



Auch Vorarlberg habe zunächst an einer Vision gearbeitet, bevor es einen Masterplan mit konkreten Massnahmen entwickeln konnte, illustriert Freddy Kaiser, Vorsteher von Mauren, (rechts), an einem Beispiel. Gemeinsam mit Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch (links) ist er Vertreter des «Entwicklungskonzepts Liechtensteiner Unterland und Schaan». (Foto: Paul Trummer)

**Kaiser:** Wobei unterirdische Lösungen nicht wirklich etwas Neues sind. 2006 wurde im Landesrichtplan ein entsprechender Tunnel von Schaanwald nach Vaduz angedacht. Aber wie gesagt, es geht nicht um den Bau an sich, sondern um ein mögliches Portal freizuhalten.

Das heisst also, eine unterirdische Verkehrsführung unter dem Dreischwesternmassiv würde von Feldkirch beziehungsweise der Grenze bis nach Vaduz reichen? Und jene unter dem Eschnerberg?

**Kaiser:** Ja, aber ich wiederhole mich noch einmal, es geht nicht um den Bau, sondern um ein mögliches Portal freizuhalten. Wo genau die Spange im Eschnerberg verläuft, lassen wir noch offen. Man könnte auch die Eisenbahntrasse unterirdisch führen, zum Beispiel. Es gibt verschiedenste Ideen.

«Ich hoffe, die S-Bahn käme schneller. Ich bin ein klarer Befürworter und hoffe auf eine Lösung in welcher Form auch immer.»

FREDDY KAISER  
VORSTEHER VON MAUREN

Apropos Eisenbahn. In einer Mitteilung betonten Sie nochmals, dass die S-Bahn im ÖV-Korridor der «Vision 2050» mitgedacht sei, auch wenn auf der Plankarte nicht explizit ausgewiesen. Ein klares Bekenntnis zu «FL-A-CH»?

**Kaiser:** Alle am Projekt beteiligten Vorsteher und die Vorsteherin bekennen sich zur S-Bahn.

**Risch:** Sagen wir so: Alle Involvierten bekennen sich zu auf Schienen geführtem Personenverkehr. Mein Ministerium hat ja bereits kommuniziert, dass wir wieder mit Österreich

Gespräche führen. Aber in der «Vision 2050» sind wir nicht auf Ebene der Verkehrsträger unterwegs.

Bei der S-Bahn hat man aber nicht noch über 30 Jahre Zeit, die UVP läuft 2025 ab. Wird es bis dahin eine Lösung geben?

**Kaiser:** Ich hoffe, sie käme schneller. Ich bin ein klarer Befürworter und hoffe auf eine Lösung, in welcher Form auch immer. In der Bevölkerung ist noch zu wenig verankert, welche Anknüpfungspunkte die S-Bahn bringen würde, auch nach Zürich und Wien. Wir liegen an einem sehr guten Knotenpunkt, vor allem über die Bahnverbindung. Das dürfen wir nicht verspielen.

**Risch:** Wir sitzen das Thema nicht aus und sind, wie ich ausgeführt habe, in Gesprächen mit der österreichischen Regierung. Die S-Bahn ist also nicht auf dem Abstellgleis.

Auf der Plankarte der «Vision 2050» ist ja wie erwähnt ein ÖV-Korridor nach Schaan eingezeichnet, vorhanden ist zudem einer Richtung Oberland. Können Sie der Idee des VCL, einer Regionalbahn von Schaan via Balzers nach Sargans, etwas abgewinnen?

**Kaiser:** Das ist in der «Vision 2050» angesprochen worden. Wenn wir von einer S-Bahn sprechen, ist der erste Schritt die bestehende Trasse. Für eine weiterführende Trasse bräuhete es zunächst Boden und vie-

le weitere Fragen müssten geklärt werden. Aber in eine Vision gehört so eine Idee hinein. Es ist nicht abwegig, darum wurde ein ÖV-Korridor in diese Richtung eingezeichnet.

Wie geht es jetzt mit der «Vision 2050» weiter?

**Kaiser:** Zuerst werden alle Gemeinderäte abgeholt. Die Zielbilder werden mit den Gemeinderäten konkretisiert. Daraus entwickelt sich dann der Masterplan.

