

Liechtenstein ist im Wachstum. Die Einwohnerzahlen steigen jährlich, die Wirtschaft floriert und gleichzeitig entstehen immer mehr Wohn- und Geschäftshäuser. «bauen+wohnen» hat sich mit Professor Peter Droege, Inhaber des Lehrstuhls für nachhaltige Raumentwicklung an der Universität Liechtenstein, über die Themen Raumplanung, Verkehr und Bevölkerungswachstum unterhalten.

VON LARS BECK (TEXT) UND DANIEL SCHWENDENDER (BILDER)

Liechtenstein hat eine Fläche von 160 km². 42 Prozent davon sind aufgrund geografischer Gegebenheiten nicht bebaubar. Über 36 000 Menschen leben in Liechtenstein.

Für wie viele Menschen bietet Liechtenstein effektiv Platz?

Peter Droege: «Platz» haben gemäss diesen Zahlen Hunderte Male so viele. Wäre Liechtenstein so dicht bevölkert wie Monaco auf der gesamten, theoretisch bebaubaren Fläche, würden hier beinahe 1,7 Millionen Menschen leben. Monaco hat ungefähr so viele Einwohner wie unser Land – auf nur 2 km² – also einem Zwanzigstel der bebaubaren Fläche. Aber unsere wachsende Siedlungsfläche ist erst etwas über zehn Prozent unserer Landesgrösse; all das ist nur ein Gedankenspiel und geht an den Kernfragen des Landes vorbei.

Welches sind denn die Kernfragen des Landes?

Zunächst: Siedlungsdruck hat wenig zu tun mit Bevölkerungswachstum: seit 1950 stieg die Siedlungsfläche im Land zehnmal so

schnell an wie die Bevölkerung selbst. Der Raumbedarf pro Einwohner selbst ist eklatant und auch in nicht immer nachhaltiger Weise gestiegen. Die Kernfragen des Landes sind zudem die der besten Entwicklungsperspektiven. Und diese sind nicht unbedingt vereinbar mit starkem flächigem oder Bevölkerungswachstum. Wirtschaftsstärke muss auch nicht einhergehen mit Bevölkerungswachstum im Land selbst – das ist ein Missverständnis. Wenn man ein ungewöhnlich kleines, aber wirtschaftlich dynamisches Land hat, dann entstehen unausweichlich grosse Grenzbewegungen – das ist ein einfaches, verzerrendes geografisches Faktum und nicht vergleichbar mit Migrationsfragen wie in den USA, Russland oder China.

Können Sie ein Beispiel geben?

Es wäre so, als ob wir um die Innenstadt von München oder Wien eine Grenze ziehen würden. Dann wären plötzlich 90 Prozent der Angestellten dort Grenzgänger. Man kann nicht verlangen, dass alle in dem Kern wohnen. Wir haben eben die Besonderheit einer kleinen Grenze: Grosse Grenzbewegungen sind ganz normal und auch gut für uns. Zwei Drittel der Arbeitnehmer, die hier täglich über die Grenzen hin und her wan-

dern, kommen aus weniger als 25 Kilometern Abstand. In Wien oder München wären das Nahpendler. Auch in Liechtenstein kommen die meisten aus nächster Nähe. Eine weite Entfernung ist bereits Bregenz: Nur wenige kommen noch von «so weit» her. Wäre das Land nur etwas grösser, hätten wir wesentlich weniger Pendler aus dem Ausland.

Dieser Umstand hat also auch Vorteile für Liechtenstein?

