

Volksblatt

Themenwoche Verkehr vom 30.4.2013

Frage 1: Die Arbeitsgruppe „Verkehrsproblem Liechtensteiner Unterland“ kämpft seit Jahrzehnten gegen den Transitverkehr an. Der Letzetunnel konnte auch aufgrund ihres Engagements verhindert werden, jetzt droht durch den Stadttunnel Feldkirch neues Ungemach. Haben Sie noch genug Kraft, um auch dieses Projekt zu verhindern oder verlieren Sie langsam den Mut?

Im Mittelpunkt unserer Arbeit steht die nachhaltige Lösung des regionalen Verkehrsproblems und nicht grundsätzlich das Verhindern von Strassentunnel. Durch unsere engagierte Mitarbeit in verschiedenen Projekten, aber auch durch die kritische und sachliche Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehr wissen wir um die grosse Bedrohung unseres Lebensraumes. Aus diesem Wissen aber auch aus der Verantwortung für unsere Nachfahren, schöpfen wir die Kraft und den Mut weiterzukämpfen.

Frage 2: In der April-Sitzung haben die Abgeordneten ein Postulat zur Prüfung von Alternativen zum Stadttunnel Feldkirch mit den Regierungen aus Vorarlberg und St. Gallen einstimmig überwiesen. Was versprechen Sie sich von dieser fraktionsübergreifenden Absichtserklärung?

Das Postulat zur Prüfung von Alternativen zur Südumfahrung, treffender Letzetunnel Neu, ist erfreulich. Einerseits kann ein effizienter Ausbau des öffentlichen Verkehrs nur länderübergreifend erfolgen, andererseits kann mit dem Einbezug vom Kanton St. Gallen das ursprüngliche Vorhaben, den Transitverkehr via Meiningen und Oberriet oder bei Mäder zu führen, neu bewertet werden. Die beiden Autobahnen nördlich von Feldkirch zu verbinden, dort, wo sie am nächsten aufeinandertreffen, wurde bereits 2001 von den Unterländer Gemeinden gefordert.

Frage 3: Liechtensteins Parteien sind zwar geschlossen gegen den Stadttunnel, in Vorarlberg ist die politische Rückendeckung für das Megaprojekt aber ebenfalls sehr gross. Glauben Sie tatsächlich, dass Liechtenstein seinen Nachbarn zum Umdenken bewegen kann?

Zu unseren österreichischen Nachbarn besteht ein freundschaftliches Verhältnis mit langer Tradition und guten Beziehungen nach Bregenz wie auch nach Wien. Diese Kontakte gilt es zu nutzen und unsere Politiker sind gefordert die Bedrohung unseres Lebensraumes durch die geplanten Bauvorhaben aufzuzeigen. Das Verkehrsproblem in Feldkirch darf nicht einseitig zu unseren Lasten gelöst werden. Dies ist mit einem entschiedenen Nein abzulehnen. Aufgrund der vielen Arbeitspendler sehen wir unser Land aber in der Pflicht, zur Verkehrsentslastung in Feldkirch einen wichtigen Beitrag zu leisten – mit einem Quantensprung im öffentlichen Verkehr, aber auch nach jahrelangen Diskussionen in der kurzfristigen Umsetzung eines umfassenden effizienten Mobilitätsmanagement bei sämtlichen Arbeitgebern.

Frage 4: Was wären denkbare Alternativen zum Strassenbauprojekt Stadttunnel inklusive vierarmiger, unterirdischer Tunnelspinne mit direktem Arm nach Tisis? Sehen Sie wie andere Beobachter einen direkten Zusammenhang zwischen Stadttunnel und S-Bahn: Wer gegen das Strassenbauprojekt ist, muss für die Schienenlösung sein?

Die Alternativen zum Strassenbauprojekt wurden 2009 von einem qualifizierten Planungsbüro untersucht. Nach deren Ergebnis gibt es Alternativen mit Verzicht auf Tunnelbauten. Das Rückgrat der besseren Alternative zum Letzetunnel Neu ist die schlecht

kommunizierte S-Bahn. Würde der Letzetunnel Neu gebaut, fände das gewünschte und notwendige Umsteigen auf den ÖV(Bahn und Bus) nicht statt.

Frage 5: Die Verantwortlichen in Vorarlberg behaupten, dass der Stadttunnel die Bestvariante sei und eine reine Lösung mit öffentlichem Verkehr nicht so wirksam sei. Teilen Sie diese Meinung?

Die Verantwortlichen in Vorarlberg können den Letzetunnel Neu als Bestvariante behaupten - aber nicht belegen. Unsere Meinung spiegelt sich in den Fakten. Der zusammenfassende Variantenvergleich der Untersuchung von 2009 dokumentiert, dass das grenzüberschreitende Verkehrsproblem mit dem Focus ÖV gleichwertig zum Tunnelbau gelöst werden kann. Bei der Bewertung der Zukunftsrisiken, wie zum Beispiel Wirtschaftskrisen, schneidet der ÖV sogar besser ab. Diese Information wurde der Bevölkerung bei den Veranstaltungen in Feldkirch und Frastanz vorenthalten, weil sich die Politik entgegen dem Untersuchungsergebnis für den Strassenbau entschieden hatte!

