

Klares Nein – aus guten Gründen

Regierungschef-Stellvertreterin Rita Kieber-Beck zum Verkehrsprojekt Letzetunnel.

Politische Gruppierungen und Interessensvertreter haben in letzter Zeit durch organisiertes Auftreten immer wieder versucht, der Regierung zu unterstellen, man sei nicht gegen den Bau des Letzetunnels. Verkehrsministerin Rita Kieber-Beck unterstrich nun erneut in aller Deutlichkeit: «Die Regierung Liechtensteins spricht sich klar gegen den Bau des Letzetunnels aus! Und dies mit guten Gründen.»

Aus der am Freitag vorgestellten regionalen Verkehrsstudie sei klar ersichtlich, so die Regierungschef-Stellvertreterin an der Medienkonferenz, dass die Entlastungswirkungen des Letzetunnels im Raum Feldkirch eher kleinräumig seien. Dennoch sei aus dem Projekt Letzetunnel ebenso klar ersichtlich, dass der Tunnel auch dazu dienen solle, eine Verbindungssache zwischen der österreichischen und schweizerischen Autobahn zu erwirken.

Mehrverkehr unakzeptabel

«Diese Verbindung würde Mehrverkehr für Liechtenstein bedeuten – und diesen akzeptieren wir nicht», so Rita Kieber-Beck. Die Unterländer Bevölkerung sei an ihre Belastungsgrenzen gestossen und dürfe nicht weiter Mehrverkehr aufgebürdet bekommen. Die Verkehrsministerin stellte daher unmissverständlich klar: «Liechtenstein ist nicht bereit, Mehrverkehr aufgrund



Rita Kieber-Beck: «Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein spricht sich klar gegen den Bau des Letzetunnels aus! Und dies mit guten Gründen.»

eines Projektes eines Nachbarlandes auf sich zu nehmen. Dagegen setzen wir uns entschieden zur Wehr! Liechtenstein entspreche auch nicht der offensichtlichen Erwartungshaltung Vorarlbergs, diesen Verkehr, der durch den Letzetunnel generiert werde, abzuholen und zu Lasten seiner Bevölkerung zu verarbeiten. Zu dieser Haltung Vorarlbergs biete die Regierung keine Hand.

«Ich bin der festen Überzeugung», ergänzte Rita Kieber-Beck, «dass der Letzetunnel nicht nur lokale Auswir-

kungen nach sich ziehen würde, sondern auch internationale: Liechtenstein wehrt sich entschieden gegen die Öffnung von Schleusen des internationalen Verkehrs durch unser Land. Liechtenstein wird keinen Beitrag und keine Massnahme auf seinem Territorium unterstützen, die einen Zuwachs der Transitzkapazität nach sich ziehen werden.»

«Gorbach hat Recht»

Vorarlbergs Landestatthalter Hubert Gorbach hatte kürzlich in einem Inter-

view erklärt, dass ihm der Versuch nicht gelinge, Liechtensteins Regierung vom Projekt Letzetunnel zu überzeugen. Damit habe er Recht, so Rita Kieber-Beck: «Es wird ihm nicht gelingen, uns dieses Projekt schmackhaft zu machen – oder uns gar davon zu überzeugen!» Auch aus der jetzt präsentierten Studie gehe hervor, dass die Verkehrs-Verbindungs-Attraktivität des Letzetunnels nicht zu leugnen sei.

Als kleines Beispiel am Rande erwähnte die Regierungschef-Stellvertreterin diesbezüglich, dass Vorarlberg bereits zum jetzigen Zeitpunkt alle zur Verfügung stehenden Mechanismen einsetze, um die Attraktivität eines potenziellen Letzetunnels zu steigern. Nicht umsonst würden schwere LKWs nur noch an den Zollämtern Schaanwald und Au abgefertigt. Alle anderen Zollämter, welche die österreichische und schweizerische Autobahn verbinden würden, seien in ihren Abfertigungskompetenzen beschnitten worden.

Klare Haltung

«Ich mache hier abschliessend nochmals deutlich», sagte Rita Kieber-Beck gestern vor den Medien, «dass Liechtenstein eine klare Haltung einnimmt: Liechtenstein bietet keine Hand, den Mehr- und Transitverkehr durch Liechtenstein auf sich zu nehmen und wird weiters niemals Hand bieten, auf liechtensteinischer Seite einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung zu leisten. Dafür liegt dieser Regierung die Befindlichkeit der Bevölkerung zu nahe!» (m)

Nachhaltigkeit im Verkehr

Prominenter Gast an der Präsentation der Verkehrsstudie in Vaduz war Pierre-Alain Rumley, Direktor des Schweizerischen Bundesamtes für Raumentwicklung, der sich in einem Referat zur Thematik der Nachhaltigkeit im Verkehr äusserte.

