

Gemeinderat weiter in der Zwickmühle

Schellenberg tut sich mit der Entscheidung hinsichtlich Mobilfunkantennen-Standort schwer. Eine Gemeindeabstimmung wird anvisiert.

Manuela Schädler

«Wir bewegen uns in einem Spannungsfeld», brachte gestern Schellenbergs Vorsteher Norman Wohlwend an einer Informationsveranstaltung die Situation rund um die geplante Mobilfunkantenne auf den Punkt. So gespalten wie die Meinung unter den Gästen in der Aula der Primarschule war, so gespalten ist sie auch im Gemeinderat. «Die Hälfte befürwortet den Standort der Mobilfunkantenne, die andere spricht sich dagegen aus», sagte er. Der Vorsteher wollte gestern wohl ein Meinungsbild der Bevölkerung einholen, denn der Gemeinderat will die Entscheidung nicht mehr weiter hinauszögern. Doch einfacher wird es die Veranstaltung nicht gemacht haben.

Entscheidungen im Februar und März

Trotzdem: Im Februar will der Gemeinderat nun festlegen, ob mit dem Anbieter Salt Liechtenstein ein 10-jähriger oder ein 11-jähriger Mietvertrag abgeschlossen werden soll. Die zweite Variante müsste zum Referendum ausgeschrieben und es könnten Unterschriften für eine Gemeindeabstimmung gesammelt werden. Allerdings gab es aus dem Publikum kritische Stimmen zu einer Abstimmung, da auch jene Schellen-



Vorsteher Norman Wohlwend (stehend) und der Schellenberger Gemeinderat (vorderste Reihe) wollten an der Informationsveranstaltung ein Stimmungsbild zum Bau einer Mobilfunkantenne einholen.

Bild: Rudi Schachenhofer

berger an die Urnen könnten, die von der Antenne und deren Versorgung nicht betroffen wären.

Der weitere Fahrplan sieht ausserdem vor, dass im März der Gemeinderat schliesslich entscheiden wird, ob der Firma

Salt das Grundstück in der Eschner Rütli zur Verfügung gestellt werden soll.

Umstrittener Standort

Die neue Mobilfunkantenne ist in der Gemeinde Schellenberg

seit 2017 ein Thema. Ein Ausbau des Mobilfunks ist ein Anliegen vieler Einwohner, da die Gemeinde mit grossen Funklöchern kämpft. Als allerdings der Standort bekannt wurde, regte sich Widerstand und es wurde eine Petition von 80 Unter-

schriften eingereicht. Einige Schellenberger befürchten durch die Nähe zur Antenne gesundheitliche Folgen. Trotzdem will laut einer Bevölkerungsumfrage jeder Einwohner telefonieren können. Die Gemeinde hat deshalb auch weite-

re Standorte prüfen lassen. Doch wegen der geografischen Lage der Gemeinde scheint eine andere Lösung nicht möglich zu sein.

Gemeinde verkauft Kabelfernsehnetz

Norman Wohlwend nutzte die Veranstaltung, um über weitere aktuelle Projekte zu informieren. Das meiste war jedoch bereits bekannt: Das Gemeindehaus wird für 1,8 Millionen Franken saniert. Aus diesem Grund zieht die Verwaltung in ein Container-Provisorium bei der Mosterei. Anhand von Plänen zeigte der Vorsteher auf, welche Arbeiten beim Gemeindehaus anstehen. Schwerpunkte werden vor allem die Neugestaltung des Empfangs und ein behindertengerechter Umbau sein. Auch der LKW-Trafo soll ausgelagert werden.

Eine weitere grosse Veränderung wird für die Gemeinde und Einwohner die Umstellung auf das Glasfasernetz sein. Denn Schellenberg ist die einzige Gemeinde in Liechtenstein, die noch Eigentümerin des Kabelfernsehnetzes ist. Die Einwohner profitieren deshalb von attraktiven Radio- und TV-Gebühren. Doch durch den Ausbau des Glasfasernetzes hat der Gemeinderat nun entschieden, das CATV-Netz an die LKW zu verkaufen. Dies soll spätestens Ende 2021 passieren.

«Eine Diskussion ist selbstverständlich begrüssenswert»

Am Freitag hat die Stiftung Zukunft.li das Modell «Road Pricing» für Liechtenstein präsentiert. Wie reagiert die Politik darauf?

Wie bekommt Liechtenstein sein Verkehrsproblem in den Griff? Geht es nach den Verantwortlichen der Stiftung Zukunft.li, sollte das Land – neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs – das Modell «Road Pricing» einführen. Damit würden künftig Fahrten während der Spitzenzeiten pro gefahrenem Kilometer 40 Rappen kosten. Diese Regelung würde an Werktagen von 7 bis 9 und von 16 bis 18 Uhr und ausschliesslich für Personenwagen gelten. Gleichzeitig würde die Motorfahrzeugsteuer, die heute unabhängig vom eigenen Nutzungsverhalten von allen bezahlt werden muss, abgeschafft. Ziel: Die Kosten des Verkehrs sollen künftig stärker vom Verursacher getragen werden. Ergebnis: Das Staurisiko könnte so um rund 20 Prozent gesenkt werden.

