

FORTSETZUNG

betreiben oder in umwelttaugliche Technologien zu investieren.

Sollte der getauschte Boden aber nicht zumindest gleichwertig sein? In Weiler sollte Ackerland gegen ein Waldstück am Berghang getauscht werden.

KL: Die Bestimmung lautet: „Verordnung über den Schutz der örtlichen Freiflächen in den Talsohlen des Rheintals und Walgaus“. Es geht nicht nur darum, Reservflächen zu verwalten, sondern darum, wertvolle Freiflächen zu schützen. Darum zucke ich immer ein bisschen zusammen, wenn ich Dynamik höre. Ein schönes Wort, das in der Natur aber seine Grenzen hat.

MO: Für den Lebensraum und den Naturschutz ist es aber doch relativ wurscht, ob die Fläche näher am Hang ist oder im Tal. Warum fühlen sich die Tiere nur im Ballungsraum Rheintal wohl?

KL: Weil es andere Lebensräume sind: Im Rheintal haben wir Riedlandschaften, auf einem Berg habe ich ein ganz anderes Ökosystem. Und die Freiflächen für Erholungsraum brauche ich dort, wo die Menschen sind.

MO: Aber öffentlichen Raum und Naherholungsgebiete schaffe ich auch über urbane Stadtentwicklung. Es sucht nicht jeder die Wiese zur Erholung. Entscheidend ist: Vorarlberg darf nicht zubetoniert werden. Darum haben wir in unserem Konzept auch vom „Central Park“ im Rheintal



„Vorarlberg Krone“-Redakteur Harald Küng im Gespräch mit Martin Ohneberg und Katharina Lins.

mit dem Ried gesprochen. Wir wollen die Vielfalt ja. Aber ob die Grünfläche ein paar Kilometer weiter ist, sehe ich nicht als so tragisch. Provokant gesagt: Der Frosch hüpft dorthin, wo der Tümpel ist. Tiere brauchen nicht dieselbe Infrastruktur wie wir es tun.

KL: Wenn wir gleichwertige Grünzonen hätten, würde das funktionieren. Aber die haben wir nicht. Natürlich brauchen Vögel keine Autobahn, aber sie haben Ansprüche, die nur an gewissen Orten gestillt werden können.

Stichwort Autobahn: Wie soll mit dem Verkehr im Land umgegangen werden?

MO: Auch hier braucht es eine mutige, langfristige Strategie. Große Infrastrukturprojekte wie die S18 gehen nicht von heute auf morgen. Unsere Region hat unglaubliches wirtschaftliches Potenzial. Doch wir brauchen eine entsprechende Anbindung. Zudem müssen wir den öffentlichen Verkehr weiter ausbauen, Haupttrouten definieren, die Erreichbarkeiten in den kleinen Tal- und Ortschaften erweitern. Geld ist hier gut investiert – je mehr öffentlicher, desto weniger Individualverkehr. Solche Planungen muss man aber auf Jahrzehnte sehen, nicht auf eine Legislaturperiode.

Frau Lins, die S18 beschäftigt Sie auch schon länger. . .

KL: Dieses Thema war vor 20 Jahren schon alt, als ich in meinem Amt begonnen habe. Ich finde, die Politik tut niemandem einen Gefallen, wenn sie sich auf solche Prestigeprojekte festlegt. Man sagt Vorarlbergern Pragmatismus nach und wir haben pragmatische Lösungen in der S18-Strategie vorgeschlagen, wo wir um einen Bruchteil der Kosten 75 Prozent der Entlastung erreicht hätten. Das

wurde abgelehnt. Fakt ist: Eine Riedquerung ist technisch ein Quatsch, rechtlich schwer durchsetzbar und ökologisch eine Katastrophe. Und wenn wir ehrlich sind, haben wir mit der vermeintlichen Ideallösung S18 bereits 50 Jahre verloren.

Abschließend: Sitzen wir in 20 Jahren wieder hier und diskutieren diese Themen?

MO: Der Vorarlberger ist vernünftig, man spricht miteinander. Vernunft hat uns recht weit gebracht. Ich hoffe, dass entsprechende Lösungen konsequent und mutig verfolgt werden. Dann können wir in 20 Jahren darüber sprechen, ob wir damals die richtigen Entscheidungen getroffen haben.

KL: Ich habe bereits vor 25 Jahren die ersten Vorlesungen von Prof. Weber über Bodenpolitik und Raumplanung gehört – es ist immer das Gleiche. Wir standen auch schon vor 30 Jahren in Konkurrenz zu anderen Regionen, hatten eine dynamische Wirtschaft, etc. Ich hoffe, dass wir mutig genug sind, vernünftige Lösungen zu finden und dass wir in 20 Jahren noch eine Natur haben, die es sich zu verteidigen lohnt.



Wirtschaft vs. Naturschutz – beide Seiten sprachen Klartext