

An das
Ministerium für Infrastruktur
Herr Regierungsrat Daniel Oehry
Peter-Kaiser-Platz 1
9490 Vaduz

Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht der Regierung betreffend die Schaffung eines Strassengesetzes (StrassenG)

Geschätzter Herr Oehry

Die Freie Liste begrüsst die Initiative der Regierung, mit dem geplanten Strassengesetz eine umfassende gesetzliche Grundlage für Planung, Bau, Unterhalt und Nutzung von Landstrassen zu schaffen. Angesichts der zunehmenden Komplexität verkehrlicher und raumplanerischer Herausforderungen ist ein solches Regelwerk ein wichtiger Schritt für mehr Rechtssicherheit, Effizienz und Transparenz im Infrastrukturbereich. Die klare Regelung von Zuständigkeiten und Verfahren bietet darüber hinaus die Chance, die Mobilitätsentwicklung im Land kohärent und vorausschauend zu gestalten.

Allerdings zeigt der vorliegende Entwurf eine einseitige Ausrichtung auf bauliche und verkehrstechnische Aspekte, die primär an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs orientiert ist. Zentralen gesellschaftlichen und ökologischen Anliegen wie Klimaschutz, Bodenschonung, Förderung des Umweltverbunds, Barrierefreiheit, Ortsbildschutz oder demokratische Mitwirkung wird zu wenig Beachtung geschenkt. Damit bleibt das Gesetz hinter den Anforderungen an eine zeitgemässe, integrierte Verkehrspolitik zurück.

Mit dieser Stellungnahme möchten wir auf zentrale Lücken im Entwurf hinweisen und zur Weiterentwicklung des Gesetzes beitragen – hin zu einem rechtlichen Rahmen, der ökologische Verantwortung, soziale Ausgewogenheit und demokratische Mitwirkung vereint.

Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln und Regelungsbereichen

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1: Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der Regierungsvorlage beschränkt sich auf Landstrassen, öffentliche Plätze und strassenbegleitende Nebenanlagen. Eigentrasse Radwege sowie Fuss- und Wanderwege sind explizit ausgeschlossen. Diese Abgrenzung vernachlässigt die Realität einer modernen Verkehrs- und Raumplanung, die auf eine nahtlose Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger setzt. Gemeindeübergreifende Radwege leisten einen zentralen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität und müssen im landesweiten Kontext mitgeplant und mitfinanziert werden können. Die Freie Liste fordert daher, den Geltungsbereich des Gesetzes auf relevante Infrastrukturen des Umweltverbunds auszuweiten und insbesondere gemeindeübergreifende eigentrasse Radwege einzubeziehen.

Art. 2: Landstrassen

Die gesetzliche Definition der Hoheit über die Landstrassen sollte sich nicht ausschliesslich auf bauliche Zuständigkeit beziehen, sondern auch eine strategische Verantwortung für ökologische und soziale Zielsetzungen im Verkehrsbereich abbilden. Die Freie Liste setzt sich für ein Hoheitsverständnis ein, wonach Planung, Bau und Betrieb der Landstrassen im Einklang mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit, der Barrierefreiheit und der Raumverträglichkeit zu erfolgen haben.

Art. 3: Landstrassenplan

Der Landstrassenplan als Instrument zur Klärung der Zuständigkeiten wird ausdrücklich begrüsst. Er schafft Transparenz über den Umfang des Landstrassennetzes.

II. Strassenbenutzung

Art. 4: Gemeingebrauch

Damit die allgemeine Nutzbarkeit von Landstrassen vollumfänglich gewährleistet werden kann, braucht es aus Sicht der Freien Liste eine ausdrückliche Klarstellung zur Berücksichtigung und zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen, wie etwa zu Fuss gehende Kinder, ältere Menschen oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Darüber hinaus sind wir der Überzeugung, dass die «gemeinverträgliche Nutzung» von öffentlicher Infrastruktur in Zeiten der Klimakrise zwingend auch Massnahmen zur CO₂-Reduktion und den Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln und Langsamverkehr erfordert.