Liechtenstein hat ganz klar einige Vorteile. Diese betreffen nicht bloss die Bevölkerungsentwicklung, sondern die landschaftliche Qualität, die natürlichen Attraktionen und die einfache und praktische Tatsache, dass wir nicht alle regionalen Einrichtungen hier duplizieren müssen: eine Autobahn zum Beispiel oder einen Flughafen. Ausblicke, wie man sie in Triesenberg und anderen Lokationen geniessen kann, wären kaum so attraktiv, wenn sie verbaut wären. Das gilt auch für die Wirtschaft. Wenn plötzlich ein Riesenboom dadurch entstünde, dass wir alles und jeden im Lande selbst unterbringen würden, sodass ein Verkehrsstau von Balzers bis nach Schaanwald entstünde, dann würde die Wirtschaft auch leiden.

Wie würde Liechtenstein aussehen, wenn 100 000 Menschen hier leben würden?

Wir könnten in Liechtenstein rein räumlich leicht 100 000 Personen unterbringen, denn genug Bauland ist ja auch bereits ausgewiesen.

→ INTERVIEW

“
LIECHTENSTEIN
ZÄHLT BEREITS
HEUTE
ÜBER 50 000
SEELEN
“


Professor DI MAAS
Peter Droege ist
Professor am Institut
für Architektur und
Raumentwicklung an
der Universität
Liechtenstein.

Man kann 100 000 Einwohner jedoch nur unauffällig und ohne Wertverlust unterbringen, wenn man es geschickt anstellt. Das geht nicht nur durch das Ausweisen von Bauland. Siedlungsraum muss gut und koordiniert geplant sein, damit dieser Zuwachs gut untergebracht ist. Die Strassen- und Freiräume müssen menschlich gestaltet sein, das Verkehrsnetz muss einwandfrei und fussgänger- und velofreundlich funktionieren und es darf nichts an Freiraum verloren gehen. Aber dazu braucht es eben auch eine Landesplanung. Doch diese gibt es auf Landesebene nur bedingt – die Gestaltung der Siedlungen wird bis jetzt primär auf Gemeindeebene begleitet.

Braucht es eine Landesplanung, wenn bereits jede Gemeinde eine Planung macht?

Die Gemeinden machen ihre Planungen vorzüglich – optimieren verständlicherweise ihre Vorstellungen und Entscheidungen primär lokal. Das Land koordiniert die Gemeindeplanung, damit sie den rechtlichen Vorschriften entspricht, aber es gibt keine konkrete oder prinzipielle Vorstellung, wie das Land in 20 bis 50 Jahren aussehen sollte – oder zumindest, wie es nicht aussehen sollte. Hätte man eine die Gemeinden unterstützende, vorwärts schauende, qualitativ informierte, vorsichtig, aber engagiert leitende Landesplanung, könnte man zum Beispiel Vaduz mit Triesen und Schaan so gestalten und verbinden, dass das sonst unvermeidliche Zusammenwachsen als eher zufällige Agglomeration in einem dynamischen, naturdurchströmten, gar energieautarken Hauptstädtchen «Trischaduz» oder «Traaduz» resultieren würde. Die besten Seiten und Potenziale aller Gemeinden könnten somit koordiniert und kooperativ optimiert werden, sodass wir zusammen Liechtensteins grossem Gut – unserem Grund und Boden, Natur, Wirtschaft und Menschen mit langfristiger Vorausschau und gemeinschaftlicher Weisheit – dienen können.

Liechtenstein ist eine Nation von Einfamilienhausbauern. Damit eine effektive Bevölkerungszunahme und Raumplanung gelingen kann, müsste man von diesem Denken wegkommen?

Es ist auch ohne grosse Bevölkerungszunahme sinnvoll, schöne, dichtere Mischbauweisen zu entwickeln, die auch grössere Qualitäten schaffen – private wie ge-

meinschaftliche, öffentliche gar. Der Einfamilienhausbau ist auch schön, wenn er gemeinschaftliche Werte schafft – Vorgärten, Lauben, Obstanbau, kulturell wertvolle Architektur. Aber es sind auch mit Mehrfamilienhäusern durchaus elegante und wunderbare Lösungen möglich. Man muss aber darauf achten, dass diese sich gegenseitig nicht überschatten und zusammen mit anderen Mehrfamilienhäusern integrieren: Strassenzüge bilden, Plätze und andere Gemeinschaftsräume formen sowie Privatsphären schützen.

