

# Vision 2050 – nicht wirklich visionär

Fürstentum Liechtenstein



**Ein Grundsatzartikel zum Thema Raumentwicklung und Verkehr hat dem VCL den Vorwurf eingetragen, er betreibe Populismus. Da hat jemand etwas verwechselt.**

Kürzlich haben wir in den Zeitungen und auf der VCL-Webseite einen Forumsbeitrag zur «Vision 2050» für die Verkehrsentwicklung der fünf Unterländer Gemeinden und

Schaan veröffentlicht. Der Beitrag hat grosse Wellen geworfen. Wir haben darin positiv vermerkt, dass eine gemeinsam von Gemeinden und Land erarbeitete langfristige Lösung der richtige Weg sei. Kritisch standen wir dem starken Wachstum der Arbeitsplätze gegenüber. Es wurde im Konzept als gegeben und positiv dargestellt, dies obwohl es fast vollständig von Zupendlern aus dem Ausland abhängig ist. Ob

unter dieser Voraussetzung nachhaltige und enkeltaugliche Lösungen möglich sind, muss ernsthaft in Frage gestellt werden!

Ebenfalls kritisiert haben wir die Umfahrungsstrasse, die in der «Vision 2050» anstelle einer Stärkung des Regionalverkehrs angepriesen wird. Welche Verkehrsmittel verfügbar und wie attraktiv sie je nach vorhandener Infrastruktur sind, bestimmt weitgehend die Entwicklung von

Siedlung, Natur und Landschaft. Die Grundlage jeder Raumentwicklung ist also «verkehrsorientierter Natur». Dies scheinen jene, die am Konzept mitwirkten, nicht erkannt zu haben. Die heutige Verkehrssituation und Raumordnung ist nicht gottgegeben, sondern beruht auf dem politischen Entscheid, die Infrastruktur für Autos zu optimie-

ren. Genau dies scheint leider die «Vision 2050» durch eine Umfahrungsstrasse von Schaanwald bis Bendorf – Neuauflage der an der LIGHA 2000 präsentierten Unterländer-Umfahrungsstrassen – noch verstärken zu wollen.

### **Angst vor Stimmenverlusten**

Eine enkeltaugliche Raumentwicklung bedingt, dass der Fokus auf einer Bahnerschliessung von Liechtenstein liegt. Die Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (vgl. Links) führt erwiesenermassen zu Siedlungsverdichtungen im Bereich der

Haltestellen. Die Feinverteilung erfolgt mit Bussen, langfristig mit autonom fahrenden Kleinbussen.

Das Auto betrachtet der VCL als bequemes und flexibles Verkehrsmittel, das wegen seiner Ineffizienz und der hohen Umweltbelastung nur überlegt eingesetzt werden sollte:

- In Bewegung beansprucht es  $\approx 115 \text{ m}^2$  pro Person (ÖV:  $\approx 10 \text{ m}^2$ ).
- Das Auto braucht  $\approx 23$  Stunden pro Tag viel Parkfläche, auch im öffentlichen Raum.
- Der Energiewirkungsgrad beträgt  $\approx 1$  Prozent, transportiertes Gewicht berücksichtigt.

■ Die Belastung von Mensch und Umwelt ist erheblich; ein Auto verursacht von der Allgemeinheit getragene Kosten von etwa CHF 1000 pro Jahr.

### **Angst vor Unpopulärem**

Der Vorwurf des Populismus ist grotesk, setzt sich der VCL doch ein für Massnahmen, die ein Umdenken und ein Umsteigen bewirken. Dabei spürt er den Gegenwind. Die Landes- und Gemeindepolitik bei uns hat bisher kaum Mut erkennen lassen, das Umsteigen auf Alternativen zum Auto – besonders für Ar-

beitswege – klar zu befürworten und entsprechend zu handeln. Zu gross ist die Angst vor Stimmenverlust.

Georg Sele

Forumsbeitrag:

[www.vcl.li/?page=2102&id=451](http://www.vcl.li/?page=2102&id=451)

Die Bahn als ÖV-Rückgrat:

FL.A.CH

[www.vcl.li/?page=18&id=416](http://www.vcl.li/?page=18&id=416) &

Regionalbahn Oberland

[www.vcl.li/?page=18&id=424](http://www.vcl.li/?page=18&id=424))