

# Wie steht es um den Letzetunnel?

## Vorbemerkungen

Norbert Marxer und Hubert Gorbach führen zusammen Gespräche, es wird erzählt dass Mitte Dezember ein Verkehrsmodell Oberes Rheintal-Feldkirch vorgestellt werden soll. Die Kosten-Nutzen-Analyse zum Letzetunnel wird als Entscheidungshilfe für die Gemeinde Frastanz verkauft (Wir können nur hoffen, dass gleichfalls diskutiert wird, was eine Kosten-Nutzen-Analyse aussagt und was nicht). Zudem wird deren Fertigstellung immer wieder hinausgeschoben. Die Liechtensteinische Regierung hat das weitere Vorgehen immer noch nicht klargestellt.

Diese vielen offenen. Fragen zum Letzetunnel, die ungenügende Information der Bevölkerung über Zielrichtung und Inhalt der Verhandlungen, die undurchsichtige Geschichte um die EU-Veterinär-grenzkontrollstelle — wem wird hier die Strasse geebnet?

Insbesondere die Informationspolitik, die sich im Verkehrsbereich in den letzten Monaten zeigt, lässt schlechte und unsichere Gefühle darüber aufkommen, wie ernst die Anliegen der betroffenen Bevölkerung genommen werden.

## Lokalaugenschein im Bereich Letzetunnel

Am 17. September 1997 fand ein Lokalaugenschein des Fachausschusses Alpenkonvention von CIPRA Österreich in Liechtenstein und Vorarlberg statt. Das Ministerium wurde dabei von Mi-

nisterialrat Höfler und die Länder durch Erwin Graze von Kärnten vertreten. Thema waren einerseits die grenzüberschreitende Verkehrsproblematik Vorarlberg/Liechtenstein und andererseits die Alpenkonvention und speziell das Verkehrsprotokoll.

## Die Projekte in Vorarlbrg

Am Vorabend war die Gruppe zusammen mit VertreterInnen von Bürgerinitiativen bei Bürgermeister Ludescher in Frastanz zu Gast. Ludescher bestätigte, dass in Frastanz parteischarfe Grenzen in der Einstellung zum Projekt Letzetunnel bestehen. Die ÖVP allerdings warte mit einer definitiven Meinungsbildung noch ab, bis von Hubert Gorbach angeregte Kostennutzen-Analyse, erstellt sei. Bürgermeister Ludescher gab aber als persönliche Meinung klar zum Ausdruck, dass er im Bau des Letzetunnels keine Vorteile erkennen könne.

Am Abend fand ebenfalls ein Treffen mit VertreterInnen von Bürgerinitiativen statt. Dabei wurden die verschiedenen Strassenbauprojekte (S18, B200, S16, Letzetunnel usw.) erläutert und diskutiert. Einhellige Meinung war, dass alle diese Projekte erheblichen Mehrverkehr für die gesamte Region mit sich bringen werden und dadurch die Lebensqualität der gesamten Region abnehmen wird.

Am 17. September besichtigte die Delegation die Strassenprojekte S18 und Letzetunnel vor Ort.

Zum Mittagessen traf sich der Fachausschuss mit Vertretern verschiedener Liechtensteinischer Ämter. Der Anlass wurde für einen Austausch bezüglich Alpenkonvention, Protokolle und Letzetunnel genutzt.

## Das Rheintal als zukünftige Transitregion

Die Strecke durch das Rheintal wäre für den Fernverkehr in Nord-Südrichtung äusserst attraktiv. Sie wäre es v. a. dann, wenn die fehlenden Lückenschlüsse im Süddeutschen Raum gebaut und eine Verbindung zwischen der Österreichischen A14 und der Schweizerischen A13 bestehen würde. Dann nämlich wäre das Rheintal und die Strecke über den San Bernardino die weitaus kürzeste und bequemste Verbindung zwischen den Wirtschaftszentren Lombardei/Piemont und dem Süddeutschen Raum. Diese bequeme und kurze Verbindung wird laut der Studie der INFRAS AG vom Juni 1997 auch vehement benutzt werden, wenn die folgenden Entwicklungen eintreten:

1. Aufhebung der 28 Tonnenlimite in der Schweiz
2. Fertigstellung des Autobahnnetzes im Raum Bodensee (A96, Verbindung A13 und A14, Ausbau des Pfändertunnels usw.)
3. Aufhebung der Ökopunktpflicht im Raum Bregenz
4. Zusätzlicher Ausbau des San Bernardinos

Im Transitverkehr fahren heute rund 30 000 LKW durch die Ostschweiz.

Allein bei einer Aufhebung der 28 Tonnenlimite in der Schweiz sagt die vom Verkehrsausschuss der Ostschweizer Kantonsregierungen in Auftrag gegebene Studie ein zusätzliches Potential im Gütertransitverkehr durch das Rheintal von 150 000 LKW pro Jahr voraus. Im Extremfall und bei Eintreten der vier oben genannten Entwicklungen werden es aber jährlich mindestens 320 000 LKW-Fahrten durch das Rheintal sein. Das macht rund 1000 LKW pro Tag!

## Wir können etwas tun!

### Überregionale, internationale Lösung anstreben

Liechtenstein hat mehrere Möglichkeiten, dieser Entwicklung entgegenzutreten. Gerade das Problem Letzetunnel ist in obig geschildertem Zusammenhang kein lokales Problem der Stadt Feldkirch mehr, sondern ein Element eines überregionalen Verkehrsproble-



Vom Mehrverkehr durch einen Letzetunnel ist nicht nur Schaanwald direkt betroffen, sondern auch Nendeln, Eschen, Mauren, Bendern und Schaan. Die EU-Veterinär-grenzkontrollstelle soll hier in Nendeln links nach dem Bahnübergang erstellt werden.