

Liechtensteins Landschaft braucht Ideen

Fortschritt Raumentwicklung, Verkehr, Bodenmarkt - in diesen Bereichen müssen die Weichen für die Zukunft gestellt werden. Die Stiftung Zukunft.li will mit ihrer neuesten Studie zur Diskussion anregen.

VON SILVIA BÖHLER

1 Land, 160,5 Quadratkilometer, 32 000 tägliche Pendler, 140 000 Wohnzonen: Gerade Liechtenstein mit seiner überschaubaren Grösse müsste sich dem Thema Raumplanung und -entwicklung besonders widmen. Doch die vergangenen 17 Jahre befand sich die Politik diesbezüglich vermutlich im Dornröschenschlaf: Seit der Ablehnung des Raumplanungsgesetzes im Jahr 2002 hat sie sich nicht mehr aktiv mit der Raumentwicklung befasst - von einigen Ausnahmen wie der Vision 2050 der Unterländer Gemeinden und Schaan abgesehen. Ein Weckruf soll deshalb die neue Studie der Stiftung Zukunft.li darstellen. Das 145-seitige Dokument enthält Fakten und Empfehlungen

zur Raumentwicklung, beleuchtet aber auch den Boden- und Immobilienmarkt sowie die Entwicklungen im Bereich Verkehr. Gestern wurde die Studie den Medien vorgestellt.

Platz für 140 000 Einwohner

Während der Wald und landwirtschaftlich genutzte Flächen 75 Prozent Liechtensteins ausmachen, beträgt die Siedlungsfläche lediglich 11 Prozent, das entspricht ganzen 18 Quadratkilometern. Der wirtschaftliche Aufschwung in den vergangenen Jahrzehnten führte dazu, dass Gebäude, Verkehrsflächen, Industrie- und Gewerbeareale, Erholungs- und Grünflächen enorm zugenommen haben. «In den vergangenen 20 Jahren ist die Siedlungsfläche um fast 40 Prozent gewachsen, das entspricht 1,4 Mal der Fläche von Schellenberg und ist hauptsächlich zulasten der Landwirtschaft gegangen», verdeutlichte Projektleiter Peter Beck. Die ausgewiesenen Wohnzonen würden mittlerweile Platz für rund 140 000 Einwohner bieten. Dem gegenüber steht ein Bevölkerungsszenario des Amtes für Statistik, wonach Liechtenstein bis zum Jahr 2050 rund 44 000 Einwohner zähle. Die Wohnzonen sind damit über viele Jahrzehnte hinaus zu



Projektleiter Peter Beck stellte gestern die Studie den Medien vor. (Foto: Michael Zanghellini)

gross angelegt. Diese Sünden der Vergangenheit liessen sich aber nicht mehr rückgängig machen, heisst es in der Studie.

Chancen und Weichen für Zukunft

Trotz grosser Anstrengungen, die negativen Folgen des wirtschaftlichen Aufschwungs für die Raumplanung möglichst zu vermeiden und den Boden für die kommenden Generationen zu erhalten, scheiterten Landtag und Regierung mit mehreren Gesetzesvorlagen vor dem Volk. In Liechtenstein fehlen bis heute ganzheitliche und gemeindeübergreifende Raumplanungsinstrumente. Dabei ist es gemäss den Studienautoren heute unabdingbar, eine aktive Raumentwicklung zu betreiben. Denn der Raum entwickle sich - ge-

steuert oder ungesteuert. Peter Beck plädierte deshalb für einen sofortigen Neustart des Raumentwicklungsprozesses. Dabei sollten aber auch die Bürger und die Wirtschaft miteinbezogen werden, denn die Veränderung betreffe alle und es brauche ein gemeinsames Verständnis für notwendige Massnahmen. Ebenso müssten die globalen Trends, wie Digitalisierung, Veränderung der Mobilität, demografischer Wandel, Klimawandel oder neue Wertevorstellungen für das Zusammenleben antizipiert und in eine vorausschauende Raumentwicklungsstrategie integriert werden.

