



Mobilität der Zukunft: Nicht hoffen, sondern fordern

Teil 2 Auto, Bus, Bahn und Fahrrad: Das Mobilitätskonzept 2030 will grundsätzlich alle Verkehrsmittel fördern. Der Landtag musste gestern dennoch Prioritäten setzen. Zumindest ein Stück weit ist der politische Wille nun dokumentiert.

VON DAVID SELE

Diskussionen über die Zukunft des Verkehrs sind schwierig. Das zeigte sich auch gestern, als der Landtag am Morgen die Beratungen zum Mobilitätskonzept 2030 weiterführte (Teil 1 der Debatte im «Volksblatt» vom Donnerstag). «Schwierig, aber wichtig», konstatierte Thomas Vogt (VU) nach etlichen weiteren Stunden. «Wir müssen endlich wissen, was politisch machbar ist.» Aktuell habe Liechtenstein noch ein Luxus-Verkehrsproblem. Doch dieses verschärfe sich täglich. Massnahmen müssten jetzt beschlossen werden, da diese oft erst in zehn oder mehr Jahren greifen, forderte Vogt. Darüber sind sich wohl alle Abgeordneten einig.

«Die Regierung ist willens»

Dennoch gibt es erhebliche Zweifel. Kann das Mobilitätskonzept 2030 endlich etwas bewegen? Es ist zwar umfassend, doch finden sich auch bei jedem Leitprojekt und jeder Massnahme Gegner. Und ein Kritikpunkt ist auch, dass es zu umfassend ist. Wird es also in einer Schublade verschwinden, wie so viele Konzepte zuvor?

Nicht hoffen, sondern fordern: «Die Regierung ist willens, wenn Sie das auch sind, schicken Sie uns los», sagte Verkehrsminister Daniel Risch in Richtung der Abgeordneten. Das Konzept legte er dem Landtag nicht nur zur Kenntnisnahme vor. Es war auch mit konkreten Handlungsanweisungen an die Regierung versehen. Diese überwiesen die Abgeordneten vollumfänglich und formulierten direkt noch einige mehr. Eine Garantie für Fortschritte bei der Verkehrsproblematik ist das nicht. Aber so ist der politische Wille immerhin ein Stück weit dokumentiert.

Und doch bleibt es schwierig. Allein die Frage, welche Massnahme denn zuerst ergriffen werden soll, spaltet den Landtag. Die Freie Liste will, dass zuerst der Öffentliche Verkehr (ÖV) ausgebaut wird, bevor neue Strassen gebaut werden, die den MIV attraktiver machen. Daraus wiederum schliesst Harry Quaderer (DU), dass die Freie Liste den motorisierten Individualverkehr (MIV) abschaffen will. «Es geht darum,



Verkehrsminister Daniel Risch stand Rede und Antwort zum Mobilitätskonzept 2030. (Foto: Michael Zanghellini)

dass der Verkehr fliesst. Dass der MIV auf den Strassen fahren kann und nicht im Stau steht», widerspricht Thomas Lageder (Freie Liste). Dabei helfe der ÖV-Ausbau allein aber auch nicht, wirft Wendelin Lampert (FBP) ein. Es brauche zusätzliche Massnahmen wie Betriebliches Mobilitätsmanagement, damit mehr Menschen den ÖV nutzen. «Wenn jeder denkt, er könne Auto fahren und nur andere sollen umsteigen, dann warten wir gemeinsam auf den nächsten Stau.»

