

Meier versus Meyer

Es wird eine Strasse gebaut und niemand schaut hin: Bruno Meier von der «Arbeitsgruppe Verkehrsprobleme Unterland» kritisiert, dass das Projekt Südumfahrung bei Feldkirch von der liechtensteinischen Regierung akzeptiert wird; zudem werde kaum öffentlich zum Thema, dass die Strasse wohl für Liechtenstein mehr Verkehr generieren wird. Vizeregierungschef Martin Meyer hat dazu Stellung bezogen und die gleichen Fragen wie Bruno Meier beantwortet.

Herr Meyer, wie ist der politische Stand zur Südumfahrung bei Feldkirch und welche Haltung nimmt die Regierung gegenüber dieser Umfahrungsstrasse ein?

Martin Meyer: Derzeit läuft die Umweltverträglichkeitsprüfung. Im Rahmen dieses Verfahrens hat das Land Liechtenstein über das Amt für Umweltschutz auch eine Stellungnahme abgegeben. In dieser Stellungnahme haben wir unsere Position bekräftigt, dass wir eine reine Stadtumfahrung wertfrei beurteilen, eine Tunnelspange Richtung Liechtenstein aber weiterhin ablehnen.

Wie viel Mehrverkehr würde die Süd-Umfahrung an der Grenze in Schaanwald voraussichtlich generieren?

Die Prognose der Verkehrsentwicklung ist eine zentrale Basis für die Beurteilung

der Umweltauswirkungen. Da es hierzu unterschiedliche Auffassungen gibt, hat die Regierung im Rahmen der weiteren Abklärungen das Land Vorarlberg aufgefordert, die Annahmen, welche dem Verkehrsmodell hinterlegt sind, plausibel und nachvollziehbar aufzuzeigen. Erste Abklärungen zeigen, dass in Schaanwald Mehrverkehr und in Mauren sowie Ruggell weniger Verkehr zu erwarten ist.

Ist geplant, zuerst die Pendlers für die Benutzung der S-Bahn FL.A.CH zu begeistern und Resultate des Betriebs zu prüfen, bevor eine neue Strasse gebaut wird, oder sollen beide Projekte ungefähr gleichzeitig realisiert werden?

Das Projekt «Feldkirch Süd» ist kein liechtensteinisches Projekt. Wir können deshalb nur unsere Interessen einbringen und

unsere Positionen vertreten. Gleichzeitig haben wir aber mit Nachdruck das Projekt S-Bahn vorangetrieben, um dem motorisierten Individualverkehr eine Alternative entgegenzustellen. Die liechtensteinische Regierung hat mit der Ausarbeitung dieses Projekts glaubhaft gezeigt, dass wir eine Lösung der grenzüberschreitenden Verkehrsproblematik anstreben und nicht nur die Tunnelspange nach Tisis ablehnen.

Weshalb wird die Planung der Südumfahrung anders als das Projekt S-Bahn FL.A.CH kaum öffentlich diskutiert?

Die erste Teilfrage muss von den Vorarlberger Behörden beantwortet werden. Ich kann diesbezüglich nur für meine Zuständigkeiten sprechen. Das Projekt S-Bahn ist eines, das in Liechtenstein und im angrenzenden Ausland als regionales Siedlungsentwicklungsprojekt umgesetzt werden soll. Da wir hier massgeblich in der Lancierung und Umsetzung beteiligt sind, diskutieren wir dieses Projekt auch intensiv.

Natürlich habe ich auch ein persönliches politisches Interesse, dieses Projekt einer möglichen Tunnelspange nach Tisis als Alternative entgegen zu stellen. Aus diesem Grund gibt es hierzu sicherlich ein Mehr an Öffentlichkeit. (bj)



Vizeregierungschef Martin Meyer: «Wir lehnen eine Tunnelspange Richtung Liechtenstein weiterhin ab.»

Was ist Ihre Meinung?

Schreiben Sie uns
ein E-Mail an
info@freiliste.li

Herr Meier, wie ist der Stand zur Südumfahrung bei Feldkirch? Wird diese wohl gebaut?

Bruno Meier: Derzeit läuft das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Sofern unsere Regierung und unsere Politiker sich weiterhin so passiv gegenüber diesem Strassenbauprojekt verhalten und die Interessen der liechtensteinischen Bevölkerung nicht mit all ihren zur Verfügung stehenden Mitteln (z.B. der Alpenkonvention) verteidigen, ist davon auszugehen, dass die Südumfahrung gebaut wird. Durch die Akzeptanz der Südumfahrung mit einem Positionspapier vom November 2009 umgeht die liechtensteinische Regierung die öffentliche Diskussion dieses Bauvorhabens. Früher gab es seitens Liechtenstein ein klares Nein zur Umfahrung, heute betrachtet die Regierung die Umfahrung wertfrei – was Akzeptanz bedeutet: Der Meinungswandel wurde nie begründet.