Studenten entwickeln Szenarien

In einer Teilstudie haben Architekturstudenten der Universität Liech-

tenstein vier Zukunftsbilder und -szenarien entwickelt. Zusammen mit der Analyse von Best-Practice-Beispielen sind liechtensteinspezifische Handlungsempfehlungen entstanden. So sollte der Mut zu einem langfristigen Denken und Handeln - unabhängig von politischen Wahlzyklen - gegeben sein, überregionale und lokale Akteure eingebunden werden sowie eine konsequente Abstimmung und Schaffung von Verbindlichkeiten erfolgen.

«Nach dem jahrelangen Stillstand muss wieder agiert anstatt reagiert werden», bekräftigte Peter Beck. Die dafür notwendigen rechtlichen Instrumente und Kompetenzen seien vorhanden, entscheidend sei deshalb der politische Wille, den Entwicklungsprozess neu aufzusetzen.

Intransparent

«Bodenmarkt ist legenden- und geheimnisumwittert»

RUGGELL Für eine erfolgreiche Raumentwicklung ist auch die Verfügbarkeit von Grundstücken entscheidend. Denn alle Konzepte nützen nichts, wenn sie nicht realisiert werden können. Dies gelte auch für eine proaktive Verkehrspolitik, die nur möglich sei, wenn die öffentliche Hand notwendige Infrastrukturprojekte umsetzen kann, heisst es in der Studie der Stiftung Zukunft.li.

Offizielle Daten und Statistiken zur Verteilung des Grundstückseigentums oder zu den bezahlten Preisen gibt es nicht. «Es gibt immer wieder Gerüchte über horrenden Preise, die angeblich für Grundstücke bezahlt wurden», heisst es in der Studie. Das treibe die Preise generell in die Höhe, so Projektleiter Peter Beck. Das heutige Niveau liege zwischen 1000 Franken bis 5000 Franken je Quadratmeter an sehr guten Lagen. Laut Expertenassessoren würden ausreichend Grundstücke auf dem Markt zum Verkauf stehen, auch wenn diese nicht öffentlich ausgeschrieben, sondern meist direkt gehandelt würden. Öffentliche Daten, wie viele Grundstücksgeschäfte effektiv in Liechtenstein durchgeführt werden, sind aber nicht vorhanden.

Empfehlung: Bodenbank

Während die Regierung im Landesrichtplan 2011 von einem nicht funktionierenden Bodenmarkt spricht, wollen die Studienautoren dieser Aussage nicht zustimmen. Hohe Preise oder ein geringes Angebot würden nicht automatisch bedeuten, dass der Markt nicht funktioniere. Im Gegensatz zur Regierung, die den Handel mit Boden nicht dem freien Markt überlassen wolle, halten die

Studienautoren nichts von staatlichen Eingriffen. Um den Markt zu beleben und auch die Ausdehnung der Wohnzonen zu verhindern, sprechen sie sich für die Idee der «Bodenbank» aus. Eine Bodenbank könne dazu beitragen, Bodenbesitzern eine Alternative zu nicht erschlossenen Baugrundstücken zu bieten. Der hieraus entstehende Verdichtungseffekt ist zu begrüssen, heisst es in der Studie. Der Staat solle sich hingegen für mehr Transparenz und öffentlich zugängliche Marktdaten zu den Besitzverhältnissen oder der Preisentwicklung einsetzen.

Viele Wohnungen, hohe Mieten

Während das Angebot an Grundstücken gering ist, gibt es bei den Mietwohnungen ein beträchtliches Überangebot. Trotz hoher Leerstandsquote werde aber weiterhin gebaut, denn Neubauwohnungen können gut vermietet werden. Auch die aktuelle Zinspolitik fördere die Bautätigkeit und somit weiteren Leerstand. Entsprechende Einnahmehausfälle könnten laut Peter Beck aber auch ein Risiko für die Vermieter darstellen.

