

Stau verlagern oder reduzieren?

Zwei grössere Strassenbaupläne stehen seit längerem zur Diskussion. Bei beiden soll ein Stau aufgelöst werden. Bei beiden wird er aber nur von einem zum anderen Ort verlagert.

«Liechtenstein ist ein Autoland» sagte der für Verkehr zuständige Regierungsrat Martin Meyer im März 2008. Vermutlich müsse ein Umdenken stattfinden. Wenige Jahre später ist allen Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft klar, dass man auch in Liechtenstein nicht länger nur Auto fahren kann. Nun muss man die Alternativen dazu - zu Fuss gehen, Radfahren, Bus und Bahn - fördern, weil nur auf diese Weise der Stau auf der Strasse und die damit einhergehenden Belastungen für die Bevölkerung reduziert werden können. Deshalb hat die S-Bahn FL.A.CH jetzt höchste Priorität. Der Standpunkt-Wechsel fällt den Entscheidungsträgern noch schwer. Sie sind ja in der Regel selber meistens mit dem Auto unterwegs. Er wird deshalb nicht konsequent vollzogen. Nur damit ist es zu erklären, dass immer noch wider besseres Wissen veraltete Strassenbaupläne präsentiert werden.

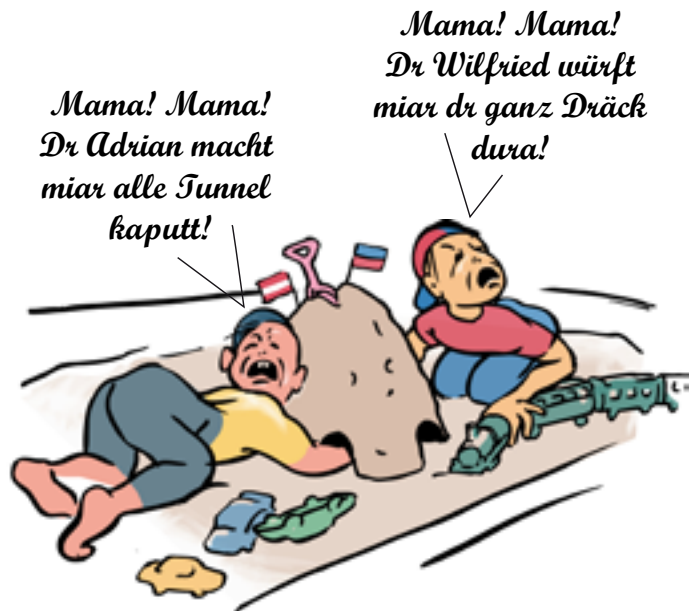
Der Preis der Strasse

In Zeiten des Sparens ist es wichtig, die Kosten der Mobilität korrekt darzustellen. Deshalb haben LGU und VCL gemeinsam die wahren Kosten des Verkehrs ermittelt. Das Ergebnis verblüfft. In Liechtenstein werden jährlich rund 74 Mio. Franken Steuergelder für den motorisierten Individualverkehr und den Schwerverkehr ausgegeben. Über Mineralölsteuer, Motorfahrzeugsteuer und LSVA werden etwa 37 Mio. Franken jedes Jahr eingenommen. Somit wird der Strassenverkehr jährlich mit etwa 37 Mio. Franken Steuergeldern bezuschusst, während der öffentliche Verkehr nur etwa halb so viel, gut 18 Mio. Franken erhält.

Stadttunnel Feldkirch – Letzetunnel

Im Herbst 2013 startete in Vorarlberg das Verfahren zur Feststellung der Umweltverträglichkeit des Stadttunnels Feldkirch. Schnell war klar, dass die Auswirkungen des Tunnels auf Liechtenstein nicht angemessen untersucht werden. Begründet wird dies auf Seiten Vorarlbergs damit, der Verkehr werde nur wenig zunehmen. Genau diese Prognose ist aber sehr umstritten, weil sie auf der Annahme beruht, in Liechtenstein werde es zu keinem vergleichbaren Strassenausbau kommen.

Das würde aber bedeuten, dass der Stau vom Kapazitätsengpass Bärenkreuzung einfach an den nächsten Kapazitätsengpass verlagert wird. Es sich also künftig an der Grenze Schaanwald, an der Engelkreuzung, dem Grosseis in Schaan oder



Warum kann denn dia Kind ned zemma spela?

vor den Rheinbrücken stauen wird. Das würde die Menschen in Liechtenstein sehr belasten. Damit die Auswirkungen umfassend geklärt werden, haben Rainer Batliner, Markus Falk, Cathérine Frick, Walter Frick, Dagmar Gadow, Manuela Haldner-Schierscher, Siglinde Marxer, Wolfgang Marxer, Andrea Matt und Georg Sele im November 2013 eine Petition gestartet. Die LGU übernahm die Koordination und die Öffentlichkeitsarbeit.

An zwei gut besuchten Veranstaltungen informierten die Petitionäre über den aktuellen Stand des Projektes. Dank der Unterstützung zahlreicher Menschen konnten sie Anfang Februar 2014 dem Landtag 1840 Unterschriften übergeben. Weitergehendes Ziel der Petition ist eine grenzüberschreitende, aufeinander abgestimmte Verkehrsplanung.

Strassenverbindung Vaduz-Triesen

Eine neue Strasse soll von der Rheinbrücke über das Industriegebiet nach Triesen verlaufen. In einer Stellungnahme sprach sich die LGU im Frühjahr 2013 gegen das Projekt aus und wies darauf hin, dass die Strasse die Stausituation am Engpass Rheinbrücke/Anschluss Sevelen, verstärken werde. Im Dezember teilte die Regierung mit, dass die Auswirkungen der Strassenverbindung auf das bestehende, bereits stark belastete Netz nochmals vertieft überprüft werden müssen.

S-Bahn FL.A.CH

Der LGU-Vorstand beschäftigte sich intensiv mit dem Projekt S-Bahn FL.A.CH und stellte sich aufgrund der zahlreichen positiven Umweltauswirkungen hinter das Projekt. Die S-Bahn FL.A.CH ist der erste Baustein und das Rückgrat für eine Erschliessung der Region. Sie eröffnet die Möglichkeit für einen Doppelspurausbau zwischen Buchs und Sargans und eine Weiterführung durch das Liechtensteiner Oberland. Da die ÖBB einen umfassenden Umweltbericht vorlegten und das Wissen einheimischer Experten berücksichtigten, konnte die LGU viele Massnahmen als effektiv begrüssen.