

Verkehrten Verkehr umkehren

Spots zum aktuellen Geschehen auf und neben unseren Strassen

Tiefgarage für das Landtagsgebäude

Der Landtag hat in einem zweiten Anlauf Ende dieses Jahres den Kredit über 5.7 Mio Franken für 50-55 unterirdische Parkplätze im Regierungsviertel gesprochen. Die Leichtigkeit mit der im Bericht und Antrag der Regierung zwischen verschiedenen Begründungen für diese Tiefgarage hin und her springt, ist beachtlich. Einmal ist das Baugesetz verantwortlich, dann wieder der Gemeinderat von Vaduz, weil Dauereinmietung in der Marktplatzgarage seinen «Zielsetzungen» widerspreche, dann auch hin und wieder der Bedarf oder neue Parkhäuser, die doch keine Alternative böten. Aus dem ganzen Bericht wird aber vor allem klar, dass es scheinbar unmöglich ist, festzustellen wieviele private und öffentliche Parkplätze (der Gemeinde oder des Landes) in Vaduz heute vorhanden sind und wie deren Auslastung ist. Ist es wirklich so schwierig eine klare Gegenüberstellung der vorhandenen Parkplätze und deren aktuellen Auslastung, des Bedarfs und der konkreten Zielsetzungen für Vaduz zu erstellen? Eine transparente und konsequente Darstellung dieser drei Punkte wäre aus Sicht der LGU für eine konstruktive Diskussion wünschenswert und mehr noch – Voraussetzung gewesen.

Neustes Postulat im Verkehrsbereich

Das Postulat von 10 Abgeordneten der VU stellt fest, dass die Liechtensteinische Landstrasse zwischen Schaanwald/Tisis und Benden bereits heute als Transitspange zwischen den beiden europäischen Autobahnen (A14, A13) genutzt wird. Das Postulat wird unter anderem so begründet, dass jede erdenkliche Massnahme untersucht werden soll, die zu einer Minderbelastung der Bevölkerung vor allem im Liechtensteiner Unterland führen könnte.

Feststellung, Begründung und Rahmenbedingungen (kein Mehrverkehr, Berücksichtigung der regionalen und internationalen Verkehrsströme, Bevorzugung des öffentlichen vor dem motorisierten Individualverkehr etc.) sind klar zu unterstützen. Die Schlussfolgerungen daraus sind wohl strategisch interessant, greifen aber unserer Ansicht nach inhaltlich nicht weit genug.

Zwischen der «dreidimensionalen», pragmatischen Reaktion jeglichen Strassenbaus und «abstrakten» politischen und rechtlichen Massnahmen besteht immer ein empfindliches Ungleichgewicht. Anders gesagt, haben wir schwere Bedenken ob die Institutionen den Mut, Durchsetzungswillen oder auch einfach die Einigung aufbringen, und langfristig verteidigen, um verkehrsorganisatorische Massnahmen (Fahrverbote, Rückbau, etc.) durchzusetzen.

Wie und wo werden solche Abmachungen festgehalten und wer bürgt dafür?

- Wir haben bis heute nicht den Mut gefunden anzuerkennen, dass das Verkehrsangebot einen Einfluss auf die Anzahl Wege, die eine Person im Durchschnitt unternimmt hat und die Anzahl Wege zusätzlich zunehmen. Auch erhöhen die Personen mit steigendem Angebot ihr Zeitbudget, d. h. sie halten sich länger im Verkehr auf. Selbst die durchschnittliche Dauer des Einzelweges nimmt zu. Es ist heute ebenso eine verkehrsplanerische «Binsenwahrheit», dass Ausbau und Verbesserung des Verkehrssystems zu einem überproportionalen Verkehrswachstum führen – und zwar bei allen Verkehrsträgern.
- Wir haben bis heute nicht den Mut gefunden, die ökologische Steuerreform entspre-

Veranstaltung am autofreien Sonntag 1998 in Schaanwald. Kurz vor Beginn der Radiodiskussion mit Verkehrsminister Norbert Marxer, Vizevorsteher von Mauren Peter Malin, Adolf Ritter von der Freien Liste und Regula Imhof, LGU. Die Landstrasse ist für einige Sekunden verkehrsfrei.