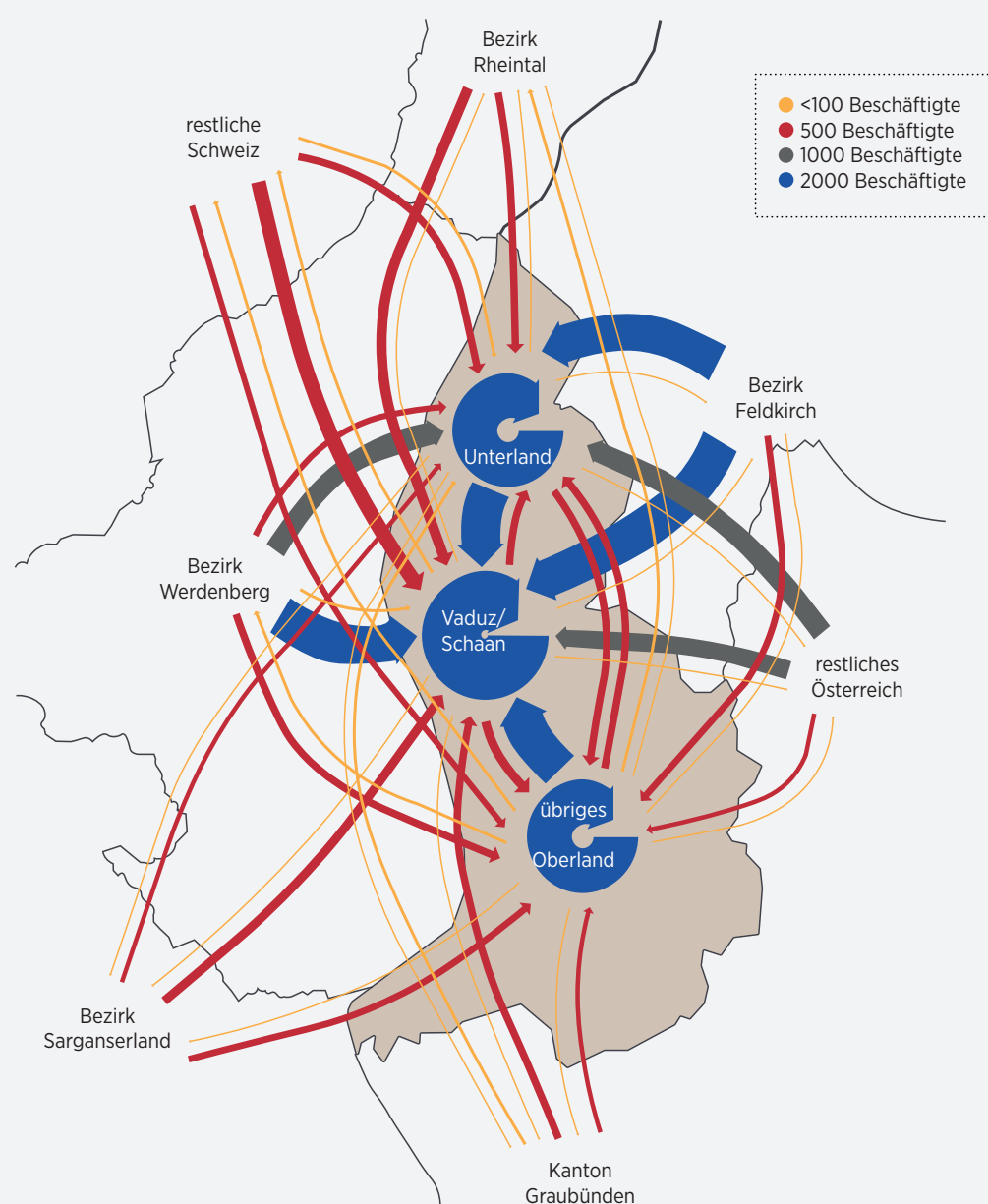
Ende 2017 gab es in Liechtenstein rund 10 660 Wohngebäude mit insgesamt 20 510 Wohnungen. Generell verschiebt sich der Trend hin zu Zwei- und Mehrfamilienhäusern. Die Anzahl der Einfamilienhäuser wuchs von 2000 bis 2017 um 5 Prozentpunkte, die Anzahl der Zweifamilienhäuser um 59 Prozentpunkte und die Anzahl der Mehrfamilienhäuser nahm um 39 Prozentpunkte zu. Mietwohnungen sind gemäss Studie in allen Preislagen verfügbar. Tendenziell sind die Preise im Vergleich zur Schweiz aber hoch. (sb)

«Wir würden uns beim Bodenmarkt mehr Transparenz wünschen.»