Art. 5-7: Gesteigerter Gemeingebrauch; Sondernutzung

Die Möglichkeit der Sondernutzung erscheint grundsätzlich nachvollziehbar, die Erhöhung der Nutzungsgebühr ist zu begrüßen. Die Freie Liste legt jedoch Wert auf eine gesetzliche Verankerung der Verhältnismässigkeitsprüfung hinsichtlich Immissionen und möglicher Konflikte mit der allgemeinen Nutzung. Ausdrücklich gefordert wird diesbezüglich, dass auch Sondernutzungen nicht zu Lasten der Sicherheit, Zugänglichkeit und Barrierefreiheit aller Nutzergruppen gehen dürfen.

III. Planung und Bau der Strassen

Art. 8: Grundsatz

Die aktuelle Fassung von Art. 8 führt die unzureichende Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur als alleinige und ausreichende Begründung für neue Strassenprojekte auf. Zentrale öffentliche Interessen wie Verkehrssicherheit, Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen, Klima- und Umweltschutz, Ortsbild, Landschaftsschutz oder der sparsame Umgang mit Boden bleiben nachgeordnet oder fehlen ganz. Die Schaffung von klimafreundlichen Alternativen oder Nachfragesteuerung (z.B. durch Temporeduktion, Raumplanung, Mobilitätslenkung) im Sinne der Mobilitätswende verlieren an Bedeutung.

Die der Vorlage zugrundeliegenden kantonalen Gesetze von St. Gallen und Graubünden formulieren deutlich umfassendere und gleichrangige Kriterien, die dem öffentlichen Interesse an nachhaltiger, sicherer und gerechter Mobilität besser Rechnung tragen. Die Freie Liste fordert, Art. 8 durch eine erweiterte Grundsatzklausel zu ergänzen, die neben der Leistungsfähigkeit auch folgende Ziele verbindlich berücksichtigt:

- Verkehrssicherheit und Schutz vulnerabler Gruppen
- Förderung des Umweltverbunds
- Umwelt-, Natur und Landschaftsschutz
- Schutz von Ortsbild und Kulturgütern
- Klimakompatibilität (Netto-Null-Ziel)
- Sparsamer Bodenverbrauch und Versiegelungsvermeidung

Nur so kann sichergestellt werden, dass der Strassenbau den Bedürfnissen der gesamten Gesellschaft dient und nicht einseitig auf die Förderung des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet ist.

Art. 9: Strassenbauprogramm und Bewilligungspflicht

Die Einführung eines Strassenbauprogramms ist aus Sicht der Freien Liste ein wichtiger Beitrag zur Transparenz und Planbarkeit. Angesichts der langfristigen finanziellen, ökologischen und raumplanerischen Auswirkung von Infrastrukturprojekten erachten wir es jedoch als verpasste Chance, dass das Strassenbauprogramm dem Landtag lediglich zur Kenntnis gebracht werden soll. Dies insbesondere im Zusammenspiel mit den Bestimmungen zu sogenannten «gebundenen Ausgaben» (vgl. Art. 10 i.V.m. Art. 3 FHG), welche zahlreiche bauliche Massnahmen von einer parlamentarischen Behandlung ausnehmen – selbst dann, wenn sie mit erheblichen Eingriffen in die Umwelt oder ins Siedlungsgefüge verbunden sind.

Die Freie Liste spricht sich dafür aus, dass das Strassenbauprogramm dem Landtag zur Genehmigung vorgelegt werden muss. Das würde die Möglichkeit bieten, dass auch Strassenbauvorhaben an bestehender Infrastruktur einer inhaltlichen Auseinandersetzung unterzogen, demokratisch legitimiert und im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung gesteuert werden können. Mit dem aktuellen Entwurf ist diese Auseinandersetzung nicht gewährleistet, da gebundenen Ausgaben nur im Rahmen der allgemeinen Budgetdebatte behandelt werden – ohne konkrete Projektprüfung oder politische Diskussion im Landtag.

