

Verkehrspolitik – an der Wahrheit und am Bürger vorbei

Das Tiefbauamt und die Gemeinde Mauren verteidigen in Zeitungsartikeln ihre Begründungen zu den Baumassnahmen am Zollamt Schaanwald. Die Verlegung der LKW-Abfertigung hinter das Zollamtgebäude sei notwendig zur Gewährleistung der Sicherheit und für einen fahrplanstabilen Busverkehr. Beide Argumente sind weder neu noch stichhaltig.

Für die Verkehrssicherheit wurde die Geschwindigkeit auf Tempo 20 begrenzt und das langsame Fahren zudem durch Schwellen erzwungen - im Land wohl einmalig! Dass die LKW künftig die stark befahrene Strasse bei der Abfertigung zweimal überqueren müssen, ist sicherheitstechnisch sehr bedenklich, wie die frühere Regierung bereits festgestellt hat.

Die Busbevorzugung im Schaanwald war bereits 2006 im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Projektarbeit „Gemeinden mobil“ ein grosses Thema. Ziel des damaligen Vorhabens war die Busbevorzugung durch Stauvermeidung am Zoll. Dieses Vorhaben, in dem auch der Ort Schaanwald entlastet werden sollte, wurde als machbar beurteilt, aber nicht ausgeführt mit der offiziellen Begründung: „Es ist durchaus zu erwarten, dass durch Massnahmen in Feldkirch die Einhaltung des Fahrplanes für die LBA-Busse in absehbarer Zeit gewährleistet sein wird.“ Mit dem Bau einer durchgehenden Busspur und Busbevorzugung von Tisis bis in die Stadtmitte über eine Länge von rund 1.6 Kilometern wurden in diesem Jahr die Voraussetzungen für einen fahrplanstabilen Busverkehr geschaffen. Trotz diesem Sachverhalt wird nun der Bau einer Busspur beim Zollamt, über die Länge von nur vier LKW, als unabdingbar für die Stabilität des Busverkehrs gefordert.

Um was geht es wirklich? Klares Ziel des aktuellen Vorhabens ist die Beschleunigung der Zollabfertigung - initiiert vom Transportgewerbe. Zu was die Baumassnahmen führen werden, hat unsere damalige Regierung bereits am 28. April 1998 in einem Schreiben an die Vorarlberger Landesregierung mitgeteilt: „Der geplante Ausbau des LKW-Abstellplatzes wird zweifelsohne zu einer Beschleunigung der Abfertigungszeiten und damit einer Attraktivitätssteigerung des Grenzüberganges führen.“ Auch der damalige Gemeindevorsteher Johannes Kaiser lehnte die Beteiligung Liechtensteins am LKW-Amtsplatz vehement ab.

An der Wahrheit vorbei ist also das aktuelle Projekt genauso, wie die Begründungen der früheren Ausbauten. Die Chronologie des Grenzübergangs Schaanwald zum Hauptzollamt mit einem LKW-Transitanteil von 62%:

1985: Sanierung des Zollamtgebäudes ohne Personalaufstockung - der Personalbestand wurde in kurzer Frist um mehr als 50 Prozent erhöht.

1993: Schaffung der LKW-Gemeinschaftsabfertigung ohne Mehrverkehr - Zunahme des LKW-Verkehrs um 22%.

2007: Bauprojekt für den Ersatz von baufälligen PKW-Garagen der Zöllner - gebaut wurde ein Stützpunkt für die mobile Grenzwaiche mit Hublift und zusätzlichen Parkplätzen.

Mit ähnlichen vorgeschobenen Argumenten wird die Verkehrspolitik auch auf Landesebene betrieben. Am vergangenen Donnerstag hat die Regierung während eineinhalb Stunden über das Verkehrsgeschehen informiert. Interessant waren die

Ausführungen zur zunehmenden Bedeutung des öffentlichen Verkehrs, weil Erdöl knapp und teuer wird. Eindrücklich waren auch die Beispiele zur Leistungsfähigkeit des Busverkehrs, wonach z.B. ein Bus einen Stau um 300 Meter reduziert. Was zu tun ist für eine zukunftsfähige Mobilität wurde deutlich dargestellt. Im völligen Widerspruch dazu und nicht nachvollziehbar ist, warum nun in einer grossen Offensive Umfahrungstrassen in mehreren Gemeinden gebaut werden sollen. Über diese Vorhaben wurde nur sehr spärlich informiert. Das Projekt Südumfahrung Feldkirch, das verheerende Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in Liechtenstein hätte, wurde mit keinem Satz erwähnt! Ohne aktiven Einbezug der Bevölkerung und ohne Analyse der Auswirkungen der einzelnen Strassenbauvorhaben wird derzeit versucht, die Verkehrszukunft in seinen Grundzügen mit Schwerpunkt Umfahrungsstrassen festzuschreiben. Die Politik hat ein Imageproblem und ein Defizit an Glaubwürdigkeit: am Beispiel der heutigen Verkehrspolitik zu recht.

Arbeitsgruppe Verkehrsproblem Liechtensteiner Unterland

www.transitstrassen.li