

Liechtensteiner Volksblatt



Redaktion: Telefon 075/2 49 49/50

Mit den amtlichen Publikationen

109. Jahrgang - Nr. 141

Ortsumfahrungsstrasse Schaan-Vaduz:

Stunde Null am Montag?

Günther Meier berichtet von einer Informations-Versammlung in Schaan

Etwa 80 interessierte Bürger (und eine Bürgerin) hatten sich am Montagabend im Schulhaus Resch in Schaan eingefunden, um an der Informationsversammlung teilzunehmen, die von der FBP-Ortsgruppe Schaan organisiert wurde. Allerdings, so gab Diskussionsleiter Klaus Wanger in seiner einleitenden Begrüßungsansprache bekannt, sollte die Versammlung keine parteipolitische Angelegenheit sein, sondern die Gelegenheit bieten, durch Information aus erster Hand die sachlichen Aspekte der Abstimmungsvorlage in den Vordergrund zu rücken.

Das Schwergewicht des Informationsabends lag denn auch in den Ausführungen des Referenten, Landesingenieur Karl Hartmann, der auf Grund seiner fachlichen Kompetenz bestens geeignet erschien, die Problematik der Verkehrsraumsanierung durch die Ortsumfahrung von Schaan und Vaduz aus den verschiedensten Blickwinkeln darzustellen.

Die heutige Verkehrssituation

In seiner Einleitung skizzierte Ing. Karl Hartmann kurz die heutige Verkehrssituation, die nach seiner Ansicht in der Nord-Süd-Richtung, mit Ausnahme der beiden neuralgischen Ortsdurchfahrten Schaan und Vaduz, mit dem bestehenden, gut ausgebauten Strassennetz bewältigt werden könne. Der Innerortsverkehr der beiden Ortschaften weise aber bereits eine Intensität auf, was mit den Zahlen der verschiedenen Verkehrszählungen belegt wurde, die über der zulässigen Belastung der klein dimensionierten Strassenteile liege. Anhand der — allerdings gegenwärtig nur noch gering — ansteigenden Einwohnerzahl, der Zunahme der Haushalte sowie der immer noch zunehmenden Motorisierung zeigte Hartmann, reichlich dokumentiert mit Zahlenmaterial, dass der Verkehr in den nächsten 15 Jahren noch ansteigen werde. Die einmal angestellten Prognosen seien heute bereits überschritten, doch dränge sich angesichts der überall kleineren Zuwachsraten eine sehr vorsichtige Prognostizierung für die kommenden zwei Jahrzehnte auf.

Weitere Zunahme ist abzusehen

Eine weitere Zunahme des Verkehrs auf den liechtensteinischen Strassen, so erklärte Hartmann, ergebe sich in absehbarer Zukunft durch die Beseitigung des Engpasses Bregenz mit gleichzeitigem Anschluss der österreichischen Autobahn an die süddeutsche Autobahn sowie durch die mit dem Bau des Arlberg-Tunnels zu erwartende Verlagerung des Ost-West-Ver-



kehrs, verbunden mit der dadurch zeitlich näherrückenden Erschließung Tirols. Die Zunahme des Verkehrsstromes durch die vorarlbergische Autobahn bezifferte der Referent auf rund 11 Prozent, während für die verstärkte Ost-West-Verlagerung ungefähr 3 Prozent prognostiziert werden.

Nur Teilentlastung durch die N-13

Einzig die sich momentan im Bau befindliche schweizerische N 13, die 1979 dem Verkehr übergeben werden soll, wird dem liechtenstei-

nischen Strassennetz eine gewisse Entlastung bringen. Nach Berechnungen eines schweizerischen Instituts, die übernommen wurden, beläuft sich aber, wie Ing. Hartmann betonte, die Zunahme des Verkehrs bis 1990 immer noch auf rund das Eineinhalbfache — trotz Entlastung durch die N 13. Diese Prognosen beruhen auf der Annahme, dass die N 13 den liechtensteinischen Strassen einen Fünftel des Durchgangsverkehrs abnimmt. Wird mit einer Abnahme von 25 Prozent gerechnet, so ergibt sich bis 1990 immer noch eine 1,3 fache Zunahme des Verkehrs.