Art. 10: Bewilligungspflicht

Die Freie Liste anerkennt das Anliegen, bei standardisierten oder geringfügigen Vorhaben den administrativen Aufwand zu reduzieren und unnötige Verfahren zu vermeiden. Ein effizienter Vollzug ist auch aus unserer Sicht ein legitimes Ziel. Dennoch bestehen erhebliche Bedenken gegenüber der vorgesehenen Ausnahme für sogenannte «gebundene Ausgaben», insbesondere wenn darunter auch umfangreichere bauliche Eingriffe wie Strassenverbreiterungen, Haltebuchten oder Umgestaltungen fallen, die nach offizieller Definition allein der «Anpassung an heutige Bedürfnisse» dienen (vgl. S. 27 des Vernehmlassungsberichts).

In solchen Fällen sind relevante Auswirkungen auf Umwelt, Siedlungsstruktur und Verkehrsverhalten zu erwarten – ein Bewilligungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung, Beschwerderecht und Umweltprüfung wäre hier aus unserer Sicht zwingend erforderlich.

Die Freie Liste warnt davor, unter dem Deckmantel des Bürokratieabbaus rechtsstaatliche Standards, demokratische Kontrolle und Klimaschutzauflagen zu unterlaufen. Wir fordern daher eine klare Eingrenzung dieser Ausnahmeregelung und eine gesetzlich verankerte Pflicht zur Umwelt- und Raumverträglichkeitsprüfung bei baulich relevanten Massnahmen.

Art. 14 Verständigungs- und Einspracheverfahren

Die Freie Liste beurteilt das in Art. 14 vorgesehene Verständigungs- und Einspracheverfahren als ungenügend, sowohl im Hinblick auf die Dauer der Einsprachefrist als auch in Bezug auf die Beteiligungsrechte relevanter Akteur:innen. Eine Frist von lediglich 14 Tagen ist angesichts der Komplexität vieler Infrastrukturvorhaben deutlich zu kurz, um eine sachgerechte Auseinandersetzung durch betroffene Personen oder Organisationen zu ermöglichen. Ebenso fehlt im Entwurf ein gesetzlich verankertes Einsprache- und Beschwerderecht für Umwelt-, Verkehrs- oder Mobilitätsorganisationen.

Besonders gravierend ist, dass die Gemeinden selbst über kein eigenständiges Einsprache- oder Mitwirkungsrecht verfügen, obwohl sie direkt von Strassenbauvorhaben auf ihrem Gebiet betroffen sind. Gemäss Entwurf werden sie lediglich angehört, wenn Einsprache Dritter vorliegt, und auch dann nur insoweit, wie dies der geltend gemachte Grund erfordert. Damit wird der Rolle der Gemeinden als zentrale Planungspartnerinnen in der Raum- und Verkehrsentwicklung nicht Rechnung getragen. Im Vergleich dazu sehen die Strassengesetze der Kantone St. Gallen und Graubünden vor, dass die Gemeinden sich im Rahmen einer Vernehmlassung zum Projekt äussern können und zur Einsprache legitimiert sind. In Graubünden haben darüber hinaus alle Personen mit schutzwürdigem Interesse ein Einspruchsrecht.

Die Freie Liste sieht hier klares Verbesserungspotenzial: Die Gemeinden sollten frühzeitig in die Planung einbezogen und mit einem eigenen Einsprache- und Beschwerderecht ausgestattet werden. Zusätzlich fordern wir, dass auch anerkannte Umwelt-, Verkehrs- und Mobilitätsorganisationen sowie betroffene Dritte mit schutzwürdigem Interesse ein entsprechendes Rechtsmittel erhalten. So kann die Qualität, Transparenz und demokratische Legitimation von Strassenbauprojekten gestärkt werden.

