

# «Das ist in Liechtenstein nun mal so»

**Bodenpolitik** Für Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch zeigt die Raumplanungsstudie der Stiftung Zukunft.li unkonventionelle Lösungsansätze auf, die auch überprüft werden sollen. Im Bereich Verkehr sollen an erster Stelle Alternativen zum Auto ausgebaut werden.

Interview\*: Manuela Schädler  
mschaedler@medienhaus.li

**Die Stiftung Zukunft.li hat ihre neueste Studie zum Thema Raumplanung vorgestellt. Haben Sie die Lektüre dazu bereits studiert?**

Daniel Risch: Neben dem Studium der neuen Studie der Stiftung Zukunft.li haben wir uns zwischenzeitlich auch mit den Autoren zu verschiedenen Themen austauschen können.

**Welcher Aspekt hat Sie besonders überrascht?**

Da sich mein Ministerium sowie das Amt für Bau und Infrastruktur in verschiedenen Ausprägungen mit den Themen der Studie beschäftigen, enthält die Studie für Fachpersonen kaum «Überraschungen». Ich kann aber festhalten, dass die Studie meines Erachtens die heutige Realität und die derzeit raumrelevanten Themen Liechtensteins gut auf den Punkt bringt und bezüglich der Lösung auch neue und unkonventionelle Ansätze zeigt.

**Vor allem der Bereich Verkehr wurde analysiert. Was sagen Sie zu den Lösungsansätzen der Stiftung, insbesondere zur Idee, ein landesweites Mobility Pricing einzuführen?**

Dass Mobility Pricing ein sehr effektives Mittel sein kann, steht ausser Frage. Allerdings denke ich, dass die Ausweitung des Angebots von attraktiven Alternativen zum motorisierten Individualverkehr an erster Stelle stehen sollte. An solchen Alternativen wird derzeit im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2030 gearbeitet. Und selbstverständlich gibt es hier eine Abstimmung mit den Ergebnissen der Stiftung Zukunft.li – aber auch mit den Inhalten und Ergebnissen der Plattform Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan sowie dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-



Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch sieht keinen Grund, das Raumplanungsgesetz neu aufzurollen. Bild: Archivbild

Liechtenstein. Die Studie zeigt einmal mehr, dass die geografische Begrenztheit Liechtensteins und der daher nur spärlich zur Verfügung stehende Raum, den Denkraum möglicher Lösungen einschränken. Dies ist in Liechtenstein nun mal so. Damit müssen wir umgehen.

**Dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) Priorität hat, wird auch in der Studie thematisiert. Was für Pläne gibt es bereits in diesem Bereich?**

Auch hier deckt sich die Sicht der Studienautoren mit der der Fachexperten und der verschiedenen Gremien, in denen die Mobilitätsthemen in Liechtenstein und der Region diskutiert werden. Ziel ist es, dass der ÖV und der Langsamverkehr wirkliche Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos werden. Dies ist im ÖV mittels eines geeigneten Fahrplans und Liniennetzes sowie einer genügenden Anzahl Kursen auf den Strecken sowie einer weitergehenden Busbevorzugung, beispielsweise mit weiteren Busspuren, machbar. Mit Blick auf die Raumplanung sollte die Siedlungs- und Arbeitsplatzverdichtung natürlich dort stattfinden, wo bereits

reifen Grundstücken gegen Wohnfläche.

Das Thema Raumplanung, welches in Zusammenarbeit mit der Uni Liechtenstein entstanden ist, wurde in einem separaten Bericht genauer beleuchtet. Hier fordert die Stiftung einen Neustart, nachdem das Thema nach der Volksabstimmung im Jahr 2002 eingeschlafen ist.

Die Studie ist zu finden unter: [www.stiftungzukunft.li](http://www.stiftungzukunft.li)

zur Nutzung des eigenen Autos werden. Dies ist im ÖV mittels eines geeigneten Fahrplans und Liniennetzes sowie einer genügenden Anzahl Kursen auf den Strecken sowie einer weitergehenden Busbevorzugung, beispielsweise mit weiteren Busspuren, machbar. Mit Blick auf die Raumplanung sollte die Siedlungs- und Arbeitsplatzverdichtung natürlich dort stattfinden, wo bereits

reifen Grundstücken gegen Wohnfläche.