Und dieser beinhaltet dann schon konkretere Massnahmen?

**Risch:** Wir haben natürlich auch die Sachen aus den Workshops aufgenommen und verfeinern nun die «Vision 2050». Dann wird in den Gemeinden analysiert, was die Zielbilder für die jeweilige Gemeinde sind. Das ist der nächste Schritt. Im nächsten Sommer/Herbst möchten wir die Bevölkerung wieder informieren können.

Wird dann bereits der Masterplan präsentiert?

**Kaiser:** Dann sollte es schon in den Masterplan übergehen, in dem wir konkreter werden.

Mit konkreteren Massnahmen sind dann tatsächlich konkrete Vorhaben wie der Ausbau einer Busspur oder eines Radwegs gemeint?

**Kaiser:** Dann wird es schon grössere Massnahmen geben müssen. Für eine Busspur müssen wir keine «Vision 2050» erarbeiten. Auch wenn das natürlich mit reingehört, beispielsweise eine von Nendeln bis zum Zollamt.

**Risch:** Auf der Ebene von Bauprojekten geht es dann um die Umsetzung.

Laut «Vision 2050» muss eine Autobahnverbindung Schweiz/Österreich nördlich und ausserhalb von Liechtenstein erfolgen. Auch der internationale Durchgangsverkehr sollte sich auf ein Minimum beschränken. Liechtenstein hat allerdings nicht viel Mitspracherecht, wie will man dieses Ziel verfolgen?

**Risch:** Wir bringen uns dort ein, wo möglich und wir haben auch entsprechende Gespräche geführt. Aber im Moment sieht die Planung von Österreich und der Schweiz weiter nördlich eine Verbindung vor. Da bringt sie uns wenig. Wir wären an einer Autobahnverbindung auf Höhe Mäder/Kriessern interessiert. Wenn das nicht auf der Agenda der Schweiz und Österreich steht, können wir nicht viel machen.

Wie wird sich die Tunnelspinne auswirken, wurde diese in der «Vision 2050» berücksichtigt?

**Kaiser:** Betreffend Tunnelspinne haben wir die dementsprechenden Verkehrsströme angeschaut. **Risch:** Für konkrete Massnahmen ist es natürlich wichtig, dass wir wissen, was im angrenzenden Ausland passiert. Auf der Ebene der Korridore und Zielbilder hat die Tunnelspinne aber noch keinen Einfluss.

**Kaiser:** Den Austausch mit den Nachbarn haben wir in der «Vision 2050» auch aufgenommen. Was nützt es uns, wenn eine Busspur oder ein Radweg an die Grenze herangeführt und

dort nicht übernommen wird? Der Austausch findet statt und ist wichtig.

Rechnen Sie damit, dass die Tunnelspinne in Feldkirch kommt?

**Kaiser:** Es steht momentan viel in den Sternen.

**Risch:** Ich rechne damit, dass irgendwann eine Lösung kommt, weil es für Feldkirch eine Lösung braucht. Aber es ist wirklich schwierig, zu prognostizieren, was wann realisiert werden kann.

In der «Vision 2050» heisst es auch, man müsse das Verkehrsproblem an der Wurzel packen. Wo soll die sein?

**Risch:** Es gibt das verkehrspolitische Motto «Vermeiden - verlagern - verträglich machen». Beim Vermeiden stellt sich die Frage, zu welchem

Zweck und zu welcher Zeit ich überhaupt aus dem Haus muss. Verlagern lässt sich der Verkehr zeitlich oder durch einen Wechsel des Verkehrsmittels beispielsweise auf den öffentlichen oder den Langsamverkehr. Den Teil, der sich nicht verlagern oder vermeiden lässt, gilt es beispielsweise durch Lärmschutz oder dadurch, dass man den Verkehr aus den Zentren nimmt. Das sind die drei Bereiche, wobei die Wurzel eben das Mobilitätsbedürfnis der Menschen ist. Es stellt sich die Frage, wo man am effektivsten angreifen kann. Und nach meiner Meinung braucht es eine Kombination der drei Bereiche.

