

«Den Partner Schweiz unterstützen»

Stellungnahme des Präsidiums der Bürgerpartei zur LSVa

Das Präsidium der Bürgerpartei beschäftigte sich in seiner Sitzung am 4. September mit dem LSVa-Referendum. Nach intensiven Diskussionen sprach sich das Präsidium mit klarer Mehrheit für den Gleichschritt mit dem Partner Schweiz aus. Für die Verwendung der Mittel aus der LSVa will die Bürgerpartei jedoch Korrekturen vorschlagen.

«Wir leben im gleichen Wirtschaftsraum mit der Schweiz», betonte Bürgerpartei-Vizepräsident Markus Büchel während der Beratungen im Präsidium. «Genau aus diesem Grund ist es wichtig, im Gleichschritt mit unserem Partner die LSVa zu übernehmen». Markus Büchel stellte klar, dass ein Nein auf Liechtenstein zurückschlagen werde. «Bei einem Nein ist Liechtenstein nur der Zahler». Der Entscheid der



Das Präsidium der Bürgerpartei beschäftigte sich mit dem LSVa-Referendum. Markus Büchel (links) und Alexander Ospelt propagieren den Gleichschritt mit dem Wirtschaftspartner Schweiz.

Schweiz, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe einzuführen, sei deutlich nachvollziehbar. «Die LSVa als Lenkungsabgabe macht für die Schweiz durchaus Sinn», stellte Alexander Ospelt fest. Für Liechtenstein selbst ist die LSVa insoweit sinnvoll, weil Leerfahrten besser verhindert werden können. Ein Ja zur LSVa Liechtensteins setze gleichzeitig auch verkehrspolitische Signale in Richtung Österreich.

Kritisiert wurde hingegen die Regierung, welche im Verlauf ihrer Verhandlungen mit der Schweiz Fehler machte. Die Wirtschaftsverbände in Liechtenstein wurden im Vorfeld der Verhandlungen übergangen, die wesentlichen Meinungen dieser Vertreter konnten nicht, oder viel zu spät, in die Verhandlungen eingebracht werden. «Die Regierung hat in dieser Angelegenheit über die Köpfe der Bevölkerung hinweg politisiert», stellte Parteipräsident Ernst Walch fest. «Aus diesem Grund haben wir auch

grosses Verständnis für den Unmut des Gewerbes, welches sich gegen die LSVa ausspricht».

Wenig Verständnis erhielt die Regierung im Präsidium der Bürgerpartei für den Vorschlag, die Einnahmen aus der LSVa für die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV) zu verwenden. Der Grundsatz, dass die Einheit der Materie bei der Verwendung von Gebühren verletzt wird, ist offensichtlich. «Die Bürgerpartei wird bei einem Ja zur LSVa Korrekturen vorschlagen», stellte Ernst Walch fest. «Wir werden die Gesetze für die Verwendung der Mittel ändern, wenn wir bei den Wahlen den Auftrag erhalten werden. «Zur LSVa sagen wir also ja, aber...» Das Präsidium der Bürgerpartei schloss gleichzeitig nicht aus, schon vor den Landtagswahlen eine entsprechende Gesetzesinitiative einzureichen, um eine konsequente und bessere Mittelverwendung vorzuschlagen.

Ist die Einführung der LSVa in Liechtenstein EU-verträglich?

Stellungnahme des LSVa-Komitees

Die Regierung und die Befürworter zur Einführung der LSVa begründen ihre Zustimmung vielfach damit, dass wir unser gutes Verhältnis zur Schweiz nicht unnötig belasten sollten. Auch das Referendumskomitee will keine unnötige Belastung mit der Schweiz und anerkennt auch die Bedeutung des gemeinsamen Wirtschaftsraumes. Ebenso setzt sie sich aber auch dafür ein, dass das Verhältnis zur EU nicht unnötig belastet wird. Wir haben vor einigen Jahren unter Beibehaltung des Wirtschafts-

raumes zur Schweiz Ja zum EWR gesagt und gehören damit beiden Wirtschaftsräumen mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten an.

Während die Schweiz in den bilateralen Verträgen mit der EU die Einführung der LSVa geregelt hat, wobei die Ratifizierung der einzelnen EU-Staaten noch aussteht, hat Liechtenstein diesbezüglich noch keine Vereinbarungen getroffen. Dies könnte sich nun mit der Einführung der LSVa in Liechtenstein fatal auswirken.