Nachhaltigkeit sei kein neues Etikett für Ökologie, sondern beinhalte gleichwertig auch eine soziale und wirtschaftliche Dimension. Vor allem die Bedeutung leistungsfähiger Verkehrsnetze für die Wettbewerbsfähigkeit einer Volkswirtschaft sei in den bisherigen Diskussionen unterschätzt worden, so Rumley. Nachhaltigkeit führe nicht zur Auflösung aller Widersprüche. Sie könne diese zwar transparent und beurteilbar machen, am Schluss müsse jedoch eine politische Entscheidung getroffen werden, die gegensätzliche Ziele abwäge. Eine nachhaltige Verkehrs-



Pierre-Alain Rumley sprach über die Nachhaltigkeit im Verkehr.

politik hat nach seinen Worten deshalb nicht in erster Linie mit Instrumenten, Studien und Indikatoren zu tun (dies seien wertvolle Hilfsmittel) – sie müsse vielmehr, wie jede Politik in einer Demokratie, Mehrheiten schaffen.

Mit der vorliegenden Studie biete sich die seltene Gelegenheit, so Rumley zur Verkehrsproblematik in Grenzregionen, eine Vielzahl von Facetten des grenzüberschreitenden Verkehrssystems in einer Region zu durchleuchten und auf verschiedenen Ebenen Vorschläge zur Verbesserung der nachhaltigen Entwicklung anzugeben. Die Studie sei durch die Schweiz auch deshalb unterstützt worden, da die Raumplanung erkannt habe, dass die Verkehrsentwicklung in den Grenzräumen nicht alleine über die Schweiz gesteuert werden könne, sondern in enger Koordination mit den beteiligten Ländern erfolgen müsse. Um das Schweizer Nachhaltigkeitsziel, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, umzusetzen, sei die Schweiz interessiert, in diesem Gebiet die Preispolitik mit dem Ausland zu koordinieren.

Pierre-Alain Rumley bemerkte abschliessend, dass die Verkehrspolitik der Schweiz auf vielfältige Art und Weise mit der Verkehrspolitik Europas verstrickt sei. Eine stärkere Ausrichtung auf Europa und gleichzeitig eine stärkere Einflussnahme der Schweiz auf die europäische Politik ist seines Erachtens «wünschenswert und auch machbar.» (m)

Sieben Massnahmenpakete vorgeschlagen

Studie «Nachhaltige Entwicklung des Verkehrssystems oberes Rheintal» vorgestellt

In der regionalen Verkehrsstudie für das obere Rheintal werden sieben Massnahmenpakete für ein nachhaltiges Verkehrssystem vorgeschlagen. Die erarbeiteten Pakete betonen in erster Linie den grenzüberschreitenden Aspekt und fordern eine verstärkte Zusammenarbeit sowohl auf regionaler wie auch auf nationaler Ebene.

Die Massnahmenpakete beruhen auf zwei Prognosen, die Projektleiter Markus Maibach (INFRAS Forschung und Beratung, Zürich) gestern bei der Präsentation der Studie kurz skizzierte.

Trend- und Zielprognose

Nach der «Trendprognose 2020» (zunehmende Probleme) nehmen der Personenverkehr um 31 und der Güterverkehr um 38 Prozent zu. In Vorarlberg ist die Dynamik am höchsten. Der

Transitverkehr steigt unterproportional an. Der Modalsplit (Anteil des öffentlichen Verkehrs) verschlechtert sich, die CO2-Emissionen steigen um 40 Prozent. Die Frequenzen auf den wichtigen Strassen erhöhen sich um 30 bis 70 Prozent; das Transitzisiko entlang der Gesamtachse ist solange nicht so gross, als die San-Bernardino-Achse nicht weiter ausgebaut wird. Die «Zielprognose 2020» (einige Konflikte bleiben) sieht beim Personenverkehr noch einen Anstieg um 9 Prozent und im Güterverkehr einen Zuwachs von 28 Prozent. Die Luftschadstoff-Emissionen (ausser CO2) nehmen ab. Siedlungsgebiete sind punktuell überlastet und Verbesserungen erst langfristig erzielbar.

