

# Die LSWA bringt Bewegung in den Transitstau

Forum: Stellungnahme der Freien Liste

Die Freie Liste hat sich anlässlich der FL-Versammlung vom 4. 9. 2000 einstimmig für die Einführung der LSWA ausgesprochen.

Die wesentlichsten Aspekte für ein Ja zur LSWA sind: Kostenwahrheit, Verursacherprinzip und Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Wird die Einführung der LSWA den gewünschten Effekt haben?

Tatsache ist, dass in den letzten Jahren der Güterverkehr auf der Schiene im Vergleich zur Strasse immer mehr zurückgedrängt wird. Obwohl man sich selbst auf EU-Ebene völlig einig ist, dass der Güterverkehr dringend auf die Schiene verlagert werden muss, wenn uns nicht der Verkehrskollaps umbringen soll, bleibt die EU bislang bei Empfehlungen wie Kostenwahrheit und Verteuerung des Güterverkehrs. Einzig die Schweiz zeigt beinahe vorbildliche Bemühungen, den Güterverkehr auf die Schiene zu bekommen. Die Einführung der LSWA in der Schweiz, ist nur eines der Instrumentarien, die diesen Übergang erleichtern.

Wir tun gut daran, dem Beispiel der Schweiz zu folgen. Liechtenstein ist ein klassisches Transitdurchzugsland im Alpengebiet. Es ist nachgewiesen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Alpen um einiges höher liegen als in tiefer gelegenen Lagen

und wesentlich zum Treibhauseffekt beitragen. Untersuchungen in der Schweiz haben ergeben, dass die dreieckige Luft jährlich 3800 frühzeitige Todesfälle und 53 000 zusätzliche Fälle von Bronchitis bei Kindern verursacht. Von der allgemein sinkenden Lebensqualität in hochfrequentierten Wohngebieten ganz zu schweigen. Zusätzliche «Ersatzstrassen» sind eine Lösung, die Erfahrung zeigt, dass entlang solcher «Umfahrungsrouten» sehr schnell aus Landwirtschafts- und Bauzonen gemacht werden.

Einführung der LSWA zwingend notwendig

Alpenländer wie Österreich und Frankreich haben der Strasse absolute Priorität eingeräumt und Entwicklungen hingegenommen, die in jeder Hinsicht zerstörerisch sind. Doch nicht nur die Umwelt und unsere Lebensqualität werden beeinträchtigt. Eine Politik, die der Strasse und der Transportlobby das Feld überlässt, gerät in Abhängigkeit und ist erpressbar; das zeigen die aktuellen Blockaden in Frankreich.

Liechtenstein ist Teil der alpenquerenden Transitroute Süddeutschland - Rheintal - San Bernardino - Mailand. Damit die legitimen Schutzbedürfnisse der Bevölkerung nicht unter die Räder kommen, müssen alle erdenklichen Massnahmen, die eine solche Entwicklung verhindern, ergriffen werden. Liechtenstein hat ein fundamentales Interesse daran,

dass der Güterverkehr auf die Schiene kommt.

Die Einführung der LSWA beurteilen wir daher für zwingend notwendig. Erst wenn der Güterverkehr adäquat verteuert wird, d. h. den tatsächlichen Kosten entsprechend auch verrechnet wird, werden die Verantwortlichen über andere umweltgerechte Lösungen nachdenken und darin auch investieren.

Wohin mit dem Geld?

Die Freie Liste war von Anfang an gegen den Mix Sozial- und Verkehrspolitik. Unsere Verkehrspolitik liegt am Boden. Die Lösung der Regierung, neue Strassen zu bauen und zu propagieren, haben mit Verkehrspolitik nichts zu tun, da diese bereits nach wenigen Jahren den ständig steigenden Verkehr nicht mehr schlucken können. Verkehrskonzepte des 20. Jahrhunderts müssen sich langfristig und nachhaltig orientieren. Das Geld der LSWA für Massnahmen einzusetzen, die attraktiv genug sind, dass der hausgemachte Vielverkehr umsteigen kann und die liechtensteinische Wirtschaft an die Schiene angebunden wird, würde den Zusammenhang zwischen LSWA und Mittelverwendung nachvollziehbarer machen.