IV. Landerwerb

Art. 18: Abtretung dringlicher Rechte

Wir gehen mit der Regierung einig, dass bei öffentlichen Infrastrukturvorhaben Enteignungen unter bestimmten Voraussetzungen als «ultima ratio» rechtlich zulässig sein müssen. Voraussetzung dafür ist eine klare demokratische Legitimation sowie ein transparenter, rechtsstaatlich gesicherter Ablauf. Aus Sicht der Freien Liste ist die demokratische Rückbindung des Vorhabens bei Projekten, die gemäss Regierungsvorlage als «neue Ausgabe» einzustufen sind, mit der Behandlung im Landtag und dem konkreten Finanzbeschluss gegeben. Kritisch beurteilen wir jedoch die Handhabung bei den sogenannten «gebundenen Ausgaben». Auch in diesen Fällen sind Enteignungen für potenziell umfangreichere Infrastrukturprojekte (siehe Kommentar zu Art. 10) möglich, ohne dass das konkrete Vorhaben zuvor politisch diskutiert oder beschlossen wurde. Die demokratische Legitimation fehlt damit weitgehend, was aus unserer Sicht nicht mit den Grundprinzipien rechtsstaatlicher Eingriffe ins Eigentum vereinbar ist.

Art. 20: Enteignungskommission

Die vorgesehene Enteignungskommission bildet einen wichtigen Grundpfeiler des Verfahrens, die gesetzliche Regelung dazu bleibt allerdings vage. Die aktuell vorgesehenen Kriterien für die Besetzung der Kommission beschränken sich auf Fachkenntnisse im Tiefbau sowie eine Mitgliedschaft in der amtlichen Schätzungskommission. Damit ist die Zusammensetzung der Kommission einseitig technisch ausgerichtet und lässt zentrale Aspekte wie Raumplanung, Umweltverträglichkeit und soziale Folgen ausser Acht.

Aus unserer Sicht braucht es bei Enteignungsverfahren eine interdisziplinär besetzte Kommission, um der Komplexität solcher Eingriffe gerecht zu werden. Entsprechend regen wir an, gesetzlich festzulegen, dass neben technischen Fachpersonen auch Expert:innen aus den Bereichen Raumplanung, Umweltschutz und Sozialverträglichkeit vertreten sein müssen. Die Forderung der Freien Liste nach einer paritätischen Besetzung

von Landeskommisionen gilt selbstverständlich auch hier. So soll sichergestellt werden, dass die verschiedenen Dimensionen eines Enteignungseingriffs angemessen berücksichtigt werden. Zusätzlich sprechen wir uns dafür aus, dass die Empfehlungen der Enteignungskommission veröffentlicht werden.

V. Strassenunterhalt

Art. 22 und 23: Zuständigkeit und Unterhalt

Die gesetzliche Regelung zum Strassenunterhalt konzentriert sich bislang vorwiegend auf funktionale Aspekte. Die Freie Liste spricht sich dafür aus, dass bei Unterhaltsmassnahmen auch ökologische Kriterien verbindlich berücksichtigt werden und regt an, umweltfreundliche Standards im Strassenunterhalt gesetzlich zu verankern. Darüber hinaus würden wir es begrüßen, wenn das Gesetz um eine explizite Rückbaupflicht für nicht mehr benötigte Strasseninfrastruktur ergänzt wird. Dadurch können Flächen entsiegelt, ökologische Funktionen wiederhergestellt und unnötige Folgekosten vermieden werden.

VI. Rechtsschutz

Art. 25: Beschwerden

Ein effektiver Rechtsschutz, als zentraler Pfeiler rechtsstaatlicher Verfahren, muss bei raumwirksamen und potenziell umweltrelevanten Infrastrukturvorhaben zwingend gewährleistet sein. Die Regelung des Beschwerderechts in Art. 25 des Vernehmlassungsberichts erachten wir als unzureichend: Der Gesetzesentwurf legt nicht fest, wer konkret zur Beschwerde berechtigt ist, sondern verweist stattdessen auf allgemeine Bestimmungen des Verwaltungsverfahrenrechts.

