Mein Liechtenstein 2039 – Mobilität

Interview: Julia Kaufmann

«Wie bin ich in der Zukunft mobil?» Mit dieser Frage haben sich während eines halben Tages über 20 Workshop-Teilnehmende gemeinsam mit den Themen-Paten Clarissa Rhomberg von der Universität Liechtenstein und Thomas Lorenz, Geschäftsführer Zukunft.li, beschäftigt. Konzeptioniert und moderiert wurde der Workshop von Dieter Marxer, Mitglied der Geschäftsleitung der Noventa-Gruppe, und Felix Schüssler, Inhaber von Schüssler-Consulting. Nach intensiver Diskussion kamen neun konkrete Ideen unter dem Leitgedanken «neun Mal nachhaltig unterwegs» zusammen. Sie werden nun genauer beleuchtet.

Weshalb gehört die Mobilität zu jenen Themen, mit denen sich Liechtenstein in Zukunft beschäftigen muss?
Clarissa Rhomberg: Bevor die Menschen sesshaft wurden, waren sie Nomaden. Mobil zu sein, ist in uns allen urverankert. Covid-19 hat uns eindrücklich gezeigt, was es heisst eingeschränkt zu sein. Jeder Mensch will und soll mobil sein. Die Frage ist jedoch, auf welche Kosten, mit welchen Ressourcen und vor allem: welche alternativen Möglichkeiten gibt es? Jetzt ist ein guter Zeitpunkt gekommen, um sich über nachhaltige Alternativen Gedanken zu machen. Und das haben wir im Rahmen des Workshops gemeinsam mit Liechtensteinerinnen und Liechtensteinern gemacht.

«Noch stöhnen wir nur ein bisschen.»

Thomas Lorenz
Themen-Pate

Thomas Lorenz: Als Kleinstaat hat Liechtenstein eine ganz spezielle Konstellation: 160 Quadratkilometer Fläche, wobei sich die Siedlungsaktivität – Arbeit, Wohnen und Freizeit – auf gerade einmal 18 Quadratkilometer beschränkt. Diese Fläche bespielen wir mit fast 40 000 Einwohnern und ebenso vielen Arbeitsplätzen. Deshalb ist es eine enorme Herausforderung, die Mobilität und ihre Entwicklung im grenznahen Raum zu managen und bewältigen.

Dieter Marxer: Nicht zuletzt wegen des Pendlerverkehrs ist die Mobilität bei uns ein Dauerthema, das sich in den vergangenen 15 bis 20 Jahren stark akzentuiert hat. Wenn wir in den nächsten 20 Jahren von einem halbwegs linearen Wachstum ausgehen, wird die Handhabe von heute nicht mehr tragfähig sein. Mobilität ist ein langfristiges Thema, das eng mit Fragen der Infrastruktur verknüpft ist. Wollen wir, dass die Mobilität für die nächste und übernächste Generation funktioniert, müssen wir jetzt mit der Planung und Umsetzung von Ideen beginnen.

Felix Schüssler: Aus meiner Sicht hat Liechtenstein in diesem Bereich die Chance, eine Vorreiterrolle einzunehmen. Die spezielle Struktur und die kurzen Wege sind ein Vorteil für das Land.

Obwohl die Situation noch nicht prekär ist, besteht also schon heute Handlungsbedarf.
Thomas Lorenz: Auf jeden Fall. Für mich hat Mobilität und die damit verbundene Langfristigkeit mit Lebensqualität zu tun. Unsere Generation hat jetzt noch die Chance, möglichst viel Lebensqualität an die nächste Generation zu übergeben. Leider sind wir momentan aber auf keinem guten Weg. Noch stöhnen wir nur ein bisschen, wenn wir beispielsweise ein paar Minuten im Stau stehen. Doch wenn die Entwicklung so weitergeht und wir weiterhin untätig bleiben, wird die Belastung deutlich zunehmen, die Lebensqualität beeinträchtigen und höhere volkswirtschaftliche Kosten verursachen. Da es sich unter anderem um infrastrukturelle Eingriffe handelt, dauern die Prozesse sehr lange, bis sie greifen.

Sie sollen einen fruchtbaren Untergrund für die Ideen finden, damit diese wachsen. Haben Sie schon einen gefunden?
Thomas Lorenz: Wir waren bei Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch und haben ihm ausführlich den Prozess sowie die einzelnen Ideen erläutert. Dass diese im Bericht und Antrag des Mobilitätskonzepts 2030 Erwähnung gefunden haben, hat uns gefreut und lässt den Workshop im Rahmen von «Mein Liechtenstein 2039» aktuell bleiben.

