

Liechtensteiner Volksblatt

Erscheint Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag und Samstag · Jeden Donnerstag Grossauflage · Amtliches Publikationsorgan · Tel. (075) 2 42 42 · Einzelpreis: 60 Rp.

Forderung nach einem alpinen Gesamtverkehrskonzept

Abschluss der Jahresfachtagung der Internationalen Alpenschutzkommission (CIPRA) in Triesenberg

(G.M.) - «Alpenländer erwacht - und findet zu einem neuen Selbstverständnis». Mit diesem Aufruf schloss Mario F. Broggi, der Präsident der Internationalen Alpenschutzkommission (CIPRA), die zweitägige Jahresfachtagung in Triesenberg, die sich mit den neuen Alpentransversalen auseinandersetzte. Die Vertreter der Fachverbände aus den sieben Alpenländern nahmen den Entwurf einer Deklaration entgegen, die mit den Ergebnissen der Fachtagung ergänzt werden soll.

Die CIPRA erwartet mit der Liberalisierung des EG-Güterverkehrs als Folge des angestrebten europäischen Binnenmarktes nach 1992 eine weitere Zunahme des Güterverkehrs über die Alpen. An der Jahresfachtagung der CIPRA diskutierten Vertreter von Fachverbänden aus den sieben Alpenstaaten über das Thema «Neue Alpentransversalen - Erlösung oder neue Belastung für den Alpenraum?» und liessen sich anlässlich einer Exkursion über die geplante Splügenbahn informieren. Nicht alle Alpenländer, erklärte CIPRA-Präsident Mario F. Broggi am Schluss der Tagung, sehen die Problematik des Nord-Süd-Verkehrs auf die gleiche Art. Das offene Forum der Jahresfachtagung habe jedoch die Möglichkeit eröffnet, sich eingehend und auch kontrovers über diese Thematik auszulassen.

Deklaration im Entwurf

Die der Fachtagung vorgelegte Deklaration, die «keine neuen Alpentransversalen ohne Verkehrskonzept» fordert, wurde am Samstag mittig nicht verabschiedet, sondern von den Tagungsteilnehmern zur Kenntnis genommen. Der Entwurf dieser Deklaration soll mit den Ergebnissen der Fachtagung in Übereinstimmung gebracht und nachher den zuständigen Verbänden und Behörden zugestellt werden. Allerdings besteht kaum ein Zweifel, dass die Grundzüge der Deklaration in der vorgelegten Form erhalten bleiben. Zumindest weisen die kurzen Stellungnahmen der verschiedenen Ländervertreter am Schluss der Tagung darauf hin.

Güter- und Personenverkehr

Nach diesem Deklarationsentwurf ge-

nügt es nicht, wenn die neuen Alpentransversalen nur das Problem des Gütertransitverkehrs lösen. Verkehrsanalysen belegten, dass der Gütertransitverkehr lediglich etwa ein Drittel der Transitverkehrsbelastung ausmache. Zudem entfalle ein Grossteil des Güterverkehrs auf den alpinen Binnenverkehr oder stelle Ziel- und Quellverkehr dar. Allfällige neue Alpentransversalen müssen nach Auffassung der CIPRA den Güter- und Personenverkehr, den Transit- und Binnenverkehr umfassen. Deshalb fordert die CIPRA ein von unabhängigen Gutachtern erstelltes alpines Gesamtverkehrskonzept, bevor die Planung und der Bau von neuen Alpentransversalen erfolge.

Sicherheit garantierendes Ökosystem

Die CIPRA fordert in ihrem Deklarationsentwurf im weiteren die Prüfung der Frage, ob die Modernisierung des bestehenden Eisenbahnstreckennetzes, die Forderung des Container- und Huckepackverkehrs und die Verbesserung der Betriebsorganisation nicht bereits heute

