

# Verkehr

Die Regierung hat in ihren Zählungen festgestellt, dass rund 80% des Verkehrs im Liechtensteiner Unterland hausgemacht sind. Denken Sie, dass eine Umfahrungsstrasse im Liechtensteiner Unterland die Verkehrsprobleme langfristig lösen wird?



## Der Verkehr im politischen Prozess

Mehrere Abgeordnete der VU brachten im November 1998 ein Postulat zur Überprüfung von Umfahrungsstrassen im Unterland ein. Die Antwort auf die zentrale Frage, ob mit strassenbaulichen Massnahmen eine Entlastung der Bevölkerung erreicht werden könne, wurde von der Regierung im Dezember 1999 beantwortet. Die Fragestellung und die Beantwortung waren sehr umstritten.

Die Gemeinde Mauren verfasste im April 1999 eine Resolution, in der sich der Gemeinderat Mauren gegen jede weitere Förderung des alpenquerenden Güter- und Personenstrassenverkehrs ausspricht und jedes Umfahrungsstrassenprojekt in der Rietlandschaft des Maurer Gemeindegebietes ablehnt.

Die Schaaner Stimmbürgerinnen lehnten im Juni 1999 mit rund 55% der Stimmen den Rahmenkredit für ein Projekt für eine Umfahrung von Schaan ab.

Mauren und Frastanz forderten im April 2000 in einer gemeinsamen Erklärung den sofortigen Ausbau- und Planungsstopp für alle hochrangigen Strassenbauten an der Rheintal-San-Bernardino-Route und die Erarbeitung eines integrierenden Gesamtverkehrsmodells.

Für eine dreijährige Pilotphase des Liechtensteintaktes fasste der Landtag im Juni 2000 einhellig den notwendigen Finanzbeschluss. Damit wurde eine Vereinbarung ermöglicht, welche den Liechtensteintakt bei den ÖBB und die neue Buslinie Nendeln-Haag sowie die zusätzlichen Kurse auf der Linie 1 garantiert.

Im Oktober 2000 befürwortete der Landtag die Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in Liechtenstein mit grosser Mehrheit. Die LSVA als verursachergerechte Abgabe, welche sich auf die tatsächlich gefahrenen Kilometer von Lastwagen bezieht, hat zum Ziel, den Zuwachs an LKW-Verkehr zu bremsen und die ungedeckten

Kosten des Schwerverkehrs diesem selber anzulasten. Ein Referendum gegen den entsprechenden Staatsvertrag mit der Schweiz wurde von der Bevölkerung im September 2000 mit 71 % der Stimmen abgelehnt.

Die Verfassungsinitiative der drei Landtagsabgeordneten Peter Sprenger, Gabriel Marxer und Egon Matt wurde im November 2000 vom Landtag mit einer Mehrheit von 17 Stimmen verworfen. Sie hätte zum Ziel gehabt eine nachhaltige Mobilität in der Verfassung zu verankern und die Transitstrassenkapazität darauf auszurichten. Eine Verfassungsänderung in diese Richtung kann jetzt noch durch eine Volksinitiative erreicht werden.

## Was der Landtag für eine nachhaltige Mobilität tun könnte:

- 1 Eine Null-Plus-Variante in einem festgelegten Zeitrahmen ernsthaft abklären lassen.
- 2 Sich dafür einsetzen, dass im Liechtensteiner Unterland keine Umfahrungsstrasse gebaut wird.
- 3 Veranlassen, dass ein Massnahmenplan zur Senkung der Emissionen aus dem Verkehr auf ein erträgliches Mass und unter die überschrittenen Grenzwerte erarbeitet und umgesetzt wird.
- 4 Einführen einer flächendeckenden zwingenden Parkplatzbewirtschaftung.
- 5 Finanzielle Unterstützung einer Mobilitätszentrale, welche den nichtmotorisierten Individualverkehr sowie den kollektiven Personenverkehr fördert.
- 6 Durchsetzen der ökologischen Steuerreform im Mobilitätsbereich: insbesondere die konsequente Einführung des Verursacherprinzips (Bodenversiegelung, Emissionen, Infrastrukturen etc.).