

«Träumen ist ein Privileg der Opposition»

Verkehrspolitik Das Projekt S-Bahn FL.A.CH ist wieder auf der politischen Agenda. Exponenten der Freien Liste und der FBP fordern, dass Liechtenstein das Projekt ohne Österreich vorantreiben soll. Von Alleingängen hält Regierungschef-Stellvertreter Risch aber nichts.

Interview: **Patrick Schädler**
pschaedler@medienhaus.li

das Machbare wichtig. Träumen ist ein Privileg der Opposition.

FBP-Fraktions Sprecher Daniel Oehry erklärte kürzlich in einem «Volksblatt»-Interview, dass Liechtenstein bald abgehängt werde, wenn in Sachen S-Bahn nicht baldmöglichst Tatensatz gesetzt werden. Auch Pepo Frick, Co-Präsident der Freien Liste, erklärte letzte Woche auf 1FLTV: Man müsse jetzt endlich Geld in die Hand nehmen und einen Alleingang wagen, wenn Österreich nicht mitspielt. Der zuständige Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch steht aber für Schnellschüsse nicht zur Verfügung, wie er im Interview erklärt.

Herr Risch, nach Meinung diverser Verkehrsexperten im Land, herrscht seit mehreren Jahren Stillstand in der Liechtensteiner Verkehrspolitik. Nun werden Sie offenbar als Messias angesehen, der alle Probleme innert kürzester Frist löst. Wie fühlen Sie sich mit dieser Erwartungshaltung?

Daniel Risch: Die Herausforderungen in der liechtensteinischen Verkehrspolitik bestehen ja nicht erst seit heute. So war ich wenig überrascht, dass die Erwartungshaltung gross ist. Mit dieser kann ich aber gut leben. Überrascht bin ich hingegen vom Wunsch nach Alleingängen und Schnellschüssen. Für mich ist klar, dass wir die Verkehrsthemen nur gemeinsam – mit den Gemeinden und der Wirtschaft in Liechtenstein – sowie unseren Nachbarn in der Schweiz und in Österreich lösen können. Die Vernetzung mit diesen Partnern ist zentral, weshalb wir Gespräche in Liechtenstein aber eben auch in Wien und Bern sowie mit St. Gallen, Bregenz und Chur führen. Es liegt in der Natur der Sache, dass Mobilität in unserem speziellen Fall fast immer grenzüberschreitend ist. Neben der Abstimmung auf den verschiedenen Ebenen sind mir der Praxisbezug und der Fokus auf

Beginnen wir bei der S-Bahn: FL-Präsident Pepo Frick und FBP-Fraktions Sprecher Daniel Oehry forderten kürzlich, es sei endlich Bewegung gefragt. Das Problem habe nicht Österreich, sondern Liechtenstein. Warum wollen Sie also nicht 50-60 Millionen in die Hand nehmen und selbst etwas bauen?

Bei den von Ihnen genannten Beispielen stelle ich ein gewisses Ausblenden der Realität fest. Der Boden, auf dem die Eisenbahnlinie verläuft, gehört den österreichischen Bundesbahnen. Auch die Schienen selbst sowie der Zug, der darauf fährt, gehören den ÖBB und die Strecke wird von ihnen betrieben. Daniel Oehry zählte im Volksblatt-Interview verschiedene Ideen zum Schienenverkehr auf, die er gerne im Alleingang umsetzen würde und meinte: «All das können wir ohne Wien entscheiden». Ich finde es bedenklich, wenn der Fraktions Sprecher der FBP wenige Tage vor dem ersten Arbeitsgespräch mit dem neuen österreichischen Verkehrsminister Norbert Hofer solche Signale in Richtung Wien sendet. Die Realität ist die – ob sie einem nun gefällt oder nicht –, dass wir ohne Wien auf der bestehenden Schiene sehr eingeschränkt sind. Ich mag in diesem Zusammenhang das afrikanische Sprichwort, das besagt: «Wenn du schnell gehen willst, geh alleine. Wenn du weit kommen willst, geh gemeinsam.» Klar ist, dass ich vorwärts gehen will, und dass wir gemeinsame und nachhaltige Lösungen brauchen.

Sie erwähnen das Gespräch mit Ihrem Amtskollegen Norbert Hofer in Wien in der vergangenen Woche. Was sind die Ergebnisse aus diesem Gespräch?