die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ermögliche. Ferner lässt sich nach Auffassung der CIPRA die Zunahme der zurückgelegten Verkehrsstrecken nur bremsen, wenn die gesamten Kosten, die der Verkehr verursacht, auf die Verkehrsteilnehmer abgewälzt werden. Bei angemessener Kostenabwälzung würde sich, wie die CIPRA festhält, die Attraktivität des Strassenverkehrs automatisch senken. Schliesslich weist die CIPRA in ihrem Deklarationsentwurf darauf hin, dass die Alpenbewohner auf ein ihre Sicherheit garantierendes Ökosystem angewiesen seien. Das Bergwaldsterben und in dessen Folge zunehmende Überschwemmungs-, Berg- und Lawinenkatastrophen wiesen darauf hin, dass der Schadstoffausstoss bereits die tolerierbare Obergrenze überschritten habe. Marktwirtschaftliche Massnahmen zur Einschränkung der Mobilität und parallel dazu die tendenzielle Verlagerung des unvermeidbaren alpinen Gesamtverkehrs von der Strasse auf die Schiene seien daher ein Gebot der Stunde.



Regierungschef-Stellvertreter Dr. Herbert Wille stattet der CIPRA-Jahresfachtagung einen Besuch ab und unterhält sich auf unserem Bild mit Dr. Mario F. Broggi (von links), CIPRA-Vizepräsident Dr. Walter Danz, EG-Parlamentarier Günter Tomann und LGU-Geschäftsführer Wilfried Marxer. (Bild: Alfons Kieber)



Vorstellung des neuen Buches über «Landschaftswandel im Talraum» im Landesmuseum. Auf dem Bild (von links): Markus Nescher, Dr. Felix Näscher, Autor Dr. Mario Broggi und Robert Allgäuer.

Landschaftswandel im Talraum

Präsentation eines neuen Buches über den talseitigen Kulturraum

(G.M.) - «Der Landschaftswandel im Talraum des Fürstentums Liechtenstein» heisst das neue Buch, das am Sonntag vormittag im Landesmuseum der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Das Buch ist ein Sonderdruck aus dem Jahrbuch des Historischen Vereins, der die Dissertation von Dr. Mario F. Broggi bereits veröffentlichte. Die Gesellschaft für Umweltschutz (LGU) stellte gleichzeitig das Ergebnis eines Fotowettbewerbes unter dem Titel «Unsere Landschaft im Wandel» vor.

Der Geschäftsführer des Historischen Vereins, Robert Allgäuer, bezeichnete die Dissertation von Dr. Mario F. Broggi als ein «bedeutendes Buch», das sich gut mit dem Zweck des Historischen Vereins, nämlich der «Förderung der vaterländischen Geschichtskunde», vertrage. Die umfangreiche Arbeit sei gleichzeitig auch eine Gewissensforschung für alle, die zu lesen und zu sehen verstünden, denn in den letzten Jahrzehnten habe sich in unserem Talraum gleichsam ein dramatischer Wandel vollzogen. Er wünsche dem Buch, meinte Robert Allgäuer, dass es

viel Unruhe stifte und damit zu einer Auseinandersetzung beitrage.

Der Wiener Professor Wolf Jürgen Reith würdigte den Ansatz und den Inhalt des Buches aus wissenschaftlicher Sicht, während Walter Walch, Beauftragter für Landesplanung in unserem Land, über Theorie und Praxis der Raumplanung in den letzten Jahrzehnten sprach.

Landesplaner Walter Walch ging in seiner Darstellung davon aus, dass die gesetzlichen Grundlagen für die Landes- und Raumplanung zwar in weitem Masse vorlägen, doch nicht mit der notwendigen Konsequenz zur Anwendung gelangten. Die Gemeinden haben nach seinen Worten zu grosse Baugebiete ausgeschieden, in den Reservezonen sei mehr als in den Baugebieten gebaut (oder versaut) worden. Er gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Vorschläge Broggis Eingang finden werden in die Ratsstuben, die Regierung und den Landtag.

In seiner persönlichen Stellungnahme zu seinem Werk bemerkte Dr. Mario F. Broggi, die Zeit dränge, denn auch wir hätten «Seehunde», die dringend der Hilfe bedürften.