Felix Schüssler: Zudem versuchen wir verschiedenste Kanäle informativ zu bespielen, um das Thema am Leben zu halten. Unser Ziel ist es, dass die Ideen durch regelmässige Berichterstattung in den Köpfen der Menschen bleiben und diese Initiative ergreifen.

Clarissa Rhomberg: Beispielsweise wurden die neun Ideen in der ersten Ausgabe des neuen Forschungsmagazins «160²» vorgestellt, das vom Liechtenstein-Institut und der Universität Liechtenstein herausgegeben wird.

Die neun Zukunftsbilder verfolgen unterschiedliche Ansätze. Sollen sie alle bis 2039 umgesetzt werden?
Felix Schüssler: Am Ende des Tages hatten wir über 120 Einzelideen auf der sprichwörtlichen Wäscheleine hängen, die wir dann zu diesen neun Zukunftsbildern verdichtet haben. Die Idee hinter dem Zukunftsprojekt ist es, einen möglichst weiten Horizont zu haben. Es ging nie darum, möglichst morgen oder übermorgen ein fixes Projekt auf die Beine zu stellen und umzusetzen. Sondern die Ideen sollen Impulse und eine Stossrichtung dafür sein, wie sich die Mobilität in Zukunft entwickeln könnte.

Trotzdem müssen Sie weiterhin schauen, dass die Impulse nicht wie Eintagsfliegen wieder in Vergessenheit geraten.
Dieter Marxer: Hierfür ist die Rolle der Paten angedacht, aber mittlerweile sind wir auch zu viert unterwegs. Wir sind alle der Meinung, dass wir heute schon mitverantwortlich sind, was in 20 Jahren geschieht – immerhin ist das ein Zeitraum, den wir im Normalfall alle noch erleben werden. Wir haben das Glück, dass parallel zu unserem Zukunftsworkshop im vergangenen November das Mobilitätskonzept 2030 der Regierung ausgearbeitet und vorgestellt wurde. Denn so haben wir eine gute Plattform, um das Thema im Bewusstsein der Liechtensteiner zu halten.

Clarissa Rhomberg: Manche dieser neun Zukunftsbilder sind kurzfristig umsetzbar, andere bedürfen einer relativ langen Vorlaufzeit. Jene Ideen, die im weitesten Sinne mit der Digitalisierung und Applikationen im Zusammenhang stehen, könnten viel schneller realisiert werden als beispielsweise jene, die Anpassungen an der Infrastruktur zur Folge haben. Die schnell realisierbaren Zukunftsbilder sind entscheidend dafür, um erste Schritte zu machen und ein breiteres sowie offeneres Denken zu ermöglichen.

Mit Anreizsystem ein Umdenken bewirken

Die beiden Paten Clarissa Rhomberg und Thomas Lorenz sind sich mit Dieter Marxer und Felix Schüssler vom Leitungsteam (v. l.) einig, dass nun der richtige Zeitpunkt ist, um in Sachen Mobilität erste Schritte zu gehen.
Bild: Tatjana Schnalzger

Können Sie hierzu Beispiele nennen?
Clarissa Rhomberg: Aus den Zukunftsbildern könnten zum Beispiel die Ideen eines «Sponti-Sharing» (gemeinschaftliche Nutzung eines Automobils – Anm. d. Red.), der «Mobilitäts-Bonus» oder auch das «Veloland» konkret umgesetzt werden. Diese Ideen basieren zu Teilen ja auf bereits vorhandenen Ressourcen und Instrumenten. Solche Anreizsysteme könnten die Bevölkerung ermutigen, vom Individualverkehr umzusteigen. Bei «Liechtenstein, das Veloland» wären zusätzliche Infrastruktur-Massnahmen ideal.

Thomas Lorenz: Eine Herausforderung für Liechtenstein wird sein, das Umdenken der Bevölkerung zu bewirken. Die Entwicklung hat dazu geführt, dass wir eines der höchstmotorisierten Länder sind und einen der tiefsten Besetzungsgrade im Auto haben. Deshalb spreche ich mich vor allem für diese Zukunftsbilder aus, die ein Umdenken erfordern. Beispielsweise das Veloland: Wir haben schon attraktive Velowege in Liechtenstein und viele können, ohne sich gross anstrengen zu müssen, manche Strecke mit dem Velo statt mit dem Auto zurücklegen. Auch «Sponti-Sharing» ist eine Idee, die nicht vom Staat umgesetzt werden muss, sondern aus der Zivilgesellschaft heraus entstehen kann.

