

Enteignung soll Landtagshoheit bleiben

Kritik der Abgeordneten gehört: Das umstrittene Thema wird aus der geplanten Vorlage für ein neues Strassengesetz entfernt.

Gary Kaufmann

Es ist der Knackpunkt, wenn Lösungen für das Verkehrsproblem gesucht werden: Busspuren, Radwege und Strassen brauchen Platz. «Für Mobilitätsmassnahmen brauchen wir schlussendlich die Unterstützung der Bodenbesitzer», sagte Regierungsrat Daniel Oehry gestern an der Medienkonferenz. An dieser wurde der fünfte Monitoringbericht des Mobilitätskonzepts 2030 vorgestellt. Eines der elf Leitprojekte sieht vor, Tempo in die Raumbeschaffung zu bringen.

Voraussichtlich Ende Jahr möchte Oehry dem Landtag die Vorlage für ein neues Strassengesetz vorlegen. Ursprünglich sah dieses vor, dass die Regierung, unter bestimmten Voraussetzungen, künftig direkt über Enteignungen für den Bau von Landstrassen entscheiden kann. Zum Beispiel, wenn bereits ein Finanzbeschluss des Landtags vorliegt. Bisher ist bei jeder einzelnen Enteignung die Zustimmung der Abgeordneten notwendig, was in der Praxis dazu führt, dass kaum welche ausgesprochen werden. Diese Anpassung wäre somit ein wirksamer Hebel, allerdings wird nun auf diesen verzichtet. Manuel Roth von der Abteilung Verkehrsplanung im Amt für Hochbau und Raumplanung informierte: «Die Aspekte des Enteignungsrechts werden im Strassengesetz nicht mehr weiterverfolgt.» Stattdessen prüfe



Regierungsrat Daniel Oehry will beim Strassengesetz kein Risiko eingehen.

Bild: IKR/Tatjana Schnalzger

die Regierung organisatorische Massnahmen, um Verfahren beschleunigen zu können.

Machtkampf zwischen Landtag und Regierung

«Es gab viele kritische Stimmen im Parlament», erinnerte Verkehrsminister Oehry auf Anfrage. Vergangenen November, bei der Debatte zum Verkehrsinfrastrukturbericht 2026, sahen es

insbesondere Abgeordnete der Opposition kritisch, dass die Regierung die Kompetenz bei Enteignungen erhalten soll. «Dieses Verfahren muss beim Landtag bleiben, das dürfen wir nicht an die Regierung abgeben», sagte Thomas Rehak (DpL) damals. Eine Enteignung dürfe nur das «absolut allerletzte Mittel sein», betonte Marion Kindle-Kühnis (DpL). Insofern sei

die Hoheit beim Landtag richtig angesiedelt, damit sich das Land zuerst um Verhandlungen bemühe und das Recht auf Eigentum geschützt werde. Der zuständige Verkehrsminister hat die Gegenwehr offensichtlich zur Kenntnis genommen. «Ich habe diese als Regierungsrat in die Waagschale geworfen und bin zur Erkenntnis gelangt, dass wir den Passus bezüglich Ent-

eignungsrecht aus dem Strassengesetz herausnehmen», so Oehry. Um den Erfolg der Vorlage nicht zu gefährden, soll der umstrittene Aspekt also ausgeklammert werden. Bei den bevorstehenden Lesungen der Gesetzesvorlage müsse der Landtag aus seiner Sicht nun eine klare Position beziehen: «Will er für Enteignungen zuständig sein oder die Verantwortung in Teilen abgeben?»

Im ersten Fall besteht kein Handlungsbedarf für die Abgeordneten. Falls eine Mehrheit allerdings doch einen Vorteil darin sähe, dass die Regierung bei Enteignungen entscheiden kann, müsste diese von sich aus aktiv werden und fordern, den Passus wieder in das Strassengesetz aufzunehmen. Wenn kein entsprechender Antrag bei der ersten oder zweiten Lesung erfolgt, wäre die Revision über das Strassengesetz ad acta gelegt. Dann werde sich der Verkehrsminister nicht mehr für dieses Thema zuständig fühlen. «Dann müsste der Justizminister hergehen und das Enteignungsgesetz überarbeiten.» Wenn dann der Bau einer Landstrasse am Willen der Eigentümer scheitert, werde er den Antrag an den Landtag stellen und diesem die Rolle des Sündenbocks überlassen. Entweder, weil er – je nach Beschluss – dem Bodenbesitzer eine unangenehme Nachricht schicken oder ein Projekt von öffentlichem Interesse verhindern muss.

Fokus auf ÖV und Radnetz

Vor sechs Jahren wurde das Mobilitätskonzept 2030 verabschiedet. Seither informiert die Regierung mittels Monitoringberichten regelmässig über den aktuellen Umsetzungsstand. Diese Woche hat die Regierung die fünfte Ausgabe zuhänden des Landtags verabschiedet. In den Jahren 2024 und 2025 konzentrierte sich die Regierung auf Massnahmen zur Bevorzugung des Busses und Optimierung des Radnetzes. Zudem wurden die Sanierung der Rheinübergänge sowie neue Radbrücken über den Fluss vorangetrieben.

«Die meisten Leitprojekte des Mobilitätskonzeptes befinden sich in der Umsetzung», stellte Regierungsrat Daniel Oehry fest. Ausser die S-Bahn Liechtenstein, die 2020 vom Stimmvolk abgelehnt wurde. Die steigenden Zahlen, sowohl bei der Liniemobilität als auch bei den Radmessstellen, würden zeigen, dass die lancierten Massnahmen wirken.

Anfangs wurde jährlich ein Monitoringbericht verfasst, nun erscheint er alle zwei Jahre. Dazu meinte Oehry, dass Strassenprojekte Zeit brauchen: «Die Geschwindigkeit, in der sich Mobilitätsaspekte ändern, ist nicht so schnell, dass es jedes Jahr Neuigkeiten gäbe.» (gk)