Um das vorgängig Erwähnte zu erreichen, war für mich der erste,



Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch zur S-Bahn: «Das Projekt ist so lange sistiert, bis ein neuer Entscheid gefasst wird – und dafür braucht es eine neue Kostenaufstellung.» Bild: Martin Walser

notwendige Schritt, wieder mit Wien ins Gespräch zu kommen. Aufgrund der Neuwahlen in Österreich und der Neubesetzung der österreichischen Regierung mussten wir uns etwas gedulden. Das erste Arbeitsgespräch war positiv und der Dialog mit Norbert Hofer offen und konstruktiv. Wir waren uns einig, dass es eine aktualisierte Kostenaufstellung und Kostenschätzung braucht. Die entsprechenden Resultate werden der liechtensteinischen Regierung zu gegebener Zeit vorgelegt, um über den weiteren Verlauf zu befinden.

Ist es richtig, dass das Projekt S-Bahn FL.A.CH noch von der Vorgängerregierung sistiert wurde?

Das ist etwas, was viele inländische Mobilitätsexperten wider besseren Wissens ausblenden: Ja, die Vorgängerregierung hat

das Projekt S-Bahn im Jahr 2015 sistiert. Dies, nachdem der damalige österreichische Verkehrsminister Alois Stöger seiner damaligen liechtensteinischen Amtskollegin Marlies Amann-Marxer bei einem Treffen am 20. März 2015 in Innsbruck erklärte, die Finanzierung des Projekts müsse neu verhandelt werden. Das Projekt ist seitens Liechtensteins so lange sistiert, bis ein neuer Entscheid gefasst wird – und dafür braucht es die erwähnte Kostenaufstellung und Kostenschätzung. Daran arbeiten wir.

Abgesehen von den Rahmenbedingungen mit den Nachbarn: Was sind Ihre persönlichen Vorstellungen, wie der Verkehr in Liechtenstein ausgestaltet werden soll?

Verkehrslösungen beinhalten immer mehrere Ebenen: Internationale Anbindung, regionale

Vernetzung und lokale Verbesserungen. Und auf all diesen Ebenen ist das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsstränge für mich zentral – Schiene, Strasse, Rad- und Fussweg auf der einen, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und mobilisierter Individualverkehr auf der anderen Seite. Das Radwegnetz ist für den einen genauso wichtig, wie der Bahnverkehr für den anderen. Für mich sind die Förderung des öffentlichen Verkehrs, der Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region und die Verbesserung und der punktuelle Ausbau der Strassen kein Widerspruch, sondern eine logische Konsequenz. Die intelligente Nutzung der bestehenden Infrastruktur ist ein ebenso wichtiger Schritt. Das alles sind Punkte, die im Mobilitätskonzept 2030, das im Regierungsprogramm angekündigt und vor zwei Wochen von der Regierung in Auftrag gegeben

ben wurde, behandelt werden sollen.

Bei der Postulatsbeantwortung zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) sind Sie nicht bei allen Abgeordneten gut weggekommen. Warum wollen Sie kein verpflichtendes Mobilitätsmanagement für Unternehmen ab 50 Beschäftigten?

Viele Landtagsabgeordnete haben bei der Überweisung des Postulats, wie auch bei der Beantwortung desselben, betont, dass sie einer Zwangsverpflichtung negativ gegenüberstehen und der Leidensdruck zu wenig gross sei, um Zwangsmassnahmen einzuführen. Als Wirtschaftsminister mit einer grundsätzlich liberalen Einstellung teile ich diese Haltung. In der Postulatsbeantwortung haben wir diese Haltung der Regierung auch dokumentiert, woran sich die Freie Liste etwas störte. Die Postulatsbeantwortung hat das Potenzial des BMM aufgezeigt, und sie ist auch eine Einladung an diejenigen Wirtschaftsakteure, die sich noch nicht intensiv mit dem BMM befasst haben, das nun zu tun.

Erreichbarkeit ist wichtig: Die Wirtschaft ist nicht an Staus interessiert. Könnten Sie sich als Wirtschaftsminister auch vorstellen, die Unternehmen in eine Verkehrslösung einzubauen?