Verzögerungen vermeiden

Weil aber ein Hauptziel des Mobilitätskonzept der ÖV ist, fürchtet Thomas Rehak (NF), der MIV komme zu kurz. Dem entgegen sind jedoch auch diverse Massnahmen für den MIV im Konzept enthalten, die im Landtag auch auf Zustimmung stossen. Sorge besteht jedoch, dass der Bau von Strassen durch Beschwerden, etwa von Umweltschützern, verhindert werden könnte. Alleine durch Einsprachen könnten solche Projekte um Jahre verzögert werden. Das dürfe bei wichtigen Projek-

ten, die im öffentlichen Interesse liegen nicht sein, betonte Alexander Batliner (FBP). Er erklärte anhand einer EU-Verordnung, dass das Beschwerderecht in solchen Fällen durchaus eingeschränkt werden dürfe. Ein Antrag Batliners, wonach die Regierung eine Abänderung des Naturschutzgesetzes sowie des Gesetzes über Umweltverträglichkeitsprüfungen vorlegen soll, unterstützte eine grosse Mehrheit der Abgeordneten.

Ein Tunnel durch den Eschnerberg?

Als weitere Sorge diverser Abgeordneter kristallisierte sich der Transitverkehr heraus. Vor allem das Liechtensteiner Unterland sei bedroht, mit dem Bau der Tunnelspinne in Feldkirch zum Durchfahrland zu werden. Die Ideen, dies zu verhindern, sind vielfältig. Erich Hasler (NF) regte an, den Österreicher Tunnel mittels einer Durchbohrung des Eschnerbergs bis nach Bendern zu leiten. Günter Vogt (VU) pflichtet dem bei. Tunnelösungen kämen im Mobilitätskonzept zu kurz. Der Eschner Daniel Oehry (FBP) wehrte sich gegen die

Durchlöcherung des Eschnerbergs. Damit werde der Transitverkehr erst recht angezogen. «Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten.» Dies gelte für einen Tunnel wie auch für eine Umfahrungsstrasse Schaan, womit der Transit von Feldkirch über Schaan auf die Schweizer Autobahn geleitet würde.

Das Problem ist jedoch ohnehin nicht der Transitverkehr - das versicherten von Thomas Lageder (Freie Liste) über Daniel Oehry (FBP) bis hin zu Verkehrsminister Daniel Risch diverse Anwesende im Vaduzer Saal. Das Problem ist der Binnen- und Pendlerverkehr. Dieser macht 95 Prozent des Verkehrsaufkommens aus. Dieser sorgt dafür, dass die Strassen zu den Stosszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Ein erster Schritt zur Abhilfe soll hier die S-Bahn Liechtenstein sein, weil insbesondere bei Pendlern die Umstiegsbereitschaft hoch zu sein scheint. Und die S-Bahn war - wie bei den meisten zuvor - auch bei dieser Verkehrsdebatte in aller Munde. Final werden sich die Abgeordneten damit Anfang Juni befassen.

Hausaufgaben für die Regierung

• Öffentlicher Verkehr (ÖV) sowohl betrieblich als auch bezüglich der Infrastruktur gemäss dem Mobilitätskonzept 2030 weiter auszubauen und zu bevorzugen.

• Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan in enger Abstimmung mit der Gemeinde Schaan bis zum 30. Juni 2021 vorlegen.

• Prüfen, ob Optimierung der Rheinübergänge Bendern-Haag und Vaduz-Sevelen gegenüber der Terminplanung des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein priorisiert werden kann.

• Massnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes zu priorisieren, umzusetzen oder einer definitiven Entscheidung zuzuführen.

• Total- oder Teilrevision des Gesetzes über das Verfahren in Expropriationsfällen (Enteignung) vorlegen.

• Entlang der Hauptverkehrsachsen, wo immer möglich, die notwendigen Mobilitätskorridore behörden- und grundeigentümerverbindlich sichern.

• Revision des gesetzlichen Verbandsbeschwerderechtes unter anderem bezüglich Beschwerdebefugnis in Art. 47 Naturschutzgesetz (NSchG) sowie Beschwerdelegitimation in Art. 32 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorlegen.

• Varianten zur Entlastung der Dorfzentren von Schaanwald und Nendeln in enger Abstimmung mit den Gemeinden prüfen.

• Dem Landtag jährlich Bericht zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 erstatten.

