinuierlich geschlossen. Der neue Radweg entlang des Binnenkanals zwischen Triesen und Vaduz wurde bereits realisiert. Ebenso der beidseitige Rad- und Fussweg entlang der Essenstrasse von Eschen nach Benden/Gamprin. Zudem befindet sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein eine Rad- und Fussgängerbrücke zwischen Buchs und Vaduz in Planung.

**Warum in Vaduz und nicht im Unterland?**

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms, dessen Projekte vom Bund mitfinanziert werden, wurde auch die Erstellung von Radbrücken im Unterland geprüft. Die Studie zeigte klar, dass das grösste Potenzial zwischen Vaduz und Buchs besteht. Es wurde jedoch festgehalten, dass auch die Rheinquerung zwischen Haag und Benden verbessert werden muss. Dies soll im Rahmen der Sanierung der Rheinbrücke erfolgen.

**Und was wird zur Optimierung des Strassennetzes unternommen?**

Der Bau eines Bypasses beim Bänderer Kreis hat bereits begonnen. Durch den Bypass müssen Fahrzeuge von Eschen kommend, in Fahrtrichtung Benden, Schaan oder Ruggell nicht mehr den Kreis befahren. Sie werden aussen am Kreis vorbeigeführt, was zu einer Entlastung führt. Die Anschlussknoten der Industriegebiete von Eschen und Ruggell werden optimiert. In Ruggell hat sich die Regierung in enger Abstimmung mit der Gemeinde für einen Kreis entschieden. Das Vorprojekt als Grundlage für den Landerwerb läuft. Die Knotenform zum Anschluss des Industriegebietes Eschen wird derzeit geprüft.

Im Oberland befindet sich ein direkter Zubringer von der Rheinbrücke ins Industriegebiet Triesen in Planung. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Sie sollten noch dieses Jahr abgeschlossen werden, damit im 2017 mit der Detailplanung und der UVP begonnen werden kann.

Da das Verkehrsnetz aus finanziellen und umwelttechnischen Überlegungen nicht beliebig erweiterbar ist, ist eine optimale Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur unabdingbar. Dazu dienen regional abgestimmte Verkehrskonzepte wie das Agglomerationsprogramm und das Entwicklungskonzept Unterland. (adm)