Öffentlicher Verkehr keine Alternative

Auf den immer wieder aufgeworfenen Aspekt einer stärkeren Benützung des öffentlichen Verkehrs eingehend, bemerkte Ing. Hartmann, zwischen 1960 und 1974 sei immerhin eine Steigerungsrate von 40 Prozent bei den öffentlichen Verkehrsmitteln festzustellen. Doch täusche diese Zuwachsraten insofern, als in der Zwischenzeit der Zubringerdienst für die weiterführenden Schulen organisiert worden sei, so dass die effektive Zunahme den Schülertransporten zuzuschrei-

Europarat

Liechtenstein an der Sitzung des Komitees für Soziale Sicherheit

Bei der in der Zeit zwischen 6. und 10. September 1976 in Strassburg stattgefundenen Sitzung des Komitees für Soziale Sicherheit des Europarates nahm zum ersten Mal auch ein Vertreter des Fürstentums Liechtenstein teil. Unser Land war durch Julius Hartmann, Direktor der Sozialversicherungsanstalten, vertreten. Direktor Hartmann übermittelte bei der Sitzung den Dank des Fürstentums Liechtenstein für die Möglichkeit, sich an den Arbeiten des Expertenkomitees zu beteiligen und brachte zum Ausdruck, dass unser Land im Rahmen seiner Möglichkeiten bestrebt sein wird, die Arbeiten und Aktivitäten des Komitees für Soziale Sicherheit zu unterstützen.

BATIK

Ein Seminar im Centrum für Kunst

Am kommenden Freitag, den 17. September (von 18 bis 21 Uhr) und am Samstag (von 14 bis 18 Uhr) findet im Vaduzer Centrum für Kunst ein Seminar für Batik statt. Batik ist ein aus Indonesien stammendes Verfahren zum Einfärben von Stoffen, wobei auf die Stellen des Mustern, die von Farbe frei bleiben sollen, heisses Wachs gegossen



wird. Durch die oft künstlich vermehrten Risse und Sprünge im später wieder abgeschmolzenen Wachs entstehen über die Stoffe reizvolle, dünne Geäder, die dem Batik-Druck besondere Originalität verleihen und ihn auch in unserem Lande immer bekannter und beliebter gemacht haben. Für das Seminar am kommenden Freitag und Samstag im Centrum für Kunst sind noch einige Plätze frei. Die Kurskosten betragen 80 Franken. Anmeldungen an Tel. 2 55 28 oder 2 54 94.

ben sei. Beispiele aus umliegenden Ländern — und im Unterschied zu uns mit städtischen Verhältnissen — zeigten deutlich, dass der öffentliche Verkehr mit dem privaten nicht konkurrenzfähig sei. Die Nachteile der öffentlichen Verkehrsmittel lägen vor allem in der Gestaltung der Fahrpläne sowie in der Streckenführung, die dem Einzelnen mit seinen Wünschen nicht immer gerecht werden könnten. Die Attraktivität des eigenen Verkehrsmittels bleibt also erhalten. Zahlen aus unserem Lande verdeutlichen dies:

● 1974 wurden rund 200 Millionen Personenkilometer errechnet, während die öffentlichen Verkehrsmittel nicht einmal 10 Millionen Personenkilometer zu bewältigen hatten.

Ein Ausbau mit modernen Verkehrsmitteln auf Schienen oder Luftkissen komme für uns, so meinte Hartmann, wohl kaum in Frage, da sie bislang nicht einmal in ausgesprochen städtischen Verhältnissen eine ernsthafte Konkurrenz für die herkömmlichen Verkehrsmittel darstellten. Aus dieser Sicht ergebe sich zwangsläufig, dass in Liechtenstein auch in Zukunft der private Verkehr den Vorrang haben werde.

Gegenüberstellung der Varianten

Einen breiten Raum in den Ausführungen des Referenten nahm die Gegenüberstellung der beiden Umfahrungsstrassen-Varianten Binnenskanal und Rheinnähe ein. In klarer Darstellung versuchte Hartmann zu erklären, worin die Vor- und Nach-

Fortsetzung auf S/2

Die VPB-Sparkkontenkette für den zinsbewusstesten Sparer