«Wir sind nicht die Veränderungswilligsten.»

Dieter Marxer
Mitglied Leitungsteam

Herr Lorenz, Sie haben es gerade angesprochen. Es braucht die Bereitschaft jedes Einzelnen, damit gewisse Ideen auch umgesetzt werden können. Wie soll dieses breite Umdenken bewirkt werden?
Thomas Lorenz: Es ist wichtig, dass ein Angebot geschaffen wird. Denn nur so kann auch eine Nachfrage bedient werden.

Dieter Marxer: In Bezug auf die Bereitschaft ist ausserdem die Frage wichtig, wie wir alle heute dazu stehen. Wir sind traditionell nicht die Veränderungswilligsten, sondern suchen nach Stabilität. Dennoch glaube ich, dass mit den richtigen Anreizsystemen ein Umdenken bewirkt werden kann. Es muss irgendwo ein Anfang gemacht werden. Dann reicht es in einem ersten Schritt schon aus, wenn ein Teil der Gesellschaft sich zu Alternativen bewegen lässt. Für Liechtenstein halte ich unter anderem ein monetäres Anreizsystem für einen möglichen Weg. Zum Beispiel könnte die Erhöhung der durchschnittlichen Fahrzeugbesetzung – die aktuell lediglich 1,04 Personen pro Fahrzeug beträgt – zugunsten des ÖV oder von Fahrgemeinschaften gefördert beziehungsweise belohnt werden. Schliesslich heisst es ja nicht, dass man im Zuge dessen das eigene Auto abgeben muss – sondern man erhält Rabatte auf die Versicherung oder etwa eine Steuererleichterung.

Für diese Anreize steht allerdings der Staat in der Pflicht.
Thomas Lorenz: Um tatsächlich etwas zu bewegen, braucht es sowohl infrastrukturelle Massnahmen als auch die Veränderungsbereitschaft. Ich bin davon überzeugt, dass sich diese beiden Parameter nicht trennen lassen. Liechtenstein hat genug Geld auf der hohen Kante, um notwendige und sinnvolle Investitionen in die Infrastruktur zu tätigen. Jedoch lässt sich das Problem damit alleine nicht lösen.

Felix Schüssler: Diese Impulse kommen aus der Bevölkerung. Zweifelsfrei lassen sich manche von ihnen nicht ohne die Politik umsetzen. Allerdings darf nicht nur die restriktive Verzichtsseite im Fokus stehen. Denn am Ende des Tages wäre die Umsetzung dieser Ideen ein Zugewinn für jeden von uns.

Clarissa Rhomberg: Eigentlich ist jedem die Problematik bekannt: Die Verkehrsbelastung ist sehr hoch, was immer wieder zu Stausituationen führt. Die Liechtensteiner sollen dabei nicht nur den Verzicht gewisser Dinge erfahren, sondern vielmehr ein Teil der Lösung sein.

Ist die Kleinheit des Landes in diesem Falle eher von Vor- oder Nachteil?
Thomas Lorenz: Das Dreiländereck, die rurale Umgebung, die Wirtschaftsstruktur, der hohe Anteil an Arbeitsplätzen und der Fakt, dass in etwa zwei Kilometern Umkreis die nächste Grenze kommt, machen das Land aus. Dadurch müssen wir in der Entwicklung Rücksicht nehmen und gleichzeitig flexibel bleiben. Denn wenn in den Nachbarstaaten Massnahmen umgesetzt werden, hat das direkte Auswirkungen auf uns. Gleichzeitig hat es einen Einfluss auf sie, wie wir unsere Mobilität organisieren. Wir haben somit auch eine regionale Verantwortung.

«Veloland ist ein positives Bild mit viel Strahlkraft.»

Clarissa Rhomberg
Themen-Patin

Kann Liechtenstein das Thema Mobilität überhaupt alleine angehen oder braucht es die Nachbarländer als Partner?
Clarissa Rhomberg: In erster Linie ist es eine Frage des Massstabes, wie gross ein Projekt sein soll. Sobald sie überregionale Dimensionen annehmen, ist es definitiv sinnvoll, die Partner so früh wie möglich einzubeziehen.

Thomas Lorenz: Wir dürfen nicht vergessen, dass auch wir von der Region profitieren. Immerhin liegt eine unserer Hauptverkehrsadern, die A13, im Ausland.