Kompatibel mit der EU?

Es ist so, dass sich die EU-Länder in der Verkehrskommission auf EU-Ebene darüber einig sind, dass es so nicht weiter gehen kann und dringend etwas getan werden muss, um

Kostenwahrheit, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, Schaffung von kleinen Kreisläufen usw. herzustellen. Doch auch in der EU sitzen Politiker, die es sich aus Gründen der Loyalität mit massiven Interessensverbänden wie dem Transportgewerbe nicht verschmerzen wollen. Einen entsprechenden Druck wird es daher von Seiten der EU kaum geben. Das Entscheidende für die LSWA-Einführung in Liechtenstein aber ist, dass die EU es den Nationen überlässt, was eingeführt wird, um die Transittlawinen einzudämmen.

Hier der Strategie Schweiz zu folgen, ist allemal vernünftiger als einmal mehr nichts zu tun. Österreich und Deutschland haben ein Problem: Sie diskutieren ebenso Abgaben, die mit der LSWA vergleichbar sind. Weil sie mit der Einführung etwas länger brauchen als die Schweiz, ist kein Indiz dafür, dass sie damit auch den besseren Weg gehen. Der permanent zunehmende Güterverkehr durch die Alpen beweist eher das Gegenteil.

Ja zur LSWA

Die Einführung der LSWA könnte eine Trendwende in der liechtensteinischen Verkehrspolitik sein. Die Bevölkerung ist nicht mehr bereit, ihren Lebensraum weiter zerstören zu lassen. Mit einem Ja zur LSWA kann die Bevölkerung aktiv in eine wünschenswerte Entwicklung eingreifen. Es liegt an den Verkehrspolitikern, die Weichen für eine neue Verkehrspolitik zu stellen. Freie Liste

# Grenzwerte mit Mängeln

Forum: Stellungnahme der LGU zur Mobilfunkthematik

Die neue «Information» der Regierung zur Mobilfunktelefonie spricht für sich. Sie verharret auf dem Standpunkt: «Werden die Grenzwerte der NIS-Verordnung eingehalten, so ist die Strahlung der Mobiltelefonantennen unbedenklich.» Für Mensch und Natur. Diese Aussage ist aber nicht zulässig. Denn die NIS-Verordnung macht nur beschränkt Aussagen zu gesundheitlichen Auswirkungen auf Menschen. Gar keine Aussagen macht die NIS-Verordnung über mögliche Schädigungen von Tieren und Pflanzen.

Die Werte der NIS-Verordnung stützen sich auf Akut-beziehungsweise Kurzzeitwirkungen. Dazu gehören die Erregung von Nerven- und Muskelzellen, Erwärmung von Körpergewebe, Schocks und Verbrennungen. Biologische Effekte wie Krebsrisiken, Beeinflussung des Melatoninhaushaltes oder Elektrosensitivität sind bei der Grenzwertempfehlung der schweizerischen Verordnung zum Schutz vor Nichtionisierender Strahlung ausgeklammert. Langzeitexpositionen sind nicht beachtet.

Negative Auswirkungen auf die Gesundheit sind möglich

In der Schriftenreihe Umwelt über die Begrenzung der Immissionen von nichtionisierender Strahlung schreibt das schweizerische Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) denn auch selber, dass «sich negative Auswirkungen auf die Gesundheit oder das Wohlbefinden von Personen bei langdauernder Exposition nicht mit Sicherheit ausschliessen lassen, selbst wenn die empfohlenen Immissionsgrenzwerte zu jeder Zeit eingehalten sind.» Viele Menschen haben aufgrund ihres Wohn- und/oder Arbeitsortes wenige Chancen, vor Strahlenbelastungen zu fliehen.