Welche Vorteile würde eine Landesplanung für Liechtenstein bringen?

Um die Unterbringung von 50 000 oder gar 100 000 Menschen nicht nur akzeptabel zu machen, sondern auch einen Nutzen daraus zu ziehen, damit das Land viel besser wäre als vorher und man zum Beispiel noch schönere Ortskerne schaffen könnte, die interessanter sind und die mehr Aktivitäten bieten – dazu bedarf es eines gut gerüttelten Masses an vorzüglicher Planung, Siedlungsgestaltung und Architektur jenseits des «Häusle-Denkens». Und dazu braucht es eben auch eine Planung auf Landesebene. Es gibt dazu auch qualitätvolle Modelle. Irgendwann muss sich das Land für eine qualitätvolle Landesplanung entscheiden und nach den besten Beispielen mit guten Planern zusammenarbeiten. Wenn allerdings 100 000 Einwohner unter dem gegenwärtigen Planungssystem in Liechtenstein dazukämen, dann würde es chaotisch werden. Wir sind mit dem gegenwärtigen System kaum fähig, 40 000 bis 50 000 Menschen wirklich optimal unterzubringen.

Bei ausfallender Massnahme würde es wohl zu einer Zersiedelung kommen?

Niemand will Zersiedelung und siedlungsgestalterische Patzer, aber sie geschehen natürlich gewissermassen – als Resultat einer Laissez-faire-Einstellung. Dabei wird nicht individueller Freiraum in Entscheidungen respektiert, sondern die Investition aller suboptimiert und gar geschädigt. Eine Zersiedelung ist nicht zielführend, auch für die Industrie nicht. Gute, positive Planung hilft allen. Ohne diese wären 100 000 Einwohner ein Problem, mit ihr eine Gelegenheit. Aber solange das Land den Markt alleine spielen lässt, obwohl dieser nie alleine spielen kann, ist es besser, der Einwanderung gegenüber weiter stark restriktiv zu sein. Dabei kann gute Planung den Markt unterstützen.



“ DAS BAUEN KANN NICHT MEHR DEM ZUFALL ÜBERLASSEN WERDEN ”

Hierzu muss zudem die beste Praxis der Gemeindeebene mit eingebracht werden.

Ab wann wird sich das Land mit einer Landesplanung beschäftigen müssen?

Zurzeit findet ja die Raumplanung auf der vorzüglichen Gemeindeplanung statt. Und in den Gemeinden gibt es wunderbare Ideen und Köpfe, die sehr gute Planung machen. Doch das Land besteht aus 11 Gemeinden, die keine gemeinschaftliche Planungshoheit leben. Man müsste sagen, dass es auch eine andere Ebene der Planung geben sollte – gerade bei der Frage, ob und wie wir von einer angehobenen Immigration räumlich profitieren können. Meine Bitte an die neue Regierung ist es, sich mit dem Thema Raumplanung zu beschäftigen. Denn wenn es dichter wird, muss man zusammenarbeiten, und das Bauen kann dann nicht mehr dem Zufall überlassen werden.

Wird es künftig vermehrt Mischzonen geben?

Ja, das ist Zeichen einer vitalen Gemeinschaft. Auch viele der ehemaligen Gewerbebezonen sind bereits Dienstleistungszonen

geworden, wo man ein kleines Hotel, eine Kneipe, Einkaufsmöglichkeiten und natürlich Wohnungen vorfindet. Neue Wohnformen neben einem Industrie- oder Gewerbegebiet zählen auch zu einer Mischzone, die gut integriert, harmonisiert und gestaltet werden will. Von der Zonenunterteilung, wie sie in den 70er-Jahren gehandhabt wurde, wird heute abgesehen – denn die neuen Mischzonen muss man als Chance sehen. Die neuen Gebiete wie beispielsweise das Industriegebiet von Schaan sind potenziell sehr dynamisch und man sollte versuchen, dort anzudocken. Gerade dort ist es interessant, spannende und diverse Nutzungen wie Wohnraum hineinzubringen, damit die Zone besser durchmischt ist und mehr Menschen besser an den ÖV angebunden sind.