PETER BECK
PROJEKTLLEITER, STIFTUNG ZUKUNFT.LI

Liechtenstein vor dem Verke

Arbeitspendlerströme 2016



Blick über den Tellerrand

Studenten haben Visionen

RUGGELL Wenn Studierende von Planken oder Triesenberg aus ins Tal schauen, sehen sie ein Netz von Dörfern, Verkehrsinfrastrukturen, Gewerbebauten, offene Landschaften und schroffe Berghänge. Sie nehmen den Raum als ausufernde Gemengelage wahr und registrieren das hohe Verkehrsaufkommen. Doch wie kann diese Region für viele Menschen lebenswert sein? Dieser Frage gingen 18 Studierende der Universität Liechtenstein nach. Aufbauend auf den wissenschaftlichen Erkenntnissen über die Megatrends entwickelten sie Zukunftsbilder für das Liechtenstein 2050.

Open.li - Freiraum vs. Zersiedelung

Die Siedlungen sind zu Gast im «Grünen». Die Entwicklung der Gemeinden wird von der Landschaft aus gedacht. Das nicht zusammenhängende, bauliche Wachstum der Gemeinden wird durch die Bildung von Landschaftsrändern begrenzt. Der Freiraum soll identitätsgebend sein und ein neues Verhältnis zum «Grün» entsteht. Die gärtnerische, kollektive Nutzung von Freiräumen ausserhalb der Gemeinde führt zu einer nachhaltigen Bewirtschaftung des Bodens, einem bewussteren Konsumverhalten und der Etablierung von regionalen Kreislaufwirtschaften. Ein dichtes Netz an Fuss- und Velowegen stärkt emissionsfreie Mobilitätsformen.

Liechtenstein-Rhein

Liechtenstein wird zur Stadt am Fluss. Der Klimawandel und der dar-

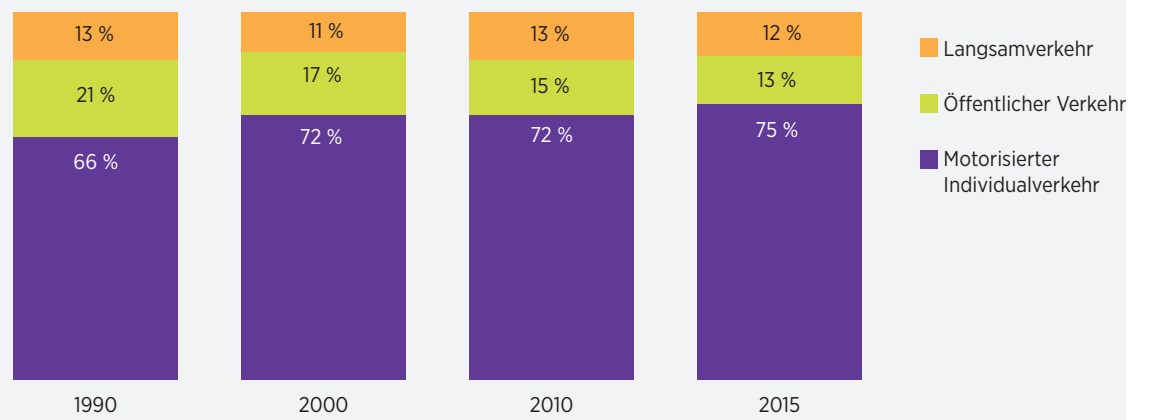
aus folgende Wassermangel hat die Hochwassergefahr obsolet werden lassen. Die Siedlungsentwicklung orientiert sich nicht mehr an der Hangkante, sondern hin zur Talebene. Quer zum Fluss verlaufen Grünachsen und dichte städtische Quartiere wechseln einander ab. Neue Inseln auf dem Fluss und bewohnbare Brücken schaffen abwechslungsreiche stadträumliche Situationen, vielfältige Erholungsräume und Freizeitangebote. Die Revitalisierung des Rheins lässt die Biodiversität steigen. Der Rhein wird nicht nur zu einer geografischen Mitte, sondern seine baulich abwechslungsreich gestaltete Wasserkante schafft auch vielfältige Begegnungsmöglichkeiten.