• Abklärungen betreffend nördlich von Feldkirch positionierter Autobahnverbindung zwischen der A14 in Österreich und der A13 in der Schweiz mit einer Option der finanziellen Beteiligung Liechtensteins vornehmen.

Auch ein Teil des Mobilitätskonzepts

Gesetz über Enteignungen soll revidiert werden

VADUZ Das bisher in Liechtenstein geltende Gesetz über das Verfahren in Expropriationsfällen stammt aus dem Jahr 1887 und wurde letztmals 1959 abgeändert. Enteignet wurde in Liechtenstein aber schon seit Jahrzehnten niemand mehr. Am Donnerstag erteilte der Landtag der Regierung nun den Auftrag, dieses Gesetz zu überarbeiten. «Es geht dabei um eine gesetzliche Grundlage für den wohl schwersten Eingriff in die Eigentumsgarantie, in deren Kernbereich. Seit 1887 bzw. 1959 hat sich viel getan und verändert, sodass es angezeigt ist, beim Gesetz nicht nur eine Teil-, sondern eine Totalrevision vorzunehmen», erklärte Daniel Seger (FBP) bei der Debatte zum Mobilitätskonzept. Bislang ist der Landtag für die Entscheidung über Enteignungsfälle zuständig. Dies sollte gemäss

Daniel Seger hinterfragt werden. Hierbei führt Seger neben der Gewaltenteilung auch die Persönlichkeitsrechte und den Datenschutz ins Feld: «Ich kann mir gut vorstellen, dass die direkt betroffenen Eigentümer nicht wollen, dass in der Öffentlichkeit bekannt wird, dass sie Eigentümer dieser Parzellen sind, welches Entgelt sie dafür erhalten sollen, diese Informationen öffentlich zugänglich werden und beraten werden sollen. Hier möchte ich die Regierung einladen zu prüfen, wie diesen Bedenken bei einer allfälligen weiteren Zuständigkeit beim Landtag begegnet werden kann», so Seger.

Keine Verschärfung

Diverse Abgeordnete forderten, dass der Landtag weiterhin das letzte Wort über Enteignungen haben soll.

So wurde auch die Befürchtung geäussert, dass sonst eventuell vor schnell Menschen enteignet werden. Verkehrsminister Daniel Risch beschwichtigte und versicherte, dass aus Sicht der Regierung die Enteignung nicht erleichtert werden solle. Jedoch sei das vorhandene Gesetz so alt, dass es teils auf andere Gesetze Bezug nimmt, die es gar nicht mehr gibt. Prämisse der Regierung sei bei einer Revision jedenfalls, wie im Bericht und Antrag zum Mobilitätskonzept ausgeführt: «Enteignungen sind nur in bestimmten, rechtlich geregelten Ausnahmefällen möglich. Der Enteignung aus verkehrstechnischen und anderen in der Erfüllung von Staatsaufgaben liegenden Gründen muss insbesondere ein übergeordnetes, dem Allgemeinwohl dienendes Interesse zugrunde liegen.» FBP-Ju-

rist Seger schlug vor, sich bei der Überarbeitung an der Schweiz zu orientieren: «Dies würde es erlauben, dass man auf die dort ergangenen Materialien und die Rechtsprechung zurückgreifen kann, was bei einem Gesetz wie einem Enteignungsgesetz für Rechtssicherheit und Klarheit sorgt.» In der Schweiz stammt das Gesetz über die Enteignung aus dem Jahr 1930 und wurde letztmals am 1. Januar 2012 abgeändert. Aktuell wird es wieder überarbeitet. Die Revisionsvorlage der Schweiz beinhaltet eine Anpassung der Verfahrensbestimmungen an die geänderten rechtlichen Verhältnisse, eine Vereinfachung der Organisation und Struktur der eidgenössischen Schätzungskommissionen und eine Anpassung verschiedener Regelungen an die heutigen Bedürfnisse. (ds)