

Ziel: Lösung des grenzüberschreitenden Verkehrsproblems

Auf den verschiedensten Ebenen wird zwischen Liechtenstein und Vorarlberg um einen Bau des Letzetunnels verhandelt. Wir gehen davon aus, dass es bei diesen Verhandlungen um die Lösung des grenzüberschreitenden Verkehrsproblems geht. Der Tunnel steht hierbei allerdings als bisher einzige kommunizierte Lösungsmöglichkeit im Zentrum. Der Tunnel löst nach verschiedenen Studien das Verkehrsproblem nicht nachhaltig und auch nicht in einem vertretbaren Zeithorizont (frühestens in 10 Jahren). Von der Tunnellösung sollte deshalb endgültig Abschied genommen und stattdessen zukunftsfähige Lösungsmodelle ausgearbeitet und umgesetzt werden.

a) Klare Sachlage fordert klare Aussage

Noch Ende letzten Jahres wurden durch die Regierung der Verkehrsbericht und das Verkehrsmodell «Oberes Rheintal-Feldkirch» bekanntgemacht. Der Bericht über das Verkehrsmodell beinhaltet die Resultate von zwei aktuellen Studien. Die eine dieser Studien (Gruner) wurde im Auftrag des Amtes der Vorarlberger Landesregierung erstellt, die Andere (IVT, ETH Zürich) für das Tiefbauamt des Fürstentums Liechtenstein. Die Studien stellen unterschiedliche Prognosen für die Verkehrszunahme in Liechtenstein nach einem allfälligen Bau des Letzetunnels. Das Institut der ETH-Zürich wurde zu dieser Mixstudie nicht mehr beigezogen. Der

Mix wurde von zwei privaten Büros (Gruner AG und Emch+Berger AG) erstellt.

Die Resultate der ETH-Studie sind nach Aussage von Professor Hidber vom Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau der ETH Zürich deshalb aber keinesfalls überholt (21-29% Mehrverkehr durch den Bau des Letzetunnels beim Grenzübergang Schaanwald/Tisis!)

Inzwischen wird nur noch mit den Aussagen der Mixstudie argumentiert, die

1. Lediglich Mittelwerte darstellen
2. Für Liechtenstein nur abstrahiert gelten, da das Fürstentum Liechtenstein als Randbereich des Modells betrachtet wurde.

Die Liechtensteinische Regierung vertritt die Ansicht, dass der Bau eines Letzetunnels nicht in Frage komme, wenn dieser für Liechtenstein Mehrverkehr bringt. Mario Frick äusserte sich bereits im Juni 1997 negativ zu einem Tunnel im Liechtensteiner Unterland. Norbert Marxer sprach sich ebenfalls im Juni 1997 gegen den Neubau von Strassen (in Zusammenhang mit dem 20 Mio.-Fonds) aus. In einem Gespräch

Die ETH-Studie prognostiziert beim Grenzübergang Schaanwald/Tisis 21-29% Mehrverkehr durch den Bau des Letzetunnels.

