



Mehr Einwohner und mehr Beschäftigte benötigen ihren Platz. Noch gibt es genügend Grundflächen, wie unsere Luftaufnahme vom Unterland mit Eschen und Mauren zeigt. (Foto: Michael Zanghellini)

Peter Beck: «Es ist Zeit, dass wir wieder über die Raumentwicklung nachdenken»

Interview Seitdem die Stimmbürger im Jahr 2002 ein Raumplanungsgesetz abgelehnt haben, wird die Diskussion darüber gemieden. Die Stiftung Zukunft.li will mit einer neuen Studie zu den Themen Verkehr, Raumentwicklung und Bodenmarkt neue Impulse setzen und die Diskussion wiederbeleben.

VON SILVIA BÖHLER

«Volksblatt»: Herr Beck, welche Intention hat die Stiftung Zukunft.li, eine weitere Studie in Auftrag zu geben?

Peter Beck: Heute gibt es in Liechtenstein noch grüne Wiesen und der Verkehr ist trotz morgendlichem Stau meist noch erträglich. In Zürich ist es beispielsweise viel schlimmer. Genau diese Sicht ist aber trügerisch. Der Blick in die Zukunft mit einem weiteren Wachstum der Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen zeigt, dass uns neben den positiven Aspekten des Wachstums auch dessen negative Folgen beschäftigen werden. Diese Folgen müssen wir intelligent managen und nicht einfach geschehen lassen. Mit unserer Studie wollen wir die Diskussionen zu diesen Themen anstossen. Denn Entscheidungen, die wir heute fällen, wirken in 20 oder 30 Jahren. Füllen wir sie nicht, wird sich der Raum trotzdem verändern, aber unkontrolliert und ohne klare Zielsetzung. Wir haben also eine Verantwortung für die kommenden Generationen, die wir heute wahrnehmen müssen.

Eine Folge des Wachstums ist der Verkehr. Er ist bereits heute ein Dauerthema.

Viele Komponenten tragen zur heutigen Situation bei, das wirtschaftliche Wachstum ist dabei sicherlich zentral. Ein Beispiel: Im Jahr 2017 wurden rund 1100 neue Stellen geschaffen, wovon 85 bis 90 Prozent mit Zupendlern besetzt wurden. Also fahren jeden Tag bis zu 1000 Autos zusätzlich ins Land. Das entspricht der theoretischen Kapazität von 40 Minuten auf einer Rheinbrücke. Hinzu kommen 10 000 Einwohner Liechtensteins, die ebenfalls zu ihren Arbeitsplätzen pendeln. Dieser Arbeitsverkehr führt jeweils am Morgen und abends zu Verkehrsspitzen, die teilweise bereits heute die Infrastruktur überlasten. Dadurch verteilt sich der Verkehr immer stärker über das Land, da die neuralgischen Punkte gemieden werden. Also wird z. B. ein Umweg über Ruggell gefahren, wo die Strassen noch frei sind und der Verkehr breitet sich immer mehr aus.

Die Verkehrsknotenpunkte sind vor allem die Rheinübergänge?

Die Grenzübergänge generell sind problematisch. Diese werden aber nicht nur von Zupendlern belastet,

auch der Unterländer, der in Vaduz arbeitet und die A 13 für den Arbeitsweg nutzt, quert zweimal pro Arbeitsweg eine Rheinbrücke. Bei vielen problematischen Stellen können wir also gar nicht autonom agieren. Deshalb ist eine überregionale Zusammenarbeit nötig. Grundsätzlich müssen wir aber eigene Lösungen realisieren, denn andere werden uns die Probleme nicht abnehmen.

Was benötigt es für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung?

Unseres Erachtens sind zwei Komponenten notwendig. Zum einen braucht es ein besseres Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln. Interessanterweise zeigt sich nämlich, dass die Menschen in Liechtenstein immer mehr das eigene Auto für ihren Arbeitsweg benutzen. Seit 1990 verzeichnet das Land einen steigenden Anteil des motorisierten Individualverkehrs. In anderen Ländern – wie beispielsweise bei unseren Nachbarn im Rheintal – hat im selben Zeitraum die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zugenommen. Entscheidend dafür werden als zweite Komponente Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer sein. In Liechtenstein kommen auf 1000 Einwohner 780 PKWs. Gleichzeitig haben wir auf dem Arbeitsweg eine Besetzungsquote von 1,04 Personen pro Auto, in der Schweiz beträgt die Quote 1,38 Personen. Fahren 100 Liechtensteiner zur Arbeit, sind es 96 Autos, fahren 100 Schweizer zur Arbeit, sind es 72 Autos. Die meisten von uns sind also Teil des Problems.

Das Land benötigt also keine neuen Strassenprojekte?

Ich glaube nicht, dass wir mit neuen Strassen das Problem lösen können. Wir müssten dann ja neue Rheinbrücken oder Autobahnausfahrten gemeinsam mit der Schweiz bauen, wobei diese wahrscheinlich andere verkehrspolitische Prioritäten setzt. Wir müssen eigene Wege finden, diese aber mit unseren Partnern abstimmen und koordinieren.

Gibt es Anregungen, wie man die Menschen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen kann?