Weshalb wird nach Einschätzung der «Arbeitsgruppe Verkehrsproblem Unterland» die Planung der Südumfahrung anders als die Planung der S-Bahn FL.A.CH kaum öffentlich diskutiert?

Der Verzicht auf den Bau eines Strassenbauprojekts ist politisch schlecht vermittelbar, da dies den Bürgern eine Einschränkung ihres Mobilitätsverhaltens abverlangt. Hingegen wird mit dem Bau einer modernen und zukunftsorientierten S-Bahn lediglich eine zusätzliche Möglichkeit der Mobilität geschaffen. Unsere Verkehrspolitik ist intransparent und nicht nachvollziehbar. Zum Beispiel lehnt Liechtenstein den Tunnelast von Feldkirch bis kurz vor die Grenze ab. Für dessen Realisierung schaffen wir aber durch unseren zurzeit laufenden Ausbau des Amtsplatzes beim Zollamt in Schaanwald die Voraussetzungen, weil damit der LKW-Rückstau bis in den Tunnel vermieden werden kann!

Wie viel Mehrverkehr bringt die Südumfahrung an der Grenze in Schaanwald?

Gemäss den offiziellen Verkehrsdaten des Tiefbauamts stagniert das Verkehrsaufkommen in Schaanwald seit ca. 20 Jahren auf dem Niveau von rund 11'300 Fahrzeugen pro Tag. Ohne Strassenbau ist daher davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastung auch in den nächsten 10 Jahren nicht zunehmen wird. Mit dem Bau der Südumfahrung Feldkirch aber wird eine massive Verkehrslawine ausgelöst. Laut dem Gesamtverkehrskonzept «Feldkirch mobil» beträgt das Verkehrsaufkommen

im Jahr 2020 nach dem Bau der Südumfahrung 17'000 Fahrzeuge pro Tag. Diese gravierende Verkehrszunahme haben wir mit dem für die Verkehrsdaten zuständigen Planungsbüro besprochen. Die verantwortlichen Ingenieure haben bei diesem informellen Gespräch unsere Argumentation akzeptiert. Die massive Verkehrszunahme wird für den Grossteil der Unterländer Bevölkerung dramatische Auswirkungen haben: mehr Lärm, mehr krankmachende Luftschadstoffe und Feinstaub, weniger Lebensqualität. Die gesetzlichen Grenzwerte werden regelmässig und zum Teil massiv seit Jahren überschritten. Der Gesetzgeber ist durch das Luftreinhaltegesetz verpflichtet, die Schadstoffbelastung zu reduzieren. Eine weitere Zunahme der Schadstoffe durch Mehrverkehr als Folge von Umfahrungsstrassen kann er nicht zulassen.

Wäre es nicht sinnvoll, zuerst die Pendler für die Benutzung der S-Bahn zu begeistern und dann die Resultate zu prüfen, bevor eine neue Strasse gebaut wird, die das Pendeln mit dem Auto bequemer macht?

Es ist für uns unverständlich, dass die S-Bahn erst nach dem Bau der Südumfahrung realisiert werden soll. Diese Abfolge ist absolut widersinnig: Mit riesigen Investitionen und Folgekosten soll erst das Autofahren erleichtert und der daraus entstehende Mehrverkehr anschliessend auf

die S-Bahn verlagert werden. Die Südumfahrung ist der erste Teil der Autobahnverbindung Österreich-Schweiz. Durch den massiven Mehrverkehr der Südumfahrung werden wir gezwungen, den zweiten Teil der Transitachse durchs Unterland zu bauen. Die Verbindung der beiden Rheintalautobahnen ist seit Jahrzehnten ein Vorhaben von Vorarlberg. Dort wurden die verschiedenen Projekte von engagierten Bürgermeistern und der betroffenen Bevölkerung erfolgreich verhindert. Warum setzen sich unsere Regierung und unsere Politiker nicht für das Wohl ihrer Bevölkerung ein? (bj)

Arbeitsgruppe Unterländer Verkehrsprobleme

Die Zielsetzung der Arbeitsgruppe ist der nachhaltige Erhalt des Lebensraumes. Die Arbeitsgruppe sieht es als bestätigt, dass der Bau von neuen Strassen zwingend zu Mehrverkehr führt. Als Beispiel nennt sie den Ambergtunnel. Nach nur drei Jahren war die Entlastungswirkung der Strasse durch zusätzlichen Verkehr aufgehoben.

Die Arbeitsgruppe kämpft daher für das Angebot eines attraktiven öffentlichen Verkehrs.



Bruno Meier von der AUV: «Durch den massiven Mehrverkehr der Südumfahrung werden wir gezwungen, den zweiten Teil der Transitachse durchs Unterland zu bauen.»