

Transitstrassenbau:

Die Schicksalsfrage

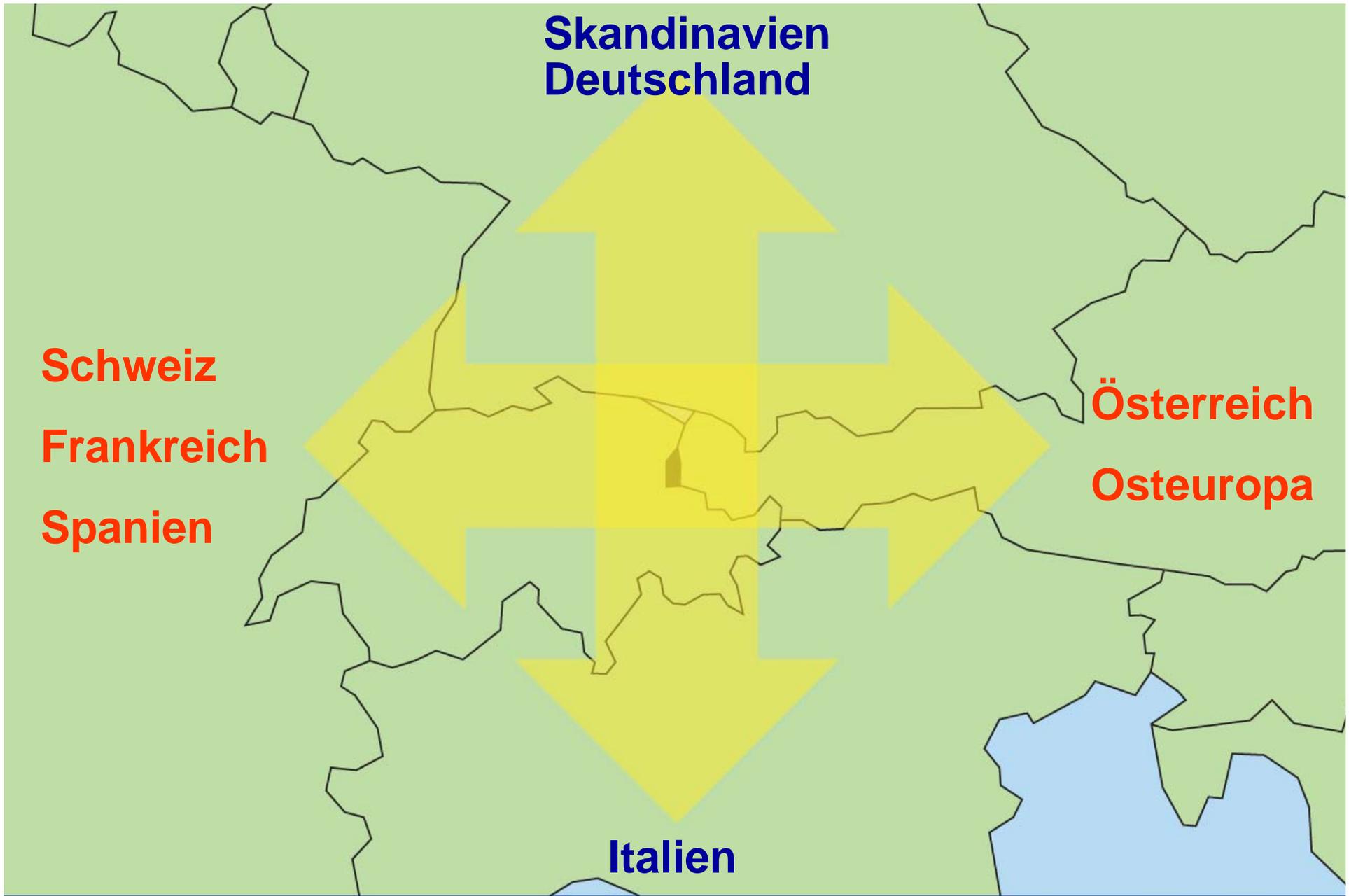
für das

Liechtensteiner Unterland

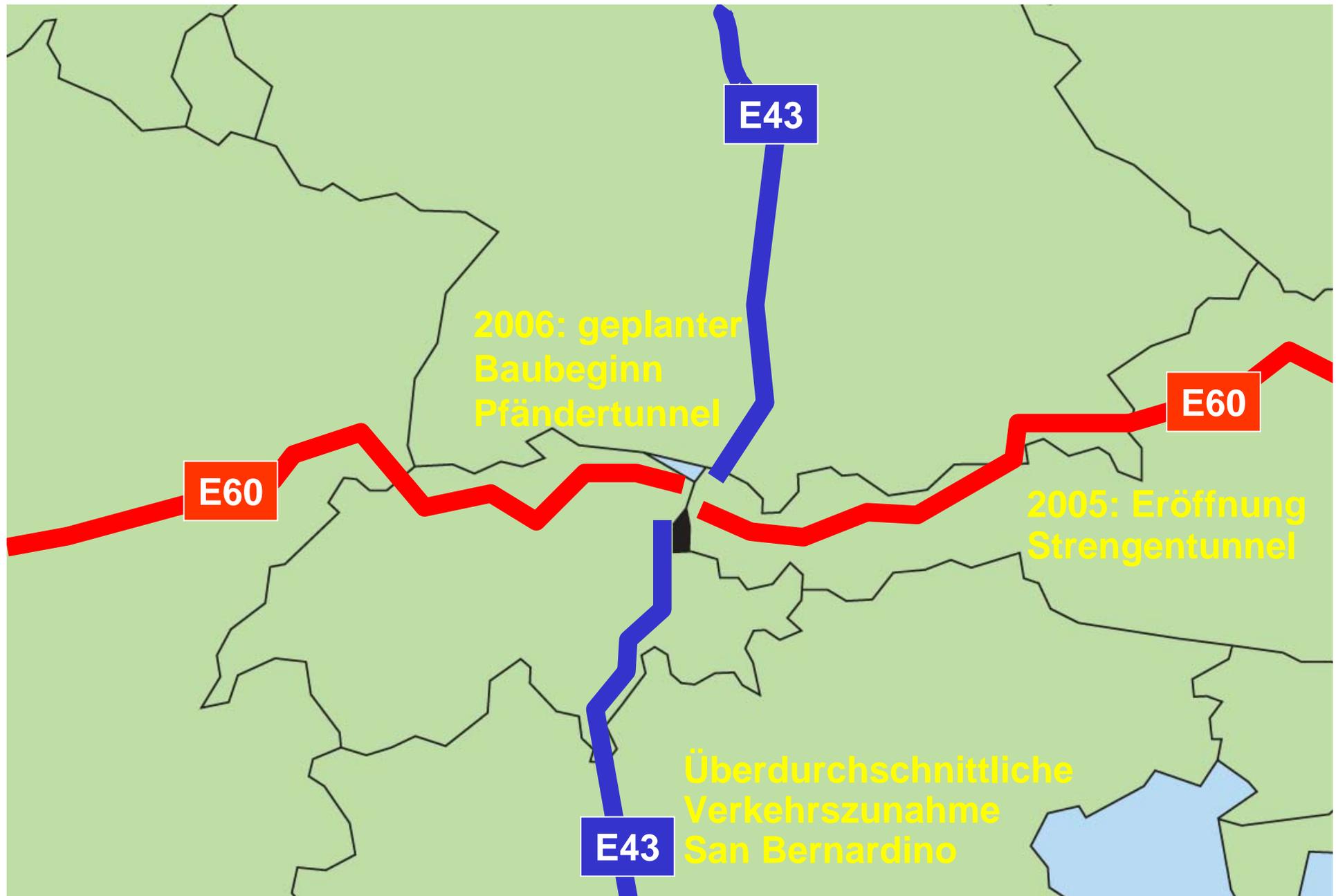
Inhaltsverzeichnis

- **Europäische Verkehrsströme im Rheintal**
- **Der alpenquerende Verkehr**
- **Die nicht verbundenen Autobahnnetze zwischen Österreich und der Schweiz**
- **Mehrverkehr durch Strassenbau**
- **Zerstörung Lebensraum, Gesundheit**
- **Meinungen: Bevölkerung, Gemeinde Mauren, Politiker und Verkehrswissenschaftler**
- **Alternativen zum Strassenbau**

- **Europäische Verkehrsströme im Rheintal**
- **Der alpenquerende Verkehr**
- **Die nicht verbundenen Autobahnnetze zwischen Österreich und der Schweiz**
- **Mehrverkehr durch Strassenbau**
- **Zerstörung Lebensraum, Gesundheit**
- **Meinungen: Bevölkerung, Gemeinde Mauren, Politiker und Verkehrswissenschaftler**
- **Alternativen zum Strassenbau**