Das Angebot hat Auswirkungen auf die Nachfrage. Deutlich sichtbar wurde das in den Jahren, in denen die Staatsbeiträge für die LIEmobil gekürzt wurden. Die Folge war ein geringeres Angebot und tiefere oder



Peter Beck, Projektleiter der Stiftung Zukunft.li. (Foto: Michael Zanghellini)

zumindest stagnierende Fahrgastzahlen.

Wie sieht es mit der S-Bahn aus?

Ein wichtiges Projekt, zu dem ich mich aber erst bei der Vorstellung der Studie äussern möchte.

Entscheidenden Einfluss auf den Verkehrsfluss hat auch die Raumplanung. Wird Ihrer Meinung nach in diesem Bereich genug getan?

Seit der Ablehnung des Raumplanungsgesetzes im Jahr 2002 wird das Thema der landesweiten Raumentwicklung gemieden. Wir sind der Meinung, dass wir uns wieder bewusst damit auseinandersetzen müssen. Die einzelnen Gemeinden sind zwar aktiv, sichtbar wird das zum Beispiel in Schaan mit der Zentrums-gestaltung. Es muss aber landesweit über die Raumentwicklung diskutiert werden. Denn gerade in Bezug auf den Verkehr sind es gemeindeübergreifende Herausforderungen, die wir als Land lösen müssen. Ein erster Lichtblick ist das Entwicklungskonzept Unterland plus Schaan.

Eine weitere Folge des Wachstums ist die Zersiedelung. Derzeit sind Bauzonenflächen für 100 000 Einwohner ausgewiesen. Ist das nicht etwas überdimensioniert?

Unsere Analysen zeigen, dass die

Wohnzonen Platz für rund 140 000 Einwohner bieten. Natürlich ist das überdimensioniert. Bevölkerungsszenarien gehen davon aus, dass Liechtenstein im Jahr 2050 etwa 44 000 Einwohner zählt. Warum so viele Bauzonen ausgewiesen wurden, kann ich nicht beantworten. Diese Sünde der Vergangenheit ist kaum korrigierbar. Deshalb müssen wir den Blick nach vorne richten und schauen, wie wir mit dieser Situation intelligent umgehen.

Die ausgewiesenen Bauzonen bieten jede Menge Platz für die Zersiedelung der Orte. Ist das kein Problem?

Die Zersiedelung ist ein grosses Thema und verursacht mit der notwendigen Erschliessung auch Kosten und Mehrverkehr. Liechtenstein befindet sich aber in einem Übergangsprozess. Wir sind nicht mehr ländlich, aber auch keine Stadt. Betrachtet man Triesen, Vaduz und Schaan, die immer enger zusammenwachsen, kann man bereits von einer Agglomeration sprechen.

Ist die Zersiedelung ein Zeichen für eine ungenügende Raumplanung?

Wir sind der Meinung ja. Aber natürlich hat sich unser Land in den letzten 30 Jahren auch entwickelt. Wir sind mehr Einwohner, stellen mehr Arbeitsplätze zur Verfügung - ge-

meinsam mit den Pendlern halten sich täglich rund 60 000 Menschen im Land auf. Wir müssen deshalb die Folgen des Wachstums aktiv managen. Ein Teil der Lösung kann eine bessere Ausnutzung der bereits bebauten Flächen sein, also eine massvolle Verdichtung nach innen. Dies wird beispielsweise dadurch ermöglicht, dass in bestimmten Gebieten höher gebaut werden darf, wie dies im Schaaner Zentrum derzeit geschieht.

Das sind erste Schritte, braucht es grössere Visionen?

Im Rahmen unserer Studie haben sich Studenten der Universität Liechtenstein Gedanken zu Liechtenstein 2050 gemacht. Gestützt auf Megatrends, wie etwa der Klimawandel, haben sie Visionen entwickelt, die Denkanstösse und Anregungen sein sollen. Es ist wichtig zu wissen, in welche Richtung wir uns entwickeln wollen. Dann kann sich auch ein Verständnis dafür entwickeln, dass es jetzt Zeit ist, Entscheidungen für die Zukunft zu treffen - auch wenn es für unsere Generation vielleicht Verzicht bedeutet.

Trotz der vielen Bauzonen sind die Bodenpreise im Land enorm hoch. Was kostet ein Quadratmeter in Liechtenstein?

Es gibt leider keine offizielle Statistik dazu, was wir als grosses Manko empfinden. Der ehemalige Landeschätzer Peter Konrad hat vor ein paar Jahren Schätzungen veröffentlicht und darin ein Klafter mit 3500 bis 4000 Franken bewertet. Das sind über 1000 Franken pro Quadratmeter. Je nach Lage werden auch deutlich höhere Preise bezahlt. Das tiefe Angebot treibt die Preise in die Höhe, sicher auch aufgrund einer gewissen Intransparenz. Zu diesem Thema wären offizielle Daten wünschenswert.

Boden ist also ein teures Gut, für eine übergeordnete Raumplanung und -entwicklung ein schwieriges Unterfangen?

Für Infrastrukturprojekte wird Boden benötigt. Sollen beispielsweise separate Busspuren gebaut werden, kann das ziemlich teuer werden - denn eine Entschädigung findet zum Marktpreis statt. Letztlich hängt also alles an der Raumplanung. Es ist deshalb höchste Zeit, dass wir dieses wichtige Zukunftsthema gemeinsam angehen.