

chend anzupacken. Schon längst hätten wir eine Machbarkeitsstudie wie bspw. der Kanton Bern in Auftrag geben können, welche Massnahmen auch im Alleingang und unter welchen Bedingungen von Liechtenstein umgesetzt werden könnten.

- Wir haben gerade beim Entscheid zur Tiefgarage für das neue Regierungsviertel wieder nicht den Mut gefunden eine transparente Darstellung der aktuellen Parkplatzsituation in Vaduz zu verlangen und eine entsprechende Diskussion von möglichen Lösungen zu führen.

Wie sollen wir eine andere Haltung im Zusammenhang mit Umfahrungsstrassen erwarten können?

Wegweisende Entscheidung in Frastanz

Laut zwei Umfragen, die im November dieses Jahres in Frastanz gemacht wurden sprechen sich in Frastanz 51% der FrastanzerInnen gegen den Letzetunnel aus. Vor zwei Jahren waren es nur 46% der FrastanzerInnen!

Zur Entscheidung ob der internationale Güterverkehr durch Vorarlberg auf der Schiene oder auf der Strasse erfolgen soll, sprechen sich 75% der FrastanzerInnen für die Schiene aus. Diese Entscheidung ist laut Verkehrsminister Einem tatsächlich zu treffen, denn die Finanzen werden nur für den Ausbau der Schiene oder der Strasse gesprochen und nicht für beides. Das «Pendlerproblem» soll laut 55% der Befragten über den öffentlichen Verkehr gelöst werden – für Massnahmen beim öffentlichen Verkehr sollen denn auch laut 57% der Befragten in Zukunft mehr Geldmittel zur Verfügung gestellt werden. Am 16. Dezember 1998 stimmte die Gemeindevertretersitzung in Frastanz über den Letzetunnel ab. Die Gemeindevertretung hat sich mit 17:10 Stimmen gegen jede bauliche Lösung in Bezug auf den Letzetunnel auf Frastanzer Gebiet ausgesprochen!

Wir freuen uns riesig über diesen wegweisenden und klaren Entscheid.

Gleichzeitig gratulieren wir auch der Regierung zu ihrer ersten klaren Äusserung bezüglich Letzetunnel, die sie am 12. Dezember 1998 in den Medien machte! - Nämlich ein nein zur von Feldkirch präsentierten Bestvariante, die wie alle anderen Varianten auch Mehrverkehr für Liechtenstein und grosse Teile von Feldkirch bringt. Wir gehen davon aus, dass Verkehrsminister Norbert Marxer und die gesamte Regierung die klaren und fortschrittliche Aussagen von Verkehrsminister Einem unterstützen und auch für Liechtenstein vertreten werden:

Der Letzetunnel wäre Teil der internationalen alpenquerenden Route und eine hochrangige internationale Verbindung. Er würde die Route durch das Rheintal für den internationalen Verkehr ein weiteres Mal attraktiver machen und zusätzlich Verkehr von anderen Nor-Süd-Transitrouten und auch von der Schiene abziehen. Eine Umschichtung der Finanzmittel von Strassenprojekten hin zur Schiene entspricht den österreichischen verkehrspolitischen Zielen. «Im Bundesverkehrswegeplan für Österreich wird ... dem Verkehrsträger Schiene der Vorrang eingeräumt, da nur dadurch das Wachstum des Strassenverkehrs langfristig gestoppt werden kann.»¹ Grenzüberschreitenden Massnahmen gemeinsam mit der Schweiz und Liechtenstein werden als notwendig betrachtet.

Die Fragen, die Liechtenstein unserer Meinung nach dringend beantworten und auch öffentlich bekanntmachen müsste, sind:

- Wie und wo verbindlich festgelegt wird, dass durch Massnahmen auf Vorarlberger Gebiet kein Mehrverkehr für Liechtenstein entsteht und wie Liechtenstein diese Zusage langfristig einfordern wird
- Was Liechtenstein zu leisten bereit ist um die Ostschweiz, Vorarlberg und Liechtenstein an die Schienenlösung der Schweiz anzubinden (Finanzen, Infrastruktur etc.).
- Wie die Lösung der Verkehrsprobleme in Liechtenstein im Einklang mit den bestehenden Umweltschutzgesetzen und ratifizierten internationalen Verträgen wie bspw. der Alpenkonvention in Einklang zu bringen ist



Der an die Statements folgende Strassenseitenwechsel der Anwesenden löste heftige Diskussionen aus. Das Verkehrsthema stösst offensichtlich mehr und mehr an unterschiedliche Schmerzgrenzen.

¹ Grobprüfung des Letzetunnelprojektes aus der Sicht des Bundesverkehrswegeplanes durch die Mitarbeiter von Bundesminister Caspar Einem