Volksabstimmung: Tunnelsanierung und Werkleitungsstollen

Gemeinde	Stimm-berechtigte	Stimmen					JA	NEIN
		abgegebene	Beteiligung	ungültig	leer	gültig		
Vaduz	2121	1105	52,1 %	2	17	1086	620	466
Schaan	2148	1323	56,9 %	0	41	1164	718	463
Balzers	1768	968	54,8 %	1	26	941	583	358
Triesen	1577	782	49,6 %	0	22	760	406	354
Triesenberg	1265	1026	81,1 %	1	9	1025	313	703
Planken	149	119	79,9 %	0	6	113	66	47
Total Oberland	9028	5223	57,9 %	5	121	5218	2706	2391

Eschen	1446	707	48,9 %	6	17	701	455	229
Mauren	1223	617	50,4 %	3	18	614	328	268
Ruggell	718	338	47,1 %	1	6	337	214	117
Gamprin	454	264	58,1 %	3	6	261	129	126
Schellenberg	346	193	55,8 %	1	1	192	111	80
Total Unterland	4187	2119	50,6 %	14	48	2105	1237	820

Oberland	9028	5223	57,9 %	5	121	5218	2706	2391
Unterland	4187	2119	50,6 %	14	48	2105	1237	820
Total	13 215	7342	55,6 %	19	169	7323	3943	3211

Das Volk ist gegen neuen Tunnel

Klare Entscheidung für den Kreditbeschluss des Landtags

Mit 3943 Ja gegen 3211 Nein stimmten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am Wochenende dem Kreditbeschluss des Landtags zur Sanierung des bestehenden Strassentunnels Triesenberg - Steg und der Erstellung eines Werkleitungsstollens deutlich zu. Das Referendumsbegehren der Initiativegruppe Triesenberg ist damit, wenn auch nur mit einer Stimmbeteiligung von 55,6 Prozent, klar abgelehnt worden. Die Bürgerinnen und Bürger wollen offensichtlich in der Mehrheit, so darf das Abstimmungsergebnis wohl interpretiert werden, keinen neuen Tunnel.

Im Wahlkreis Oberland war, wie aus der nebenstehenden Tabelle hervorgeht, die Stimmbeteiligung höher als im Unterland, wo sich dagegen mehr Bürgerinnen und Bürger, nämlich 60,1 Prozent, für den Kreditbeschluss des Landtags aussprachen. Im Oberland stimmten 55,1 Prozent mit einem Ja, während 44,9 Prozent ein Nein in die Urne legten. Relativ hoch war die Zahl der ungültigen (19) und vor allem leeren Stimmen (169), was doch darauf schliessen lässt, dass eine gewisse Unsicherheit über Sanierung oder Neubau herrschte.

Als einzige Gemeinde stimmte die Standortgemeinde Triesenberg (Standortgemeinde für das Tunnel und das Referendumsbegehren) bei 313 Ja- und 703 Nein-Stimmen gegen den Kreditantrag der Regierung und den mehrheitlichen Kreditbeschluss des Landtags. Alle anderen Gemeinden weisen mehrheitliche Ja-Stimmen auf, die in Gamprin mit 129 Ja zu 126 Nein recht knapp ausfielen, in Vaduz mit 620 Ja gegen 466 Nein oder in Eschen mit 455 Ja und 229 Nein nichts an

Deutlichkeit zu wünschen übrig lassen. Nach der Volksentscheidung vom Wochenende kann nun gemäss Regierungs- und Landtagsbeschluss mit der Sanierung des bestehenden Tunnels begonnen werden. Für den Staat belaufen sich die Kosten für die Tunnelsanierung auf 6,8 Mio. Fr. - mit Einschluss des Werkleitungsstollens, mit dessen Hilfe endlich das Abwasser aus Steg und Malbun in die talseitigen Kläranlagen abgeleitet werden soll.

Die Regierung rechnet mit einer Bauzeit von rund drei Jahren bis zur Fertigstellung der Tunnelsanierung. Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau des Werkleitungsstollens begonnen werden, ebenso wird der Ausbau der Zufahrtsstrasse in Angriff genommen. Am Werkleitungsstollen sind neben dem Staat auch die Gemeinden Vaduz und Triesenberg, die liechtensteinischen Kraftwerke sowie die PTT-Betriebe beteiligt.

2. Säule

Mit uns ist der Aufwand kleiner als Sie denken