Dann bieten Mischzonen den idealen Wohn- und Arbeitsraum?

Es ist immer gut, geschützte und zusammenhängende Wohnbereiche zu haben. Aber darüber hinaus eignet sich die Kombination mit kleinen Läden und an-

deren Einrichtungen vorzüglich für die Bereicherung von hochwertigen, dichten Wohnbereichen. Betrachtet man eine Stadt wie Zürich oder auch Feldkirch, findet man im Kern ausschliesslich Mischzonen. Wenn man einkaufen gehen will, dann geht man nicht ins entlegene Einkaufszentrum, sondern in die Stadt. Die Geschäfte sind im Erdgeschoss, in den oberen Stockwerken wohnen und arbeiten die Menschen. Die Gebäudegestaltung sowie die Freiräume sind so entworfen, um diese Mischung zu ermöglichen. Auch ältere und traditionelle Gemeindezentren sind oder waren immer gemischte Zonen. Eine gewisse Trennung ist allerdings wichtig. Deshalb ist Schwerindustrie nie in Wohnzonen zu finden.

Wie kann man eine Mischzone schaffen?

Wie gesagt, auch im Rietgebiet von Schaan beispielsweise könnte man neue Wohnformen, Hotelangebote, Ateliers und Wohn-Büro-Flächen integrieren sowie Gemeinschaftsbereiche und Freiräume gestalten, damit sie eine gewisse

wohnliche Öffentlichkeit haben. Die Ergebnisse der kürzlichen Umbauarbeiten in Schaan sind durchaus positiv. Heute kann man in Schaan im Freien essen – früher gabs da nur einen Parkplatz. Es kann natürlich noch mehr und besser ausgebaut werden. Das ist jedoch eine Herausforderung für den Entwickler, Investor und den Architekten: Der Grosskreisel war von Anfang an ein monofunktionaler Schritt zurück. Hier gibt es nun die Gelegenheiten der urbanen Neuerfindung dieses potenziell schönen Bahnhofplatzes. Mehr reine Umfahungsstrassen sind nicht die Lösung, da sie nur aus einem Blickwinkel konzipiert sind. So eine Einäugigkeit kennt eine gut gewachsene Siedlung nicht.

Der 2. Teil zum Expertengespräch mit Peter Droege erscheint in der Mai-Ausgabe von «bauen+wohnen».



//
LIECHTENSTEIN
IST DAS
AM STÄRKSTEN
WACHSENDE
GEBIET HIER IN
DER GRÖßEREN
REGION
//

Im zweiten Teil des Expertengesprächs mit Professor Peter Droege, Lehrstuhl für Architektur und Raumplanung an der Universität Liechtenstein, erklärt er, wie man, bedingt durch die wachsende Einwohnerzahl Liechtensteins, eine passende, Nutzungsdurchmischtere und funktionierende Urbanität in Liechtenstein schaffen könnte und wie der öffentliche Verkehr hierzulande in Zukunft aussehen könnte.

VON **LARS BECK** (TEXT) UND **DANIEL SCHWENDENDER** (BILDER)

In der «NZZ» konnte man lesen, dass sich Liechtenstein mit 36 000 Einwohnern an der untersten Grenze bewege, um als Kleinstaat überhaupt funktionieren zu können. Das Land ist besonders auf

Fach- und Arbeitskräfte aus dem Ausland angewiesen. Wie viele Einwohner braucht unser Land Ihrer Meinung nach, damit es gut funktionieren kann?