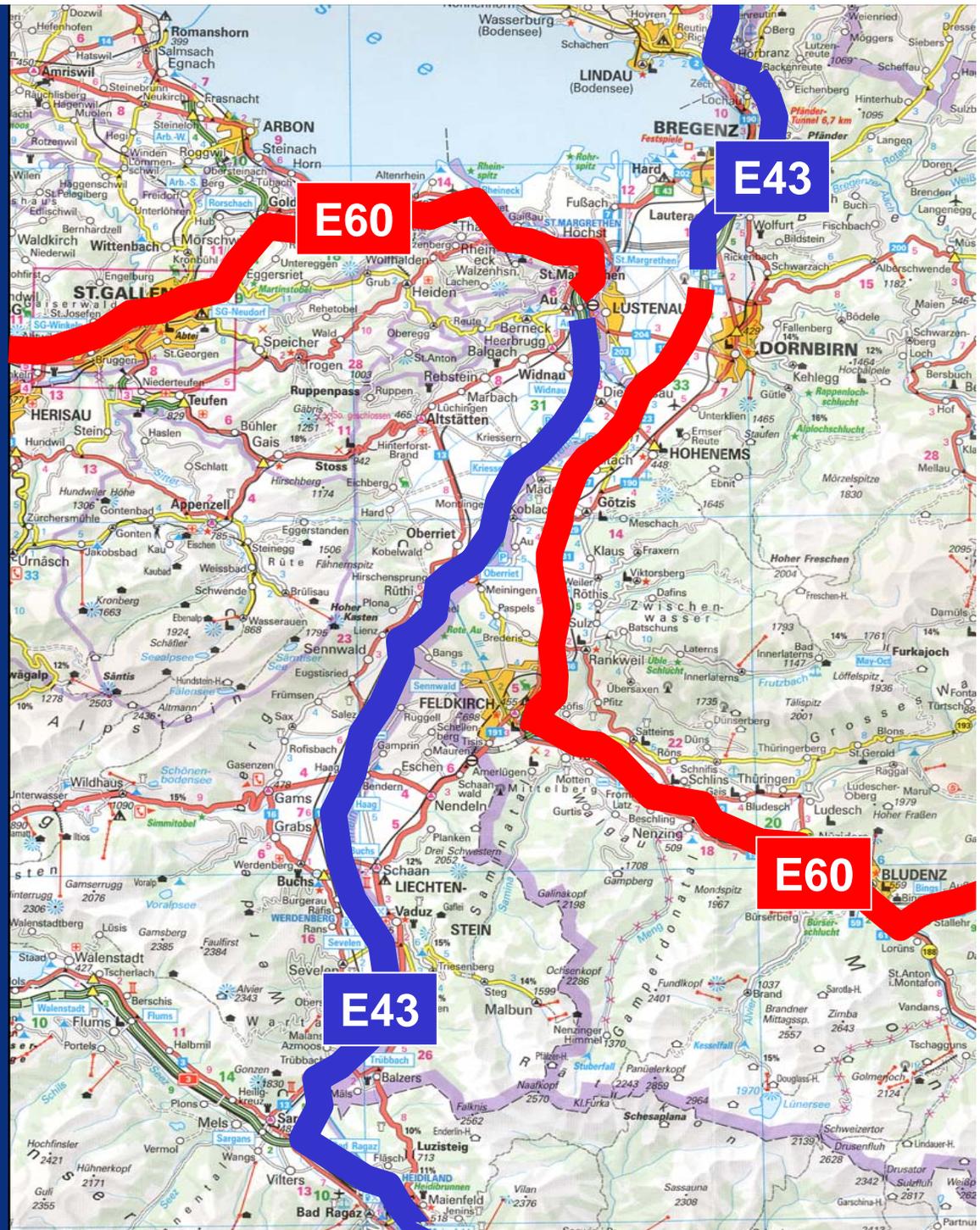


Das Rheintal im Schnittpunkt der Europäischen Wirtschaftsräume



Das Rheintal im Schnittpunkt der Europäischen Transitrouten

Die Europäischen
Transitrouten
sind im Rheintal
nicht verbunden.