Mit der Politik, Bevölkerung und der regionalen Dimension, die auch im Auge behalten werden muss, gibt es einige relevante Faktoren, die zusammenspielen sollten. Rücken die Zukunftsbilder damit nicht in weite Ferne?
Dieter Marxer: Klar, man könnte auch den Kopf in den Sand stecken. Doch der Leidensdruck wird immer grösser. Mit der Mobilität verhält es sich ähnlich wie mit Covid-19. Am Anfang hätte auch niemand geglaubt, dass Liechtenstein davon betroffen sein könnte. Daher müssen wir reagieren und das Bewusstsein dafür schärfen.

Clarissa Rhomberg: Jeder Einzelne von uns hat es ausserdem selbst in der Hand, bewusst sein eigenes Mobilitätsverhalten zu ändern – und das schon heute oder morgen.

Was würden Sie jenen raten, die sich schon heute oder morgen einbringen wollen?
Dieter Marxer: Es gibt viele Möglichkeiten. Alleine mit der Kommunikation im eigenen Umfeld kann schon viel bewirkt werden. Denn das schafft ein Bewusstsein und regt die Diskussion an. Mir ist selbstverständlich bewusst, dass es Mut braucht, gewisse Dinge einfach so umzusetzen. Sei dies im kleinen Rahmen, im Umfeld einer Gemeinde oder auf staatlicher Ebene. Jedoch darf nicht immer alles nur auf die Politik geschoben werden. Für grössere Projekte braucht es diese, aber kleinere Impulse können auch dezentral gesteuert und umgesetzt werden.

Thomas Lorenz: In Sachen Mobilitätsverhalten bin ich auch der Meinung, dass die Unternehmen einen grossen Hebel in der Hand halten, um auf freiwilliger Basis sehr effizient zu wirken und individuelle Anreize zu schaffen.

Welches der neun Zukunftsbilder ist denn Ihre Lieblingsidee?
Felix Schüssler: Mich persönlich fasziniert der Gedanke der Dreidimensionalität – die «Dritte Dimension» – am meisten. Sie ist einerseits visionär, andererseits gibt es schon Start-up-Unternehmen, die sich sehr konkret mit Lösungen beschäftigen. Zum Beispiel im Drohnen-Taxi-Bereich. Liechtenstein könnte eine Vorreiterrolle übernehmen, was ich äusserst spannend finde.

Dieter Marxer: Da die Bandbreite sehr gross ist, finde ich es schwierig, eine Auswahl zu treffen. Obwohl ich selbst nicht der erste bin, der jeweils neue Technologien nutzt, glaube ich, dass wir über die Digitalisierungstechnologien sehr viele Chancen haben und mit den entsprechenden Applikationen so manches erreichen können. Gerade als technologieaffines Land nutzen wir die Digitalität im Bereich der Mobilität noch zu wenig. Dabei wäre grosses Potenzial vorhanden. Das andere Zukunftsbild, das mir sehr gut gefällt, eben weil es sehr konkret ist, ist das Veloland Liechtenstein. Mit E-Bikes ist ein effizientes und bequemes Verkehrsmittel auf den Markt gekommen, das vielseitig einsetzbar ist. Bemerkenswert ist, welche Entwicklung es in den vergangenen Jahren an den Tag gelegt hat. Mittlerweile ist das eine gute Möglichkeit des Langsamverkehrs, die von Jung und Alt gleichermassen genutzt werden kann.

«Liechtenstein kann eine Vorreiterrolle einnehmen.»

Felix Schüssler
Mitglied Leitungsteam

Clarissa Rhomberg: Es braucht die Vielfalt aller Ideen. Aber auch mein Favorit ist das Veloland. Ich fahre selbst gerne Rad und habe festgestellt, dass man dabei die eigene Landschaft anders und viel intensiver wahrnimmt. Ausserdem ermöglicht das Fahrradfahren auch spontane Stopps, beispielsweise um sich mit Bekannten auszutauschen. Ich finde Liechtenstein als Veloland ein positives und aktives Bild mit sehr viel Strahlkraft für das Land.

Die neun Zukunftsbilder zum Thema Mobilität

Mobilitäts-Bonus

Liechtenstein initiiert ein freiwilliges Anreizsystem für ökologisch nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Die Wahl der Transportmittel und Verkehrswege wird auf einem individuellen Mobilitätskonto erfasst, bewertet und durch diverse Vergünstigungen belohnt: zum Beispiel Steuerabzüge, ÖV-Rabatte, Versicherungsreduktion etc.