Diskussion im Landtag ist wahrscheinlich

Doch ist es überhaupt realistisch, ein solches Modell in Liechtenstein einzuführen? «Neu ist «Road Pricing» ja nicht. London gilt als Vorzeigebispiel. Die Frage ja oder nein ist schon heute fast vielmehr eine Frage des Wie und Wo», glaubt VU-Fraktionssprecher Günter Vogt. Entweder man bezahle einen höheren Preis in Form von mehr Geld oder man zahle den

höheren Preis in Form von mehr Zeit. Allerdings seien noch einige Fragen offen. So zum Beispiel auch jene der sozialen Gerechtigkeit zwischen Gross- und Geringverdienenden oder die des Überwachungsstaates. «Wenn eine Vorlage diese Fragen beantworten kann, sind wir selbstverständlich bereit, uns der Diskussion zu stellen», so Vogt. Eine Diskussion im Landtag sei dann begrüssenswert.

«Steuerungsmassnahmen beim Arbeitsweg sind notwendig», ist FL-Fraktionssprecher Georg Kaufmann überzeugt. Und «Road Pricing» sei eine realistische Möglichkeit, weil technisch absolut umsetzbar. Allerdings habe es seinen Preis. «Eine andere und günstigere Möglichkeit ist die Einführung eines umfassenden betrieblichen Mobilitätsmanagements mit Parkplatzbewirtschaftung. Beide Massnahmen führen erwiesenermassen zu einer Reduktion des Verkehrs an Spitzenzeiten in der Höhe von rund 20 Prozent.» Da die Regierung dem Landtag in einer der nächsten Sitzungen ohnehin das Mobilitätskonzept vorlegen werde, «wird im Rahmen dieses Traktandums sicher auch das «Road Pricing» vertieft diskutiert», so Kaufmann.

Gar nicht anfreunden mit dem Modell kann sich hingegen DU-Chef Harry Quaderer. «Es



VU-Fraktionssprecher Günter Vogt



FL-Fraktionssprecher Georg Kaufmann



DU-Chef Harry Quaderer
Bilder: Tatjana Schnalzer/Archiv

ist keine geeignete Massnahme, um den Verkehr zu den Stosszeiten zu reduzieren. «Road Pricing» ist eine «Arbeiter-Maut» und als solche ungerecht.» Eine entsprechende Vorlage im Landtag würde er nicht begrüssen. «Solange wir nicht fähig sind, auch mal was für den Autofahrer zu tun, werde ich so eine Strafgebühr für Leute, die mit dem Auto rechtzeitig zur Arbeit gehen wollen, nicht unterstützen.»

«Ausbau des öffentlichen Verkehrs unerlässlich»

Nur auf Gegenliebe wird das Modell «Road Pricing» also nicht bei allen Abgeordneten stossen. Zumal es allein nicht alle Probleme lösen kann. So wies auch die Stiftung

Zukunft.li darauf hin, dass gleichzeitig ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen müsse. «Am Ende wird ein Mix aus verschiedenen Massnahmen unsere Strassen entlasten», weiss auch VU-Fraktionssprecher Günter Vogt um die Komplexität des Verkehrsproblems. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und dessen Priorisierung, mit dem Ziel, dass auch und vor allem Pendler darin einen Vorteil sehen, sei unerlässlich.

Das sieht auch Georg Kaufmann so. «Die Attraktivitätssteigerung beim ÖV und beim Radwegnetz ist unerlässlich, damit die Menschen umsteigen.» Seines Erachtens wäre zudem ein Ausbau der S-Bahn ein Quantensprung des Ange-

bots im öffentlichen Verkehr, das zudem nicht strassengebunden sei. «Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Wirtschaft und der Entlastung der Strassen ist sie notwendig. Ein weiterer Ausbau der inländischen Strassenkapazitäten dagegen wird das vorhandene Problem nicht lösen, weil die neuralgischen Punkte an den Grenzübergängen liegen.»

DU will Gratis-ÖV-S-Bahn nur unter Vorbehalt

Nun warten die Abgeordneten mit Spannung auf das Mobilitätskonzept der Regierung. Während für Günter Vogt die Bus-Priorisierung mit eigenen Busspuren wichtig ist, erachtet Georg Kaufmann die Realisierung der S-Bahn als wichtigste

Massnahme. Sie bilde das Kernstück für alle weiteren verkehrspolitischen Massnahmen, verbinde sie doch die beiden S-Bahnen Vorarlberg und St. Gallen, welche bereits heute intensiv genutzt würden.

DU-Chef Harry Quaderer könnte sich hingegen folgende drei Lösungen vorstellen: Erstens sollte der gesamte ÖV gratis angeboten werden. «Ohne den laufenden Staatshaushalt damit zu belasten, müsste die Regierung diese Ausgaben durch Reduktionen von diversen Staatsbeiträgen und Subventionen etc. kompensieren.» Zweitens solle die S-Bahn FL.A.CH nur unter der Bedingung bewilligt werden, dass gleichzeitig in Schaan beim Industriezubringer von der Hilti bis zur Benderer Strasse und bei der Zollstrasse eine Unter- oder Überführung gebaut wird. «Die Seveler haben das auch zustande gebracht.» Und drittens solle die Regierung eine Lösung vorgelegen, bei welcher sowohl ÖV, Arbeits- und Pendlerverkehr, Transitverkehr als auch Radverkehr nicht zum Stillstand kommen. «Es muss eine Gesamtlösung auf den Tisch gelegt werden. Eine Gesamtlösung wird nicht billig sein, aber dazu dürfte man ja sicher auch die Staatsreserven anzapfen.»

Desirée Vogt