

zwischen Wilfried Berchtold und Mario Frick, äussert Mario Frick dezidiert, das Fürstentum könne dem Letzetunnel nicht zustimmen, falls die Mixstudie die Befürchtungen der beiden dieser zugrundeliegenden Studien bestätigt und der Letzetunnel noch mehr Transitverkehr nach Liechtenstein bringt. In allen vorhandenen Studien wird eindeutig Mehrverkehr für Liechtenstein prognostiziert. Selbst die «moderate» Mixstudie sagt für Liechtenstein nichts Gutes voraus: 15% Verkehrszunahme am Grenzübergang Schaanwald-Tisis nur durch den Bau des Letzetunnels. Diese 15% machen 1700 Personenwagen und 110 Lastwagen pro Tag mehr aus, als wenn der Letzetunnel nicht gebaut würde.

Weder die Regierung noch die Parteien (Stellungnahmen Oktober 1996) stimmen also einem Letzetunnel zu. Ebenfalls stellte die Regierung klar, dass Liechtenstein nicht gewillt ist Mehrverkehr aufzunehmen (kein Neubau von Strassen im eng begrenzten Raum Liechtenstein).

Die Diskussion und Verhandlung zwischen dem Land Vorarlberg und Liechtenstein kann sich jetzt also nicht mehr um einen Letzetunnel drehen, sondern lediglich noch darum, wie das grenzüberschreitende Verkehrsproblem -mit anderen Massnahmen gelöst werden kann.

Wir fordern deshalb die Liechtensteinische Regierung auf

1. ein klares «Nein» zum Letzetunnel öffentlich kundzutun und international zu vertreten.
2. die Bevölkerung transparent und umfassend über die Verhandlungen zwischen Liechtenstein und Vorarlberg und die Fortschritte in der Lösung des grenzüberschreitenden Verkehrsproblems zu informieren

Erleichtert würde die Diskussion um zukunftsfähige Lösungen für das grenzüberschreitende Verkehrsproblem, wenn sowohl Verwaltung als auch die Gemeinden aktiv in die Lösungssuche einbezogen wären.

Ziel der soeben bewilligten Studie (Kredit von 19500.— CHF) könnte es sein, Massnahmen für die Lösung des grenzüberschreitenden Verkehrsproblems aufzuarbeiten. So würde bei Beendigung der Studie (Juni 1998) eine Entscheidungsgrundlage vorliegen, um einen Massnahmenplan inklusive Zeitplan durch Regierung und Landtag zu verabschieden. Dazu wäre es allerdings sinnvoll, die Studie in zwei Teile aufzu-



spalten. Der zweite Teil, indem es um die konzeptionelle Betrachtung internationaler Einflüsse auf das Verkehrsaufkommen in Liechtenstein und Vorarlberg geht, sollte von einem Büro oder einem Institut erarbeitet werden, das Erfahrungen in der Bearbeitung von internationalen Verkehrsströmen hat.

b) Die Alpenkonvention - eine Chance, die es nicht zu verpassen gilt

In der Beantwortung des Postulats zur Alpenkonvention vom Mai 1997 (Paul Vogt und Egon Matt) ist sich die Regierung bewusst, dass das Verkehrsprotokoll «...ein wesentliches Instrument bildet, um die Bevölkerung vor ungebremst zunehmenden Umweltbelastungen zu schützen...».

Ende März findet auf Einladung von Österreich eine Sitzung von Verkehrs- und Umweltperten statt. An diesem Treffen soll bezüglich der folgenden Punkte ein Bericht für die nächste Alpenkonferenz ausgearbeitet werden:

1. Übersicht über alle hochrangigen alpenquerenden Strassenprojekte, die derzeit von jedem Vertragsstaat und Unterzeichner geplant sind
2. Erarbeitung von Definitionen, die als Kriterien für die Bewertung der Projekte bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt und das Verkehrsaufkommen angewendet werden können
3. Beschreibung der Probleme, die sich für Nachbarstaaten mit diesen Vorhaben stellen. ►

Engere Strassen bewirken eine Senkung der Fahrtgeschwindigkeiten und damit eine Erhöhung der Sicherheit für alle Strassenbenutzerinnen.