Peter Droege: Solche Aussagen sind nicht sinnvoll; es gibt keine solchen Grenzzahlen. Diese Zahl wurde nur genannt, weil Liechtenstein gerade so viele Einwohner hat und offensichtlich vorzüglich funktioniert. Der

«NZZ»-Artikel ist wieder ein Beispiel dafür, wie viele die besonderen Bedingungen eines Kleinstaates verkennen. Ein kleines Land ist immer auf die Region angewiesen und mit ihr engstens verknüpft. Wenn wir alle Arbeitnehmer hinzuzählen, die nach Liechtenstein einpendeln, dann sind es über 50 000, die hier «unterkommen» – 2010 hatten wir etwas unter 17 000 Grenzgänger aus dem Umland. Das ist gewissermaßen die tatsächliche Anzahl der «Einwohner». Die hohen Migrationszahlen erklären sich aus unseren ungewöhnlich kleinen geografischen Grenzen, und sind meines Erachtens ganz normal. Unsere Wirt-

schaftsregion reicht über die Staatsgrenzen hinaus: Menschen wohnen im Umland und viele unserer einheimischen Betriebe sind in der Region überaus aktiv. Es gibt somit keine bestimmte Minimal- oder Maximalzahl der innerhalb der Grenzen Anziedelnden, die in einer bestimmten Zahl ausgedrückt werden kann. Ich würde jedoch sagen, eine optimale Grösse für unser Land liegt zwischen 30 000 und 60 000 Einwohner, die hier ihren Wohnsitz haben können, ohne dass grössere Bemühungen in der Raumplanung gemacht werden müssen. Vergessen Sie jedoch auch nicht, dass erneuerbare Energie- und Ressourcenautonomie ein Ziel für jede starke Region ist – Balance von Landressourcen, erneuerbaren Infrastrukturen und Aktivitäten ist wichtig. Dazu kommt ein zunehmendes Interesse weltweit an einem verkleinerten ökologischen Fussabdruck.

Ist es möglich, in Liechtenstein eine gewisse Urbanität zu kreieren?

Urbanes Bauen und Wohnen ist für uns noch ein zu erforschendes, überaus spannendes Neuland. Es ist gut, auf Traditionen aufzubauen – aber auch, sich anzupassen und neue Chancen zu ergreifen. Denn

es gibt noch ungeahnte Möglichkeiten, neue Wohnformen einzuführen, die dichter und Nutzungsdurchmischter sind und die auch im Zusammenhang mit anderen Gebäuden eine eigene Urbanität schaffen und zusammen eine interessante, identitätssichernde und auch sichere Öffentlichkeit erwirken, die auf unseren Raumtraditionen und Baukulturen aufbauen und sie feiern. Es gibt nur eine goldene Grundregel im Städtebau: Die Umgebung, das Ganze muss nach Baumassnahmen besser sein als zuvor. Wer sich daran hält, kann nichts falsch machen.

Dann bräuchte es jedoch verstärkten Zuzug?

Starken Zuzug wird es in Liechtenstein mit grösster Wahrscheinlichkeit sowieso geben, auch noch 2050. Denn Liechtenstein ist das am stärksten wachsende Gebiet hier in der grösseren Region. Wir haben gerade eine Studie fertiggestellt über den grösseren Bodensee- und Rheintalraum. Hier ging es um die Frage, wie schnell sich der Raum der Internationalen Bodenseekonferenz mit eigenen erneuerbaren Energien versorgen und somit auch ein wenig zur Klimastabilisierung sowie zum regionalen Einkommen beitragen kann. Von allen untersuchten Regionen – das Fürstentum, die Ostschweiz, Vorarlberg, das Allgäu und Bayern – ist Liechtenstein das am stärksten wachsende Gebiet in Einwohnern. In manchen anderen Gebieten im Raum sinken die Zahlen. Bei solch wachsendem Zuzug müssen wir diese Investitionen als grosse Zukunftschance für ein urban optimiertes Bauen und Wohnen nutzen.