Die Massnahmenpakete

Die sieben Massnahmenpakete für ein nachhaltiges Verkehrssystem wer-



Projektleiter Markus Maibach stellte gestern die regionale Verkehrsstudie näher vor. (Bilder: Paul Trummer)

den wie folgt zusammengefasst:

- **Grenzüberschreitende Institutionen und Planungsinstrumente** könnten der Gesamtregion ein stärkeres Gewicht geben, eine koordinierte Planung ermöglichen und eine gemeinsame Evaluation von Verkehrsplänen und -projekten sicherstellen.

- **Mobilitätsmanagement Individualverkehr – öffentlicher Verkehr:** Mit neuen und gemeinsamen Dienstleistungsangeboten könnten die wachsenden Verkehrsbedürfnisse effizienter abgewickelt werden (erleichtertes Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, bessere Auslastung der Strassenfahrzeuge).

- **Paket öffentlicher Verkehr für den Personenverkehr:** Auf der Basis der vorliegenden Planungen im öffentlichen Verkehr könnten Massnahmen für eine signifikante Attraktivitätssteigerung auf den verschiedenen Fahrplanebenen gemeinsam geplant und umgesetzt werden. Ziel ist die verbesserte Einbindung in den internationalen Verkehr, die Vernetzung des regio-

nen Städtensystems sowie eine Aufwertung der Naherschliessung über die Landesgrenzen hinaus.

- **Entlastungspaket für Siedlungsgebiete:** Mit sinnvollen und in ein Gesamtsteuerungskonzept eingebetteten Umfahrrouten können die Probleme in den Siedlungszentren gelöst werden.

- **Koordinierte Preispolitik der Alpenländer:** Das preispolitische Instrumentarium der Schweiz, Liechtensteins und Österreichs (LSVA, Mauten auf Autobahnen) ist heute unterschiedlich und führt zu unerwünschten Umwegfahrten. Es sollte derart koordiniert werden, dass sich die Niveaus sukzessive anpassen und auch den Pkw-Verkehr einbeziehen, so dass Umweg- oder Ausweichfahrten minimiert werden.

- **Bahngüterpolitik:** Die Infrastruktur für den Bahngüterverkehr (Anschlussgleise, Terminals) sollte derart ausgebaut und in grenzüberschreitende Betriebskonzepte eingebettet werden, dass die Industriewachstumspotenziale optimal mit der Bahn erschlossen werden können.

- **EU-weite Steigerung der Ökoeffizienz:** Die technischen Entwicklungspotenziale zur Steigerung der Ökoeffizienz der Strassen- und Schienenfahrzeuge sollen so schnell wie möglich mit nationalen und EU-weiten Massnahmen realisiert werden. Dazu gehört auch eine EU-weite CO2-Abgabe.

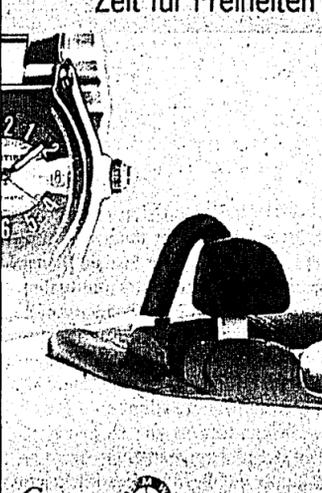
Gemeinsames Vorgehen

Ein gemeinsames Vorgehen sei unumgänglich, so Markus Maibach zu den Schlussfolgerungen bzw. Empfehlungen der Studie, die nach seiner Einschätzung die Grundlage für ein gemeinsames Verkehrskonzept bilden könne. Grenzüberschreitende Institutionen müssten gestärkt werden, bestehende Initiativen sollten gezielt umgesetzt werden. Eine Re-Evaluation der Umfahrrouten werde im Gesamtkontext und unter Berücksichtigung von neuen Ideen und geänderten Prämissen als sinnvoll erachtet. (m)

REKLAME

Roadster

Zeit für Freiheiten



Ausstellung
14. + 15. Juni 2002
10.00 - 18.00 Uhr

Kunstgarten · Im Städtle
bei Juweller Huber, Vaduz

BMW und Cartier freuen sich, Ihnen zwei interessante und exklusive Produktlinien «Roadster» präsentieren zu können.

«Zeit für Freiheiten» bedeutet für uns pure Ästhetik verbunden mit grenzenlosem Fahrspass.

HEUBER

UHR- & JUWELIER

REKLAME

PARTNER



HOROSKOP

Wie stehen die Chancen in der Liebe?
Wo stehen Sie in Ihrer Partnerschaft?

Tel. 0901 57 59 97

Tarif: 2.137 Min

Nur über Mobiltelefone von Orange, Sunrise und Swisscom möglich.