Pflanzen sind arm dran

Die Grenzwerte beziehen sich ausserdem «nur» auf den Menschen und nicht auf Tiere und Pflanzen. Es ist aber bekannt, dass verschiedene Tierarten sehr sensibel auf elektrische, magnetische und/oder elektromagnetische Felder reagieren. Dazu gehören besonders Fische, Frösche oder auch Heuschrecken. Pflanzen haben zudem eine besondere «Eigenschaft», die ihnen zum Verhängnis wird. Sie sind nämlich standortgebunden und können einer Mobilfunkantenne nicht «entkommen».

Die Grenzwerte der NIS-Verordnung unterscheiden aber nicht ohne Grund Orte empfindlicher Nutzung und andere. Sie gehen davon aus, dass durch längere Strahlung ein erhöhtes Risiko besteht. Zu den Orten empfindlicher Nutzung gehören denn auch Räume, in denen sich Personen regelmässig während längerer Zeit aufhalten. An diesen Orten gelten schärfere Bestimmungen in Bezug auf die Emission von Anlagen. Die Pflanzen können aber bekanntlich nicht fliehen. Ähnlich geht es auch Nutztieren. Aus dieser Sicht schützt die NIS-Verordnung Pflanzen nicht und Tiere nur beschränkt vor Schäden.

Laborversuche sind keine Garantie

Um die Grenzwerte der NIS-Verordnung festzuhalten, sind nur Resultate aus Laborversuchen herangezogen worden.

Nicht beurteilt sind bei den Grenzwerten der NIS-Verordnung Wechselwirkungen zwischen elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Feldern und medizinischen Implantaten wie zum Beispiel Herzschrittmacher. Ausserhalb der Labors, also in der Natur, müssen zudem sich überlagernde oder sich gegenseitig beeinflussende Belastungen beachtet werden. So können einzelne Teilbelastungen stärker wirken, als wenn sie einzeln auftreten.

Laborversuche können die Bedingungen ausserhalb des Labors nie wirklich wiedergeben. Sie sind deshalb auch kein ausreichender Beweis, dass die vorhandenen Grenzwerte den Menschen und die Natur vor Schäden durch die Strahlung der Mobiltelefonie schützen.

Die NIS-Verordnung mit der die Regierung die Strahlenimmissionen der Mobiltelefonie beurteilt, ist deshalb nicht geeignet, negative Auswirkungen auf den Menschen und die Natur auszuschliessen. Schutzmassnahmen müssen neu überdacht und als erstes müssen die Grenzwerte gesenkt werden.

Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz

## 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.

# Liechtenstein braucht Visionen und intelligente Massnahmen

Forum: Stellungnahme der Arbeitsgruppe Verkehrsprobleme FL-Unterland

Die Kapazitäten vieler Strassen sind mehr oder weniger erschöpft. Zudem werden an manchen Orten die Grenzwerte für Lärm und Schadstoffe massiv überschritten.

Doch obwohl Auto- und LKW-Fahrten die Umwelt und damit auch unsere Lebensqualität überdurchschnittlich belasten, fast jeder Winkel unseres Landes mit Strassen erschlossen und innerhalb von 15 Minuten praktisch von jedem Industrie- und Gewerbestandort ein Autobahnanschluss zu erreichen ist, setzen die Regierung und die Strassenbauer auf noch mehr Strassen und auf noch mehr

Wachstum des motorisierten Verkehrs.

Einen Ausbau des Strassenangebots strikte verweigern

Dabei ist längst klar: Neue Strassen lösen das Problem nicht. Und die Erfahrung zeigt: Wenn wir alle noch mehr fahren und noch mehr Verkehr durch neue Strassen erzeugen, läuft gar nichts mehr. «Freie Fahrt für freie Bürger» - das geht nur noch über einen grosszügigen und raschen Ausbau der öffentlichen Verkehrssysteme.