Wird Liechtenstein in absehbarer Zeit zu einem Stadtstaat? Welche Konsequenzen hat dies für Menschen und Gemeinden? Wird Liechtenstein zum Monaco im Rheintal werden?

Nein, Liechtenstein hat seine eigenen Möglichkeiten zum qualitätsvollen Wachstum. Denn ein völlig verstädterter Kleinstadtstaat verneint alle Qualitäten, für welche Liechtenstein heute noch bekannt ist – die Landschaft, Artenreichtum, gute Luft und Ruhe, die Ausblicke, Wälder, die Wasserläufe und die vielen wunderbaren Orte, die wir manchmal als allzu gegeben hinnehmen. Soziale Harmonie und Stabilität sind auch ein wichtiges Markenzeichen. Unsere «Heimat» als Kleinstaat ist allerdings der weitere Grossraum, auch über den Agglomerations-

raum Werdenberg-Liechtenstein hinaus. Über dessen gesunde Vitalität und Attraktivität müssen wir uns auch Gedanken machen mit unseren regionalen Partnern. Hier liegt auch ein Teil der Existenz und Zukunft vieler unserer Unternehmer, insbesondere vieler KMUs. Das regionale Liechtenstein tickt anders als Monaco.

Wie sehen diese eigenen Möglichkeiten aus?

Wertschöpfung im Land wird dadurch unterstützt, dass Liechtenstein zum Beispiel diese angenehmen landschaftlichen Qualitäten noch hat, wenn sie auch ständig überbaut und ohne positiv engagierte Landesplanung weiter bedroht werden. Ein kurzsichtiges Zubauen durch rein wirtschaftliche Aktivitäten kann den Gemeinden aber auf die Dauer auch finanziell weniger bringen, als die bestehende Umweltqualität zu bewahren und auf qualitative Hochwertigkeit zu setzen. Es sollte nicht versucht werden, unbedingt jede wirtschaftliche Aktivität hierher zu locken, sondern höhere Qualitäten und gute «Resilienz» zu erreichen, also Widerstandsfähigkeit in herausfordernden Zeiten. «Wertschöpfung» muss zur «Wertschaffung» führen. Dasselbe gilt übrigens für unseren Agglomerationsraum - dessen Qualitäten stützen unsere ab.

Aktuell liegt die jährliche Bevölkerungszunahme bei 400 Personen. Was denken Sie, wie viele Menschen werden in 20 Jahren Liechtenstein besiedeln?

Das kann niemand sagen, denn Bevölkerungsentwicklungen können auch rückläufig werden. Auch das Amt für Statistik projiziert nicht nur Wachstum, sondern auch ein schrumpfendes Szenario, demzufolge könnte die Bevölkerungszahl bis 2050 wieder bei 30 000 anlangen. Viele Regionen Europas schrumpfen oder stagnieren; das muss jedoch nicht unbedingt negativ sein, im Gegenteil. In den USA gibt es vielerorts in attraktiven Gemeinden sogenanntes Wachstumsmanagement: Hiermit wird weiterem Zuzug sogar Einhalt geboten, um die bestehenden Qualitäten zu wahren. Dazu wird es hier nicht kommen; der gegenwärtigen Wahrscheinlichkeit nach werden es bei uns in 20 Jahren über 40 000 aber noch weit unter 50 000 tatsächlich hier sesshafte Einwohner sein.

Im «NZZ»-Artikel konnte man jedoch auch lesen, dass junge Familien ihren

//
LIECHTENSTEIN
HAT SEINE
EIGENEN
MÖGLICH-
KEITEN..ZU
QUALITÄTS-
VOLLEM
WACHSTUM
//



↑
Professor DI MAAS
Peter Droege ist
Professor am Institut
für Architektur und
Raumentwicklung an
der Universität
Liechtenstein.

Wohnsitz ans andere Rheinufer verlegen müssen, da die Bodenpreise in Liechtenstein zu hoch sind.