Frage 6: Sollte Vorarlberg das Projekt tatsächlich realisieren, käme auf das Unterland massiver Mehrverkehr zu. Prognosen besagen, dass der Stadttunnel dem Zollamt Tisis/Schaanwald bis zu 57 Prozent mehr Verkehr bescheren wird: Statt aktuell 10 800 Fahrzeuge am Tag könnten nach Fertigstellung des Tunnelsystems rund 17 000 Autos und Lastwagen täglich auf die Grenze in Schaanwald zurollen. Könnten die Strassen im Unterland diese Massen noch schlucken?

Die Unterländer Strassen könnten diese Verkehrsflut nicht aufnehmen und in der Folge wäre Liechtenstein zu riesigen Strassenbauten gezwungen. Zu den Rund 17'000 Fahrzeugen pro Tag nach Fertigstellung der Tunnel, wäre in den Folgejahren ein weiterer horrender Verkehrszuwachs zu erwarten. Beim Amberg-, wie auch beim Pfändertunnel, betrug in den ersten fünf Jahren nach Eröffnung der jährliche Verkehrszuwachs rund 10%. Fazit: Nach wenigen Jahren wieder und noch mehr Stau. Der Ausbau zur vierspurigen Autobahnumfahrung Feldkirch (wie bereits 1982 geplant) und deren Weiterführung durch unser Land zur Schweizer Autobahn würde zum fatalen Sachzwang.

Frage 7: Besonders wehrhafte Unterländer haben schon damit gedroht – zumindest hinter vorgehaltener Hand – im Ernstfall das Zollamt Tisis zu blockieren und somit den Grossraum Feldkirch endgültig zum Stillstand zu bringen. Sind solche Aktionen tatsächlich denkbar?

Solche Aktionen als Bürgerprotest gegen die von der Politik ignorierte unzumutbare Umweltbelastung sind auch bei uns denkbar. Am Beispiel Brenner wurden Blockaden mit grosser öffentlicher Wirksamkeit durchgeführt. Der Protest galt der unzumutbaren Belastung der ganzen Talschaft durch den überbordenden Autobahnverkehr.

Frage 8: Andere wiederum plädieren dafür, den Mehrverkehr in Tisis mit Ziel Schweizer Autobahn direkt durchs Ried dorthin zu leiten. Können Sie einer Autobahnverbindung durchs Unterland etwas Positives abgewinnen?

Wir lehnen eine Autobahnverbindung durch unsere Rieder explizit und konsequent ab – genauso wie die Unterländer Gemeinden. Eine solche Autobahn durchs Unterland würde unsere Lebensqualität durch Lärm, Abgase und Landverbrauch zerstören. Die Autobahnen sollen im Bereich der engsten Stellen miteinander verbunden werden.

Frage 9: Laut aktueller Studien wird der überwiegende Teil des Verkehrs am Zollamt Schaanwald entweder von Liechtensteinern verursacht, die in Vorarlberg einkaufen, oder dort ihre Freizeit verbringen, sowie von Pendlern, ohne die Liechtensteins Wirtschaft nicht wettbewerbsfähig wäre. Müssen sich letztlich nicht Politik, Wirtschaft und Bevölkerung in Liechtenstein entscheiden, was ihnen wichtiger ist: Stetiges Wachstum, monetärer

Wohlstand und zügelloser Individualverkehr – samt drohendem Kollaps –, oder eine hohe Lebensqualität auf und an den Strassen zwischen Schaanwald und Balzers?

Ungefähr ein Drittel des Verkehrsaufkommens in Schaanwald ist Transitverkehr. Der restliche Teil ist Freizeit- aber vor allem Arbeitspendlerverkehr. Für einen wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort ist eine effiziente und zukunftsfähige Mobilität wichtig. Wenn bei einem Grossbetrieb von 1'500 Mitarbeitern ganze 1'350 mit dem eigenen Fahrzeug anreisen, hat dies hohe Erwerbskosten zur Folge, aber auch eine grosse und unnötige Belastung der Strassen zu den Stosszeiten. Mit einem effizienten Mobilitätsmanagement und einem besseren ÖV-Angebot kann das Verkehrsaufkommen landesweit reduziert werden. In der Folge kann auf hohe Aufwendungen beim Strassenbau verzichtet werden - ganz im Sinne der Wirtschaft, die das Sparen bei den Staatsausgaben immer wieder postuliert.

Liechtenstein hat einen grossen Nachholbedarf bei wichtigen Entscheidungen: Statt zügellosem Wachstum und stetiger Ausweitung der Industriezonen ein moderates Wachstum und beim ausufernden Individualverkehr eine neue Form des Mobilseins. Nur mit einer neuen Ausrichtung der Mobilität wird Lebensqualität möglich.