Es liegt am Willen und nicht am Können. Zürich hat es vorgezeigt und ist heute eine der

wenigen Städte in der Schweiz, in denen der Privatverkehr in den letzten 15 Jahren nicht zugenommen hat. Das ist der politischen Strategie zu verdanken, die wachsende Mobilität mit der Bahn aufzufangen und einen Ausbau des Strassenangebots strikte zu verweigern.

Statt neue Strassen - NULL PLUS

Die Stadt Zürich hat folgende Zielsetzung an erste Stelle ihrer Verkehrspolitik gestellt: «Jede Massnahme, die den Umweltverbund von Zu-Fuss-Gehen, Fahrrad und öffentlichen Verkehr fördert und attraktiver werden lässt, ist positiv und zu ergreifen; jede Massnahme, die

das Gegenteil bewirkt, ist zu unterlassen.» Eine moderne und nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet für Liechtenstein also konkret:

- Parkraumbewirtschaftung
- Konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Intelligente Vernetzung der Verkehrsmittel
- Durchsetzung der Kostenwahrheit
- Ausbau von Rad- und Fusswegen
- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
- Temporeduktion auf Quartierstrassen

Arbeitsgruppe Verkehrsprobleme FL-Unterland

# «Wichtigste Verbindung zwischen Österreich und Schweiz»

Forum: Stellungnahme der Arbeitsgruppe Verkehrsprobleme FL-Unterland

Geplante strassenbauliche Massnahmen wie der Letzetunnel, die Umfahrungsstrasse im Raum Unterland/Schaan und der neue LKW-Abstellplatz beim Zollamt Schaanwald/Tisis können nicht isoliert und lokal betrachtet werden.

Diese Strassenbauten stehen alle im Spannungsfeld der beiden Rheintalautobahnen A13 und A14. Sie sind Teile eines ge-

planten und zum grössten Teil schon fertiggestellten Transitzkorridors im alpenquerenden Autobahnnetz. Die «Südumfahrung Feldkirch» und die «Ersatzstrasse» sind nicht, wie von den Strassenbauern behauptet wird, Strassen mit nur lokaler Bedeutung und Auswirkung, sondern haben die Verkehrswirkung hochrangiger Strassen. Zusammen ergeben sie im

Raum Unterland/Feldkirch einen nahtlosen Lückenschluss der beiden Rheintalautobahnen.

Umfahrung im Unterland = Transitroute

Dass jede Umfahrung im Unterland zwangsläufig zur Transitachse wird, hat bereits 1992 Tiefbau-Amtsleiter Johann Ott unmissverständlich in einer «Problemanalyse» festgestellt:

«Will man dem Verkehr die notwendigen Flächen zur Verfügung stellen, ohne das Baugebiet stärker zu belasten, ist eine ortsferne Strassenverbindung herzustellen. Diese Verkehrsverbindung kann den Transitverkehr von Österreich in die Schweiz aufnehmen. Der Binnenziel- und Quellverkehr, der den grösseren Teil des bestehenden Verkehrs in diesem Ge-

biet darstellt, kann auf diese Art nicht abgebaut werden. Zu beachten ist aber, dass durch den Bau einer Transitroute die Nachbarländer Österreich und die Schweiz kaum noch ernsthaft im oberen Bereich des Rheintales eine Strassenverbindung zwischen den Autobahnen A14 im Vorarlberg und A13 im Kanton St. Gallen anstreben werden. Liechtenstein wird mit

dieser Transitroute die wichtigste Verbindung zwischen Österreich und der Schweiz darstellen. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke ist dann von Liechtenstein aus praktisch nicht mehr zu beeinflussen. Es ist fraglich, ob diese Last für das kleine Land grösstenverträglich ist» (Johann Ott, 1992).

Arbeitsgruppe Verkehrsprobleme FL-Unterland