

ergeht per Mail an  
alle Landtagsabgeordneten

in Kopie an:

Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport

Ministerium für Inneres, Bildung und Umwelt

Amt für Umwelt

Ruggell, 27. April 2020

## **Stellungnahme der LGU zum BuA 32/2020 betreffend das Mobilitätskonzept 2030 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen**

Sehr geehrte Abgeordnete des Hohen Landtags

Die Regierung hat der Öffentlichkeit am 8. April das Mobilitätskonzept 2030 vorgestellt. Mit dem vorliegenden BuA 32/2020 bittet die Regierung Sie, geschätzte Landtagsabgeordnete, verbindlich festzulegen, welche Vorhaben und Massnahmen des Konzeptes in den kommenden Jahren vorangetrieben und realisiert werden sollen.

Die LGU begrüsst ausdrücklich einen Grossteil der von der Regierung vorgeschlagenen Strategien und Massnahmen, da diese unseres Erachtens das Potenzial aufweisen *«weitsichtige Weichen»* für eine klima- und umweltfreundliche Mobilität in Liechtenstein zu stellen.

So unterstützt die LGU die vorgeschlagenen Massnahmen zur Anpassung und Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Aktivverkehrs, soweit sie natur- und umweltfreundlich umgesetzt werden, uneingeschränkt. Bei der angestrebten Radwegverbindung zwischen Nendeln und Schaan sehen wir jedoch diesbezüglich ein grosses Problem (BuA S. 35, Abs. 3):

Die LGU hat sich bereits in den Jahren 2013/14 mit einer wohlbegründeten [Stellungnahme](#) gegen den Bau eines Radweges entlang der Bahnlinie angrenzend an das Naturschutzgebiet Schwabbrünnen-Äscher ausgesprochen. Hier kollidieren verschiedene Interessen, was sich in den Planungsgrundlagen widerspiegelt. Als Hauptachse für den Alltagsradverkehr ist sowohl im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein (nicht behördenverbindliches Leitbild) als auch im behördenverbindlichen Landesrichtplan entlang der Bahnlinie ein Radweg vorgesehen. Er kollidiert jedoch mit ökologischen Interessen, insbesondere dem Wildtierschutz. Diesbezüglich sehen sowohl das Agglomerationsprogramm als auch der Landesrichtplan einen Korridor beziehungsweise eine Vernetzungsachse vor. Diese Vernetzung zwischen wertvollen Kernlebensräumen muss unbedingt weiter verbessert werden, statt sie durch eine zusätzliche Radwegverbindung zu verschlechtern.

Das Massnahmenpaket zur effizienteren Nutzung der bestehenden Kapazitäten begrüsst die LGU ebenfalls. Allerdings raten wir dringend zur Einführung eines verbindlichen BMM ab einer zu definierenden Betriebsgrösse.

Kritik übt die LGU an denjenigen Teilstrategien und daraus abgeleiteten Massnahmen, die zu einer Erhöhung des motorisierten Verkehrs führen. Insbesondere der MIV muss aus Klima-, Umwelt- und Naturschutzgründen sowie aus Gründen der Gesundheit und Lebensqualität deutlich vermindert werden. Als Beispiel seien hier die Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz (BuA S. 29) sowie die geplante Verbindungsstrasse zwischen Vaduz und Triesen genannt (BuA S. 31, 3.2.5 Leitprojekt

5), die zudem eine heute gern für die Naherholung genutzte Landschaftskammer schwer beeinträchtigen würde.

Es ist wohl unbestritten, dass ein Teil des heutigen MIV u.a. auf den öffentlichen und den aktiven Verkehr verlagert werden muss. Auf der anderen Seite den motorisierten Verkehr wieder zu fördern und dafür für unsere Lebensqualität wichtige Landschafts- und Naturwerte zu opfern, ist kontraproduktiv und nicht gerechtfertigt.

Aus diesem Grund empfiehlt die LGU dem Landtag, keinerlei Massnahmen zu beschliessen, welche die Gefahr in sich bergen, dass der motorisierte Individualverkehr erleichtert wird und in der Folge zunimmt.

Darüber hinaus ist noch nicht bekannt, wie gemäss Mobilitäts- und Raumkonzept geplante Nutzungen von Räumen nahe den Autobahnanschlüssen, z.B. für güterverkehrsintensive Industrie, mit gesetzlichen Vorgaben des Gewässerschutzes vereinbart werden können. Es ist seit Jahren bekannt, dass der Raumbedarf der Fliessgewässer für die Gewährleistung ökologischer Funktionen und den Hochwasserschutz gemäss Art. 25 GSchG festzulegen ist.

Im Mobilitätskonzept 2030, S. 56, Randziffer *3.5.2 Raumkonzept Liechtenstein*, führt die Regierung aus, dass das ebenfalls erst kürzlich publizierte Raumkonzept als strategischer Ordnungsrahmen für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten zu verstehen sei und *«die Zusammenarbeit über räumliche, fachspezifische und institutionelle Grenzen hinweg»* fördere. Das Raumkonzept sei gemäss dem aktuellen Regierungsprogramm *«als strategischer Rahmen in Abstimmung mit dem Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan sowie dem Mobilitätskonzept 2030 erarbeitet»* worden.

Die Erarbeitung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes wurde gemäss BuA von einer umfassenden Mobilitätsumfrage begleitet. Dies war sicher wichtig und richtig. Die LGU bedauert jedoch ausserordentlich, dass weder bei der Erarbeitung des Raumkonzepts noch des Mobilitätskonzepts ein Beteiligungsprozess stattfand. Auf eine Konsultation betroffener Organisationen wurde leider ebenfalls verzichtet.

Das Mobilitätskonzept hat einen Zeitrahmen von 10 Jahren und soll verbindlich werden. Damit bringt es weitreichende umweltwirksame Weichenstellungen mit sich. In prozeduraler Hinsicht hätte daher eine Strategische Umweltprüfung stattfinden müssen. Wir bedauern, dass daran offenbar nicht gedacht worden ist, und müssen es Ihnen überlassen, die rechtlichen Konsequenzen und Risiken daraus zu bewerten.

Wir bedanken uns im Voraus für den Miteinbezug unserer Gedanken in Ihre Diskussion.

Freundliche Grüsse



Wolfgang Nutt  
Präsident



Monika Gstöhl  
Geschäftsführerin