Das Thema Raumplanung, welches in Zusammenarbeit mit der Uni Liechtenstein entstanden ist, wurde in einem separaten Bericht genauer beleuchtet. Hier fordert die Stiftung einen Neustart, nachdem das Thema nach der Volksabstimmung im Jahr 2002 eingeschlafen ist.

Die Studie ist zu finden unter: [www.stiftungzukunft.li](http://www.stiftungzukunft.li)

Die Stiftung Zukunft.li will mit der Studie wieder Bewegung in das Thema landesweite Raumplanung bringen. Denn seit der Volksabstimmung im Jahr 2002, an der eine entsprechende Gesetzesvorlage an der Urne abgewiesen wurde, ging auf Landesebene nicht mehr viel vorwärts. Denken Sie auch, dass es wieder Zeit für einen «Neustart» ist, wie die Stiftung betont?

Meines Erachtens ist ein «Neustart» nicht angezeigt, da die Raumplanung und die geordnete Entwicklung des Raums auch ohne eigenes Raumplanungsgesetz vorangetrieben wurde und wird. Der Volkswille ist zu respektieren und daher soll der vom Gesetzgeber hierfür gegebene Spielraum bestmöglich genutzt werden.

**Trotzdem: Wie gedenkt die Regierung in diesem Thema weiter zu verfahren?**

Die Regierung hat in dem im Jahr 2017 vorgestellten Regierungsprogramm ausgeführt, dass in dieser Legislatur ein Raumkonzept für Liechtenstein erstellt werden soll. Daran ar-

beitet eine entsprechende Arbeitsgruppe mit Vertretern des Ministeriums, der Ämter, der Gemeinden und einigen Fachexperten. Zudem beteiligt sich Liechtenstein in verschiedenen raumorientierten Gruppen und Plattformen.

**Werden Sie die Vorschläge der Stiftung Zukunft.li weiterverfolgen?**

Natürlich werden das Ministerium und das Amt für Bau und Infrastruktur die Vorschläge in ihre Überlegungen mit einfließen lassen. Die Tragweite und möglichen Konsequenzen, welche die Umsetzung der Vorschläge mit sich bringen, werden dabei beleuchtet, um am Ende die besten Lösungen für unser Land zu finden. Dabei gilt es selbstredend, die Gemeindefürsorge und Vorstellungen sowie Interessen der Verbände und Bevölkerung zu berücksichtigen.

**In Zusammenarbeit mit der Universität Liechtenstein hat die Stiftung Visionen entwickelt, wie Liechtenstein im Jahr 2050 aussehen könnte. So wird unter anderem ein Bild von drei Städten oder gar einem Leben am und auf dem Rhein gezeichnet. Wo sehen Sie Liechtenstein in 30 Jahren?**

Ich hoffe sehr, dass wir im Jahr 2050 in einem Liechtenstein leben dürfen, das sich seinen ländlichen und naturnahen Charakter mit teils urbanen Angeboten und Ortszentren erhalten hat. Kurz: Ich sehe ein Liechtenstein, das sich durch eine abgestimmte und kontrollierte Entwicklung nicht allzu sehr von Liechtenstein im Jahr 2019 unterscheidet. Liechtenstein soll auch in Zukunft ein Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum ermöglichen, ohne seine Wohn- und Standortqualität zu gefährden.

\*Dieses Interview wurde schriftlich geführt.

## Studie «Raumentwicklung Liechtenstein – Gestalten statt nur geschehen lassen»

Die Stiftung Zukunft.li hat Ende März die umfassende Studie zur Raumentwicklung Liechtenstein präsentiert. Der über 140 Seiten dicke Bericht deckt vor allem drei Themenbereiche ab: Die Raumentwicklung an sich, der Verkehr sowie der Boden- und Immobilienmarkt. Zusammen mit Experten wurden auch Empfehlungen an die Politik ausgearbeitet.

Im Bereich Verkehr wird neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs auch das Mobility-Pricing-

System vorgeschlagen. Danach soll nur für die effektive Nutzung der Strassen bezahlt werden. Durch höhere Preise an den Spitzenzeiten kann der Verkehr gelenkt und die Kapazität der Strasse besser ausgenutzt werden.