Die EU-Wegekostenrichtlinie (99/62/EG) hält ausdrücklich fest, dass der Schwerverkehr aus EU-Mitgliedstaaten ausschliesslich auf Autobahnen bemausst werden darf. Weiters ist festzuhalten, dass die LSVa-Gebühr in der Schweiz wesentlich höhere Tarife vorsieht als sie die Wegekostenrichtlinie zulässt. Diese Fakten lassen befürchten, dass die EU eine Einführung der LSVa in Liechtenstein nicht gutheissen würde und sicherlich entsprechende Massnahmen einleiten wird. Nur ungern erinnern wir daran, dass Italien vor

zwei Jahren eine recht happige Gebühr (bis 900 Franken für einen LKW) für liechtensteinische Frächter eingehoben hat und die Regierung beinahe ein Jahr benötigte, um die Einhebung dieser ungerechtfertigten Ge-

bühr zu stoppen. Die zu Unrecht eingehobene Gebühr wurde bis heute noch nicht zurückerstattet. Eine zusätzliche Belastung der zu transportierenden Güter durch liechtensteinische Frächter im EU-Raum würde unwei-

gerlich zu einem nicht hinnehmbaren Wettbewerbsnachteil führen. Es gilt daher bei der Diskussion zur Einführung der LSVa beide Wirtschaftsräume zu berücksichtigen.

LSVa-Komitee

Umfahrungstrasse ist mit dem Letzetunnel kombinierbar und bringt Mehrverkehr

Forum: Stellungnahme der Arbeitsgruppe Verkehrsprobleme FL-Unterland

Die liechtensteinische Regierung erweckt mit ihrem «Ersatzstrassenkonzept» den Eindruck, als ob neue Strassen nur Vorteile bringen, als ob Umfahrungenstrassen schnell, einfach und für alle Zeiten unsere Verkehrsprobleme lösen: wir also nicht mehr im Stau stehen, die Autos nicht mehr in unseren Dörfern fahren und die Belastungen durch den motorisierten Verkehr weniger werden. Zudem wird mit dem Wort «Ersatzstrassen» suggeriert, dass die alten Strassen verschwinden, also durch neue ersetzt werden. Beides ist nicht der Fall.

Die Nachteile der Umfahrungenstrasse sind beträchtlich: Im Ersatzstrassenkonzept der Regierung ist die aktuelle Entwicklung der internationalen Verkehrsströme nicht eingerechnet. So fehlen u.a. die durch die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite in der Schweiz prognostizierten Verlagerungen von Brenner und Gotthard ins

Rheintal vollständig. Und auch die Auswirkungen des drohenden Letzetunnels, der nahtlos an die geplante Umfahrungenstrasse im Unterland anschliesst, sind bei der Beurteilung nicht in Betracht gezogen worden. Doch auch ohne diese fehlenden Verkehrszuwächse sind die Nachteile der Umfahrungenstrasse für das Unterland und Liechtenstein beträchtlich.

Die Experten der Regierung kommen zum Schluss:

- Letzetunnel: «Die Ersatzstrasse ist mit einem allfälligen Letzetunnel ab Grenzübergang kombinierbar.»
- Mehrverkehr: «Eine vollständige Verhinderung von Mehrverkehr infolge einer Umfahrungenstrasse ist nicht möglich.»
- Bodenverbrauch: «Die geplante Ersatzstrasse verbraucht von Grenze zu Grenze 72 000 Quadratmeter Boden.»
- Zerschneidung der Landschaft: «Die Ersatzstrasse zerschneidet das Riet im Raum Mauren-Eschen-Bendern und beeinträchtigt das Landschaftsbild des liechtensteinischen Unterlandes.»

tigt das Landschaftsbild des liechtensteinischen Unterlandes.»

- Grundwasser: «Lokale Beeinträchtigung des Grundwassers durch den Strassenbau ist möglich.»
- Lärmemissionen: «Die Ersatzstrasse führt dazu, dass die deutschen Grenzwerte für Wohngebiete sowohl tags wie auch nachts überschritten werden.»
- Ausweichverkehr: «Die Ersatzstrasse produziert Ausweichverkehr über Schellenberg, Gamprin und Bendern.»

Forum

Unter der Rubrik «Forum» veröffentlichen wir Zuschriften und Beiträge von Verbänden, Vereinen, Aktionen und Institutionen. Das «Forum» drückt aus, dass die in den Beiträgen geäusserten Meinungen nicht mit der Haltung der Zeitung übereinstimmen müssen.

Nehmen Sie uns beim Namen.

HEUTE

FBML-Frauen-Event

Wann: 14.00 - 16.00 Uhr

Wo: LHV-Festzelt bei der Weinstube

Es lohnt sich!

Liechtensteiner **VOLKSBLATT**

13. LHV 2000
Liechtensteiner Industrie-, Handels- und Gewerbeausstellung
Halle 5, Stand 6