Density 11³ - ein Land, drei Städte

Schon heute sind die Grenzen der Gemeinden fast nicht mehr erkennbar. Die Unterländer sowie die Oberländer Gemeinden schliessen sich deshalb jeweils zu einem Städteverbund zusammen. Aufgrund der geografischen Lage bleibt Balzers in seinen Grenzen und bildet den dritten Teil des Verbundes. Die neu geschaffenen Städte koordinieren in der Siedlungs- und Verkehrsplanung. Die Siedlungsentwicklung nach innen fördert eine städtische, urbane Atmosphäre und stärkt die landschaftlichen Qualitäten der Berghänge und des Talbodens. So kann die kulturelle Identität gewahrt werden. Ein öffentliches Verkehrsmittel mit Anschluss an den überregionalen Eisenbahnverkehr in Sargans, Buchs und Feldkirch verbindet die drei Städte. (sb)

Meist motorisiert unterwegs

Entwicklung der Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg (1990 bis 2015)



Quelle: Raumentwicklung Liechtenstein; Stiftung Zukunft.li; Grafik: «Volksblatt», df

Das Land hat ein Verkehrsproblem - Ohne Massnahmen wird es eng

Autoflut Zum Verkehrsproblem finden die Studienautoren klare Worte: Ohne Massnahmen werden Lebensqualität und Wirtschaftsentwicklung negativ beeinflusst.

VON SILVIA BÖHLER

Für die Zunahme des Verkehrs sind neben der Bevölkerungsentwicklung auch die Anzahl der Arbeitsplätze sowie deren räumliche Verteilung relevant. Denn Liechtenstein ist ein Land der Pendler, rund 85 Prozent der aktuell neu geschaffenen Stellen werden mit Zupendlern besetzt. Damit ist die Arbeitsplatzentwicklung einer der Haupttreiber des Verkehrs.

Bereits heute fahren täglich 20 000 Personen vom Ausland nach Liechtenstein. Hinzu kommen rund 10 000 Binnenpendler, die nicht in ihrer Wohngemeinde arbeiten und 2000 Einwohner, die im Ausland arbeiten und somit Wegpendler sind. Und schliesslich sind es rund 6600 Personen, die in derselben Gemeinde wohnen und arbeiten. Auch sie belasten die Strassen, wenn sie für ihren Arbeitsweg das Auto benutzen. Insgesamt pendeln also täglich rund 32 000 Leute zu ihren Arbeitsstellen und wieder nach Hause.

Liechtenstein ist ein Autoland

Die dargestellten Pendlerströme (Grafik links) geben aber noch keine Auskunft über das verwendete Verkehrsmittel. Gemäss der Studie nutzen die Einwohner Liechtensteins jedoch zu einem hohen Anteil das eigene Auto. Die Besetzungsquote auf dem Ar-

beitsweg beträgt 1,04 Personen pro Auto, in der Schweiz beträgt die Quote 1,38 Personen. Peter Beck verdeutlichte: «Fahren 100 Liechtensteiner zur Arbeit, sind es 96 Autos, fahren 100 Schweizer zur Arbeit, sind es 72 Autos. Das Verkehrsproblem ist also zum Teil auch hausgemacht.» Liechtenstein sei ein Autoland und mit 780 Pkws pro 1000 Einwohnern verfüge das Land über den höchsten Motorisierungsgrad in Europa. «Das Auto wird nicht nur für den Arbeitsweg genutzt, sondern auch gerne für die Freizeit und den Einkauf», so Beck. Besonders zu den Spitzenzeiten, morgens und abends, werden an neuralgischen Stellen die Kapazitäten der Strassen überschritten - Staus sind die Folge. Kritische Verkehrsknotenpunkte sind die Rheinbrücken Vaduz und Bendern, deren Kapazitätsgrenzen sind bereits erreicht. Der Verkehr hat in diesen Bereichen praktisch nicht mehr zugezogen, da die Strecken aufgrund der ständigen Verkehrsbehinderungen unattraktiver wurden (Grafik links). Der durchschnittliche Tagesverkehr an der Rheinbrücke Ruggell hingegen verzeichnete in den vergangenen sieben Jahren eine Zunahme von 41 Prozentpunkten. «Das bedeutet, die Autofahrer suchen sich neue Wege», so Beck. Aufgrund der anhaltenden Wirtschaftsentwicklung ist mit einem weiteren Zuwachs

zu rechnen. Deshalb muss die Lösung beim Gebrauch des Autos ansetzen, sind sich die Studienautoren einig. «Es geht nur mit einer Verhaltensänderung», betonte Peter Beck.