Das ist Realität. Die Bodenpreise in Liechtenstein sind tatsächlich extrem hoch gehalten und viele Wohnungen entsprechend teuer konzipiert, jedoch nicht immer auf den tatsächlichen Markt ausgerichtet. Es wurden bis vor Kurzem zu grosse und zu teure Wohnungen angeboten, wenn eigentlich viel mehr kleine und mittelgrosse sowie günstige Wohnungen gesucht werden. Allerdings: Bodenpreise und Mieten sind nicht unbedingt gekoppelt: zu bedenken ist, dass die Mieten sich bei anhaltendem Boom im Mietswohnbau auch schnell rückläufig entwickeln können. Manche Investoren im Land sind vielleicht noch nicht ganz darauf eingespielt, was tatsächlich nötig ist, und «der Markt» als solcher plant nicht gut für fluktuierende Nachfragen. Wichtig ist ein Gespür dafür, was junge Familien benötigen, die diese urbane Wohnform suchen – und für Investoren, Bauindustrie, Landesplaner, Gemeinden und Architekten auch, wie mit dieser willkommenen Nachfrage auch die räumliche Qualität im Lande weiter und dauerhaft angehoben werden kann.

//
 ICH PLÄDIERE
 DAFÜR, EIN
 MODERNES
 VERBUND-
 SYSTEM ZU
 ERWÄGEN
 //



Mit der heutigen Hauptverkehrsader, der Landstrasse wird man bei einem Bevölkerungszuwachs bald an die Grenzen stossen. Welche Ansätze müssen hier gefunden werden?

Wir brauchen in der Tat ein vernetzteres System – besser verknüpfte und gut gestaltete Nachbarschaftsstrassen. Ich würde auch auf ein besseres und differenziertes öffentliches Verkehrsmittel setzen, und eigentliche, reine Umgehungsstrassen vermeiden. Das kleine Land «blutet» Grund und Boden, es verliert viel zu viel Fläche an Strassenraum. Jede autofahrende Person braucht sage und schreibe zehnmal so viel Verkehrsfläche wie ein Bus- oder Strassenbahnpassagier oder Radfahrer.

Wie soll dieses differenzierte öffentliche Verkehrsmittel aussehen?

Momentan haben wir im Bereich des öffentlichen Verkehrs nur Busse und Züge. Man kann heute wählen, mit dem Auto nach Buchs oder Schaan zu fahren, um auf den Zug zu kommen oder mit dem Bus hinfahren – oder ein teures Taxi nehmen. Das ist keine grossartige, bürgerorientierte Wahl. Das heutige System ist nicht sehr flexibel, praktisch oder attraktiv.

Was wäre Ihrer Meinung nach ein attraktives System?

Ich plädiere dafür, ein modernes Verbundsystem zu erwägen, in dem alle Verkehrsmittel mit eingebunden sind – auch Taxis. Kleinbusse könnten bei geringer Auslastung die Doppelstockbusse ersetzen, oder das Taxi könnte einen zum Bahnhof fahren – wenn Taxis so mehr ausgelastet und eingebunden wären, könnte ein reduzierter Tarif aushandelbar sein. In einem Verbund hat der Verkehrsteilnehmer dann die Wahl, ob er mit dem Bus oder mit dem Taxi fährt, der Tarif ist

immer derselbe. Man könnte eine jährliche Mobilitätsgebühr einführen, und ein integriertes und – so meine ich – erneuerbar versorgtes E-Mobilnetzwerk ermöglichen. Unsere Taxiflotte könnte mit Anreizen zunehmend mit solar-elektrischen Fahrzeugen ausgerüstet sein. Elektrische Mobility-Fahrzeuge wären Teil eines solchen Systems, und webbasierte Dienste könnten zusätzlich nachbarschaftliche Mitfahrgelegenheiten aufspüren und Pools ermöglichen. Das meine ich mit einem differenzierten öffentlichen Verkehrsmittel.