Besonders problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass bereits das Verständigungs- und Einspracheverfahren nach Art. 14 stark eingeschränkt ist. Da dort nur Grundeigentümer:innen formal berücksichtigt werden, entfällt für viele Akteur:innen – etwa Gemeinden oder Organisationen des Umwelt- und Verkehrsbereichs – die Möglichkeit, überhaupt in ein rechtskräftiges Verfahren einzutreten. Das wirkt sich direkt auf den Zugang zum Rechtsschutz aus und stellt aus Sicht der Freien Liste eine erhebliche Schwächung demokratischer Mitwirkung dar. Wir sprechen uns deshalb dafür aus, das Gesetz so zu ergänzen, dass auch nicht eigentumsgebundene Interessen rechtlich geltend gemacht werden können. Gemeinden, anerkannte Umweltverbände und betroffene Dritte mit schutzwürdigem Interesse müssen ausdrücklich als beschwerdelegitimiert gelten. Nur so lässt sich sicherstellen, dass Infrastrukturprojekte nicht allein aus verwaltungs- oder verkehrstechnischer Perspektive, sondern auch im Licht von Umwelt-, Raumordnungs- und Gemeinwohlinteressen überprüfbar bleiben.

Schlussbemerkung

Die Freie Liste bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir sehen im vorliegenden Entwurf des Strassengesetzes eine wichtige Grundlage für die Regelung öffentlicher Infrastruktur, jedoch auch erheblichen Anpassungsbedarf. Unser Ziel ist ein Gesetz, das nicht nur bauliche Abläufe und Zuständigkeiten klärt, sondern eine gesamtheitlich nachhaltige, gerechte und demokratisch legitimierte Mobilitätsentwicklung ermöglicht.

Aus unserer Sicht sind folgende Punkte zentral:

- **Ausweitung des Geltungsbereichs** auf Infrastrukturen des Langsamverkehrs, insbesondere Velostrassen, sichere Fusswege und kombinierte Mobilitätsformen (Art. 1);
- **Klarstellung und Ausweitung der Grundsätze** für Planung und Bau von Strassen im Sinne von Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Bodenschutz und Förderung des Umweltverbunds

(Art. 8);

- **Verbindliche demokratische Kontrolle** durch den Landtag auch bei Bestandsprojekten, die unter den Begriff der «gebundenen Ausgaben» fallen (Art. 9 und 10);
- **Stärkung der Mitwirkung** von Gemeinden, Zivilgesellschaft und Umweltorganisationen im Verständigungs- und Einspracheverfahren (Art. 14);
- **Interdisziplinäre Besetzung der Enteignungskommission** zur Berücksichtigung sozialer, ökologischer und raumplanerischer Aspekte (Art. 20);
- **Ökologische Standards und Rückbaupflichten** im Bereich des Strassenunterhalts (Art. 22);
- **Sicherstellung eines effektiven Rechtsschutzes** durch explizite Beschwerdelegitimation und realistische Fristen (Art. 25).

Ein modernes Strassengesetz muss die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden einbeziehen, kommunale Mitsprache garantieren und Umweltanliegen ernsthaft berücksichtigen. So kann es einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung Liechtensteins leisten. Vor dem Hintergrund der UN-Nachhaltigkeitsziele (SDGs), zu denen sich Liechtenstein bekannt hat, gewinnt dieser Anspruch zusätzlich an Bedeutung.

Insbesondere leistet ein ganzheitlich ausgerichtetes Gesetz Beiträge zu:



SDG 9: Nachhaltige Infrastruktur,

SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden,

SDG 13: Massnahmen zum Klimaschutz,

SDG 16: Starke Institutionen und inklusive Entscheidungsfindung.

Wir laden die Regierung ein, den vorliegenden Gesetzesentwurf im Sinne dieser Perspektive weiterzuentwickeln – als Baustein einer verantwortungsvollen Infrastruktur- und Mobilitätspolitik für kommende Generationen.

Beste Grüsse

Für die Freie Liste

Tatjana As'Ad, Co-Geschäftsstellenleiterin