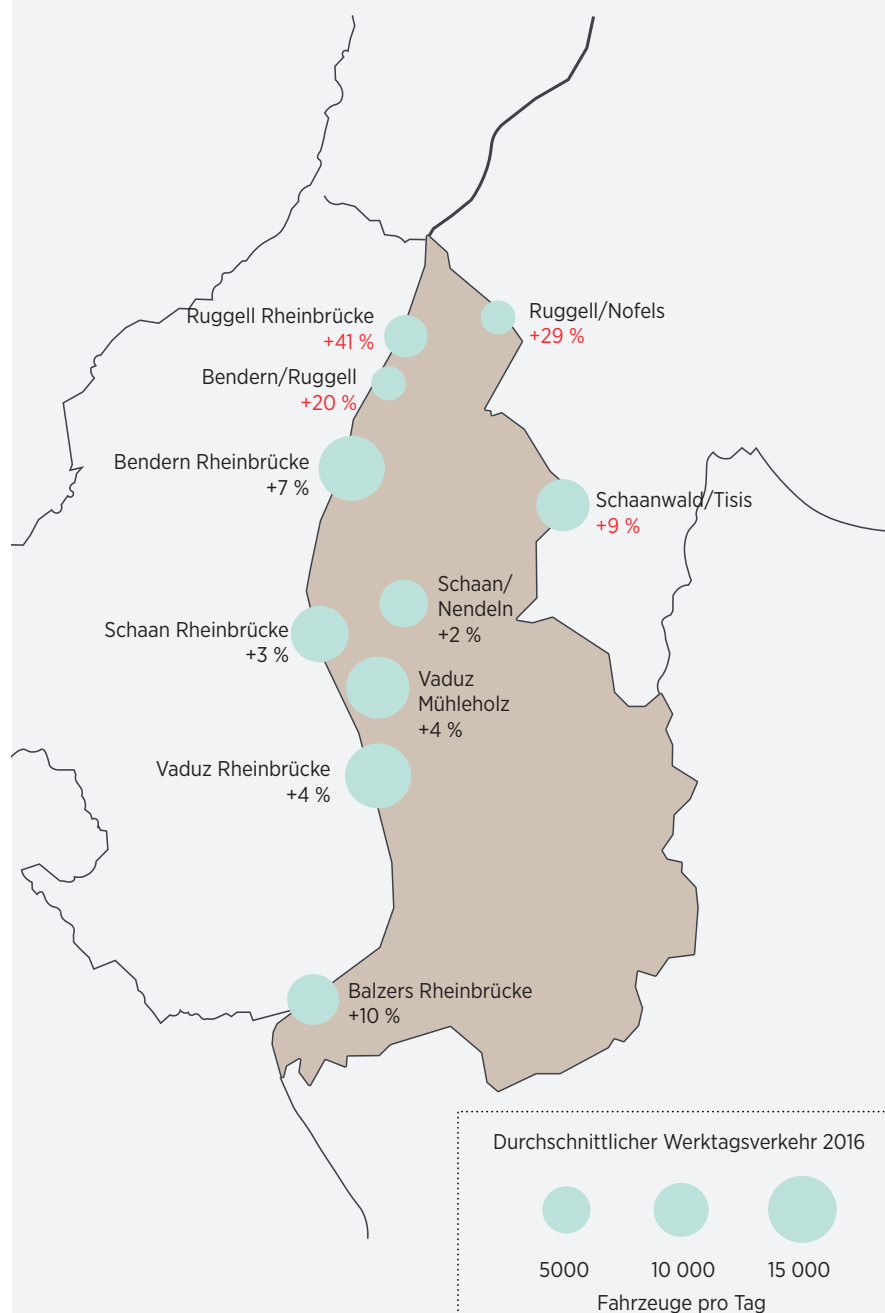
ÖV und Mobility Pricing

In einem ersten Schritt sollen deshalb echte Alternativen zum Auto angeboten werden. Dazu müsse der öffentliche Verkehr (ÖV) ausgebaut werden - zum einen durch eine Erhöhung des Taktes, zum anderen durch den Bau eigener Trassen. Bestehende Trassen, wie etwa das Bahngleis zwischen Schaanwald und Schaan, sollen ausgebaut und für den ÖV besser nutzbar gemacht werden. Die Studienautoren sprechen sich klar für die S-Bahn FL-A-CH aus. Entscheidend sei aber auch, dass die anderen Landesteile mit eigenen Trassen erschlossen werden und diese adaptierbar für neue Mobilitätsformen sind. Als Beispiel nannte Peter Beck etwa autonom fahrende Busse.