Autonom fahrendes FL

Liechtenstein wird Pionierland für autonomes Fahren, weil hier, dank der Kleinheit, die flächendeckende Netz-Infrastruktur und die gesetzlichen Rahmenbedingungen rasch bereitgestellt werden können. Der Verkehr fliesst besser und das Land wird als Vorreiter dieser Technologietrendwende wahrgenommen – mit exportfähigem Expertenwissen.

Sponti-Sharing

Verifizierte Mitglieder in diesem regionalen Netzwerk teilen appbasiert, spontan und in Echtzeit ihre Fahrt. Ein Mitglied wartet an der Bushaltestelle und gibt sein Ziel in eine App ein. Ein Fahrer, der ohnehin auf dieser Strecke fährt, wird informiert und kann es mitnehmen. Das System könnte auch mit dem Transport von Waren erweitert werden. Gleichzeitig lernt man auch Leute kennen.

Smarte Mobilität

Ein intelligentes, vernetztes Verkehrssystem, das selbstlernend Verkehrsflüsse steuert und optimiert. Das System schlägt den Teilnehmern das Verkehrsmittel und den Fahrtweg vor, mit dem das Ziel am schnellsten erreicht wird. Die Informationen fliessen grenzüberschreitend im Sinne einer nahtlosen Mobilität.

Nahtlose Mobilität

Ein unbeschränkter Zugang zu jeglichen Transportmitteln – wie Carsharing, Bahn, Bus, Taxi, E-Velo, Trottinett, Skilift, Flugtaxi – im Vierländerraum, automatisiert mit einem einzigen Zahlungsmittel. Kein Check-In, kein Ticketkauf, einfach einsteigen. Die Kosten sind rein nutzungsabhängig. Strecke, Dauer, Tagesgeld und CO_2-Fussabdruck fliessen in die Preisgestaltung mit ein.

Liechtenstein, das Veloland

Liechtenstein baut Velowege aus, gemeinsam mit Bike-Sharing-Anbietern (elektrisch oder konventionell) und ermöglicht dadurch die sichere, bequeme und direkte Anfahrt zur Arbeit und in die Schule. Das internationale Fahrrad-Netzwerk zieht Touristen an.

Tschau Individualverkehr, hoi ÖV

Gesellschaft, Umwelt und Klima haben Priorität, deshalb erfolgt Mobilität ausschliesslich über hocheffiziente, differenzierte und koordinierte öffentliche Verkehrssysteme.

Konsumbedingte Mobilität vermeiden

Waren und Dienstleistungen werden logistisch optimal geliefert, wodurch viele Fahrten vermieden werden. Bewusstes Konsumieren und die Bevorzugung regionaler Angebote verkürzen Transportwege.

Dritte Dimension

Die Verkehrsinfrastruktur wird nach oben und unten erweitert mit: Tunnelsystem, Seilbahnen, Hochbahnen, Drohnen und Flugtaxis. Die Grundfläche wird entlastet und wieder zum Lebensraum mit hoher Qualität.

Das Zukunftsprojekt

Das Projekt «Mein Liechtenstein 2039» bildete den letzten grossen Programmpunkt anlässlich der Feierlichkeiten zum 300-Jahr-Jubiläum Liechtensteins. Es sollte den Einwohnerinnen und Einwohnern die Möglichkeit bieten, sich aktiv und konstruktiv mit Ideen und Visionen für die Zukunft des Landes einzusetzen und im Rahmen von sechs Themen-Workshops Impulse für die Zukunft zu erarbeiten. Am 23. November 2019 haben knapp 200 Menschen 4839 Inspirationen aufgelistet, woraus sich 485 konkrete Ideen ergaben. Jene 69 mit dem grössten Potenzial wurden am Folgetag der Öffentlichkeit vorgestellt und sind ebenfalls im Abschlussbericht des Projekts aufgeführt. Die Aufgabe der Projektpaten und des Leitungsteams besteht nun darin, für diese Ideen – die sinnbildlich als kleine Samen gesehen werden – den richtigen Ort und Untergrund zu finden, um sie zu pflanzen. Schliesslich sollen sie prächtig gedeihen. Im nächsten Beitrag der «Vaterland»-Serie geht es um das Thema Raumplanung.

Die sechs Themenbereiche:
- Vorbild Liechtenstein
- Generationen
- Bildung
- Arbeitsmodelle
- Raumplanung
- Mobilität

Webseite: www.300.li