Es ist eine Tatsache, dass der überwiegende Teil unseres Verkehrs hausgemacht, sprich, auf die zahlreichen Arbeitsplätze in unserem Land zurückzuführen ist. Dass wir praktisch gleich viele Arbeitsplätze wie Einwohner und mit 1.6 Prozent eine rekordtiefe Arbeitslosigkeit haben, ist sehr erfreulich. Die Kehrseite ist stockender Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten. Wie einleitend gesagt, sind Verkehrsprobleme für mich nur gemeinsam zu lösen – und dazu gehört im Inland neben den Gemeinden gerade auch die Wirtschaft.

Überraschender «Run» auf den «Shopper»

Subvention 68 Shopper oder auch Einkaufshilfen wurden bei der Gemeinde Ruggell bestellt – das stimmt die Verantwortlichen positiv.

Ruggell ist bekannt als das Fahrraddorf Liechtensteins. Damit die Bewohner unterstützt werden, noch mehr Wege mit dem Velo oder auch zu Fuss im Dorf zurückzulegen, subventioniert die Gemeinde einen Einkaufsanhänger fürs Velo, der zu einem Einkaufsshopper für Fussgänger umfunktioniert werden kann. Der Standardpreis ohne eine entsprechende Anhängerkupplung beträgt 260 Franken. Dank der Subvention durch die Gemeinde erhalten die Ruggeller Einwohner den «Shopper» für nur 100 Franken.

Auf 40 Bestellungen eingestellt

Von Februar bis April konnten die Bewohner Bestellungen bei der Gemeinde deponieren. Der Gemeinderat bewilligte ein Subventionsbudget von 8000 Franken. Nun überraschend: Es fand ein re-



Der «Shopper» kann auch ans Velo montiert werden. Bild: Christian Öhri

gelrechter Run auf die Shopper statt. Statt kalkulierten 40 Bestellungen, gingen bis zum Endda-

tum erfreulicherweise 68 Bestellungen ein. «Das hat uns gezeigt, dass diese Idee sehr gut angekom-

men ist», erklärt Christian Öhri, Gemeindesekretär von Ruggell. Auch nach dem Anmeldeschluss

#näherdran

blieb die Nachfrage hoch. «Wir sind nun dran abzuklären, ob und wie viele wir nachbestellen», erklärt Öhri weiter.

Budget wird nicht ausreichen

Das Subventionsbudget wird folglich nicht ganz ausreichen, jedoch ist der Gemeindesekretär überzeugt, dass der Gemeinderat auch mögliche Mehrkosten gutheissen wird.

Susanne Quaderer
squaderer@medienhaus.li

Dach des Landtags wird erst 2019 saniert

Baumängel Das Landtagsgebäude ist derzeit kein schöner Anblick. Das wird zumindest ein Jahr so bleiben.

Eigentlich hätte Ende 2017 feststehen sollen, mit welchem Material das mangelhafte Ziegeldach des Landtagsgebäudes gedeckt wird. Doch daraus wurde nichts. Der derzeitige Anblick des Gebäudes ist alles andere als schön. Doch das wird voraussichtlich bis im Frühling 2019 so bleiben.

«Die Regierung hat sich zu Beginn des Jahres mit verschiedenen Varianten zur Sanierung des Steildachs befasst und das Amt für Bau und Infrastruktur auf der Basis einer ersten Bemusterung mit der vertieften Weiterbearbeitung der Sanierungsvariante beauftragt», schreibt Markus Verling, Leiter des Amtes für Bau und Infrastruktur auf Anfrage. Diese Arbeiten würden derzeit laufen. Erst nach dem finalen Entscheid der Regierung könne die Materialbestellung erfolgen. Es sei aber bekannt, dass die Lieferung auf-

grund der hohen Auslastung geeigneter Produzenten einige Zeit dauere. «Das Amt für Bau und Infrastruktur geht heute davon aus, dass die Bestellung und Produktion des Materials noch in diesem Jahr erfolgen kann. Die Erneuerung des Steildachs wird witterungsbedingt voraussichtlich erst im kommenden Frühling erfolgen», schreibt Verling weiter.

«Fokus auf langlebiger Lösung»

Zum vorgesehenen Material will das Amt derzeit keine Auskunft geben. «Der Fokus liegt aber auf einer langlebigen Lösung», schreibt Verling vielsagend. Dieser Fokus war offensichtlich bei der jetzigen Variante nicht vorhanden. Die Dachsanierung des Landtagsgebäudes wird Kosten von etwa 600 000 Franken verursachen. (sap)