Was halten Sie von Tram oder S-Bahn?

Schiene ist gut. Ich glaube jedoch nicht, dass die Schiene allein das Verkehrsproblem lösen kann. Ich bin zwar ein starker Befürworter einer mit der S-Bahn verbundenen Trambahn im Oberland, wie sie der VCL in der Studie «Regionalbahn Liechtensteiner Oberland» erarbeitet hat, jedoch kann man kurz- und mittelfristig anstelle einer Trambahn auch E-Busse einsetzen. Das kostet deutlich weniger und ist flexibler, da keine Gleise verlegt werden müssen. Die S-Bahn selbst ist für mich eher ein Durchgangsmittel, das Vorarlberg mit der Schweiz verbindet. Da ist natürlich ein gewisser Pendlerbedarf abgedeckt. Für den Verkehr im Land selbst nützt sie nicht übermässig viel. Kein Missverständnis – ich bin völlig für die S-Bahn, und das Land hat eine sehr, sehr günstige, einmalige Gelegenheit, sich hier einzukaufen – aber dieser Schritt bedarf starker begleitender Massnahmen, die ebenso wichtig sind, um uns etwas von unserer Autoabhängigkeit zu erlösen.

Was wird die S-Bahn in den Orten wie Nendeln und Schaanwald bewirken, durch die sie fahren wird?

Dort wo die S-Bahn-Haltestellen sind, wird unausweichlich ein starker Entwick-

lungsdruck entstehen. Menschen und Betriebe werden sich dort ansiedeln wollen. Das muss alles sehr gut geplant werden. Es nützt nämlich nichts, wenn wir nur grosse Parkflächen rund um die Stationen haben. Viel interessanter für die Gemeinden ist es, dort gute und erschwingliche Wohnungen in gut gestalteten urbanen Mischgebieten unterzubringen, die gleich am öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, sodass gleichzeitig eine gewisse Dichte und diverse Versorgungsangebote entstehen. Dafür haben sich auch die Regierung und der Agglomerationsverein Werdenberg-Liechtenstein eingesetzt.

Wie kann man den Pendler oder den Verkehrsteilnehmer überhaupt dazu bewegen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen?

In Zürich gibt es immer mehr Wohnungen, die ohne Parkmöglichkeiten gebaut werden. Man kann dort nur residieren, wenn man entweder kein Auto hat, oder sich eins teilt – mit dem sogenannten Car-Sharing. In jeder Nachbarschaft könnte man sich Share-Autos teilen. In Liechtenstein und vielen anderen Ländern will man ein Auto haben, nur weil man es gerne selbst hat, oder weil man die Wahl gerne hat, zu fahren, falls nötig – wenn die auch zu 90 Prozent der Zeit nicht genutzt wird. Das eigene Fahrzeug ist somit eigentlich ein Parkzeug. Auch wenn man erst bemerkt, wie eklatant hoch die Kosten für ein eigenes Auto sind, dann muss man sich vielleicht schon überlegen, ob es sich auch rentiert. Die grössten Kosten entstehen durch Benzinverbrauch, Wartung, Versicherung, nicht die Anschaffung selbst. An sich ist es keine rationale Anlage, aber um eine rationale Wahl zu ermöglichen, bedarf es eines besseren Angebots: eines zukunftsorientierten Verbundsystems. Das ist Kern einer nun wichtigen Raumplanungsstrategie, die gute Siedlungsplanung und Architektur umfasst, und aus Bauboom und Bevölkerungswachstum langfristigen Nutzen schöpfen kann.

Liechtenstein Kongress 2013 zur nachhaltigen Raumentwicklung: Programm und zur Anmeldung bitte auf www.lisdar.li registrieren oder Kirsten Steinhofer kontaktieren unter Tel. +423 256 11 38 oder E-Mail: info@lisdar.li