Die Bodenbank ist eine weitere Massnahme, die im Bericht erläutert wird. Sie soll als Instrument zur inneren Verdichtung dienen und der Zersiedelung entgegenwirken. Die Bodenbanken ermöglichen den Tausch von nicht bau-

reifen Grundstücken gegen Wohnfläche.

Das Thema Raumplanung, welches in Zusammenarbeit mit der Uni Liechtenstein entstanden ist, wurde in einem separaten Bericht genauer beleuchtet. Hier fordert die Stiftung einen Neustart, nachdem das Thema nach der Volksabstimmung im Jahr 2002 eingeschlafen ist.

Die Studie ist zu finden unter: [www.stiftungzukunft.li](http://www.stiftungzukunft.li)

## Landespolizei prüft Einsatz von E-Autos

**Erwägungen** Die Kantonspolizei St. Gallen setzt neu auf Elektroautos. Die liechtensteinische Landespolizei prüft, ob elektrisch betriebene Fahrzeuge auch von ihr verwendet werden könnten. Diese kämen aber nur als Zivilfahrzeuge zum Einsatz.

Die Kantonspolizei St. Gallen erhält in den kommenden Tagen 13 Elektroautos. Mit einigen wird der Patrouillendienst durchgeführt, andere werden als zivile Polizeiautos eingesetzt. In den nächsten eineinhalb Jahren sollen 15 weitere Fahrzeuge folgen. Eine Entwicklung, die auch die liechtensteinische Landespolizei beobachtet. So wird laut Sibylle Marxer, Mediensprecherin der Landespolizei, auch für die Landespolizei eine Ausstattung mit Zivilfahrzeugen geprüft. Hierfür steht sie in engem Kontakt mit der Kantonspolizei St. Gallen, um deren Evaluationsergebnisse bei einer allfälligen Anschaffung berücksichtigen zu können.

**Nicht als Spezialfahrzeuge im Einsatz**

Die Elektroautos kämen in Liechtenstein aber explizit nicht als



Die Kantonspolizei St. Gallen hat E-Autos der Marke Hyundai angeschafft.

Bild: zvg

Spezialfahrzeuge zum Einsatz, denn hierfür sind sie nicht geeignet, erklärt Sibylle Marxer. Unter

Spezialfahrzeugen versteht die Polizei Fahrzeuge wie Streifenwagen, Verkehrsunfallbusse, Pi-

kettfahrzeuge, Personentransporter oder auch Observationsfahrzeuge. Sie alle müssen spe-

zielle Anforderungen erfüllen, wie beispielsweise eine grosse Reichweite bieten oder einen Allradantrieb haben. Und damit können die meisten Elektroautos gegenüber Standardfahrzeugen nicht aufwarten.

**Basler Polizei setzt auf Marke Tesla**

Die Kantonspolizei hat die Mitteilung, dass sie Elektroautos anschaffen wird, am vergangenen Mittwoch, dem Tag des Lärms, veröffentlicht. Somit ist neben anderen Aspekten der Lärmschutz ein zentrales Argument für die Anschaffung der E-Autos. Dabei handelte es sich um Fahrzeuge der Marke Hyundai, konkret der Hyundai Kona EV.

Welche Autos es allenfalls in Liechtenstein geben wird, hängt laut Marxer vom Verwendungszweck ab. Die Basler Polizei bei-

spielsweise wird ab diesem Wochenende mit E-Autos der Marke Tesla unterwegs sein. Eingesetzt werden vorerst zwei der insgesamt sieben neuen elektrischen Alarmpikett-Fahrzeuge. Mit den neuen Teslas ersetzt die Basler Polizei ihre bisherigen Fahrzeuge der Marke Mercedes. Die Teslas sind mit rund 140 000 Franken etwa 50 000 Franken teurer als ein entsprechendes Dieselfahrzeug. Dafür überzeugten die Teslas die Behörde in puncto Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz.

Bei der Kantonspolizei Graubünden zeigt man sich laut einem Bericht der «Südschweiz» skeptisch gegenüber Elektroautos. Das Preis-Leistungs-Verhältnis stimme noch nicht.

Susanne Quaderer  
squaderer@medienhaus.li