Um das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten, müsse in einem zweiten Schritt ein landesweites Mobility Pricing eingeführt werden. Damit würden Autofahrer für die Benutzung der Strassen bezahlen, ähnlich einer Maut, die auch tageszeitspezifische Tarife beinhalten könnte. Zu den Stosszeiten müssten die Autofahrer dann mehr bezahlen, als etwa um 22 Uhr abends.

Verkehrskollaps

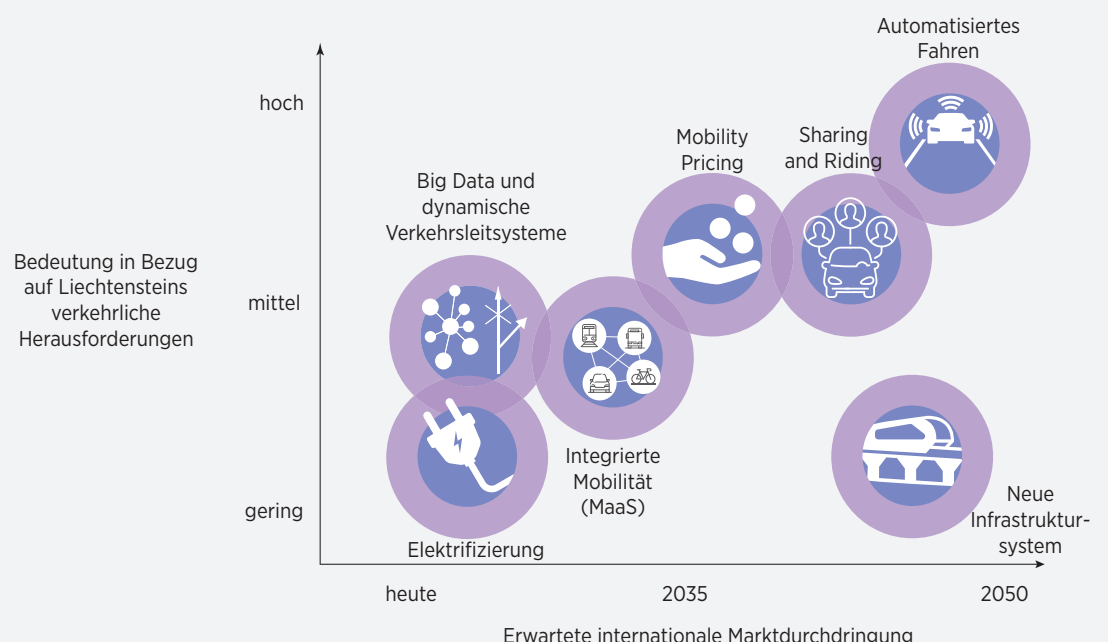
Entwicklung des durchschnittlichen Tagesverkehrs (Veränderung von 2009 bis 2016 in %)



Grafik: «Volksblatt», df

Keine einfache Lösung in Sicht

Mögliche Lösungen für die Verkehrsproblematik im Vergleich



Quelle: Raumentwicklung Liechtenstein; Stiftung Zukunft.li; Grafik: «Volksblatt», df