- **Europäische Verkehrsströme im Rheintal**
- **Der alpenquerende Verkehr**
- **Die nicht verbundenen Autobahnnetze zwischen Österreich und der Schweiz**
- **Mehrverkehr durch Strassenbau**
- **Zerstörung Lebensraum, Gesundheit**
- **Meinungen: Bevölkerung, Gemeinde Mauren, Politiker und Verkehrswissenschaftler**
- **Alternativen zum Strassenbau**

Das Rheintal ist Teilstück der San Bernardino-Route

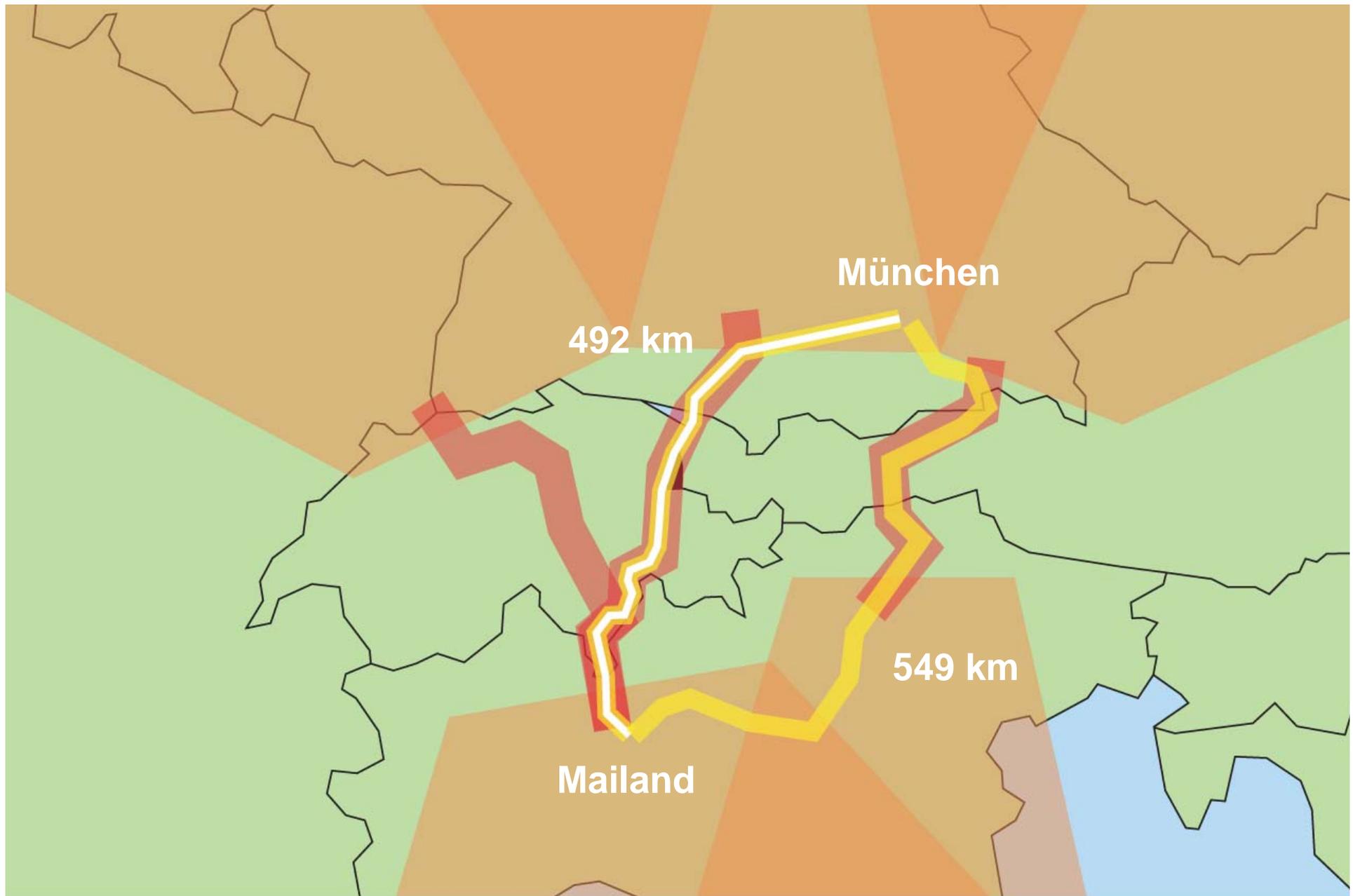
- höchster Verkehrszuwachs
- grösste Kapazitätsreserven

San Bernardino 6`400

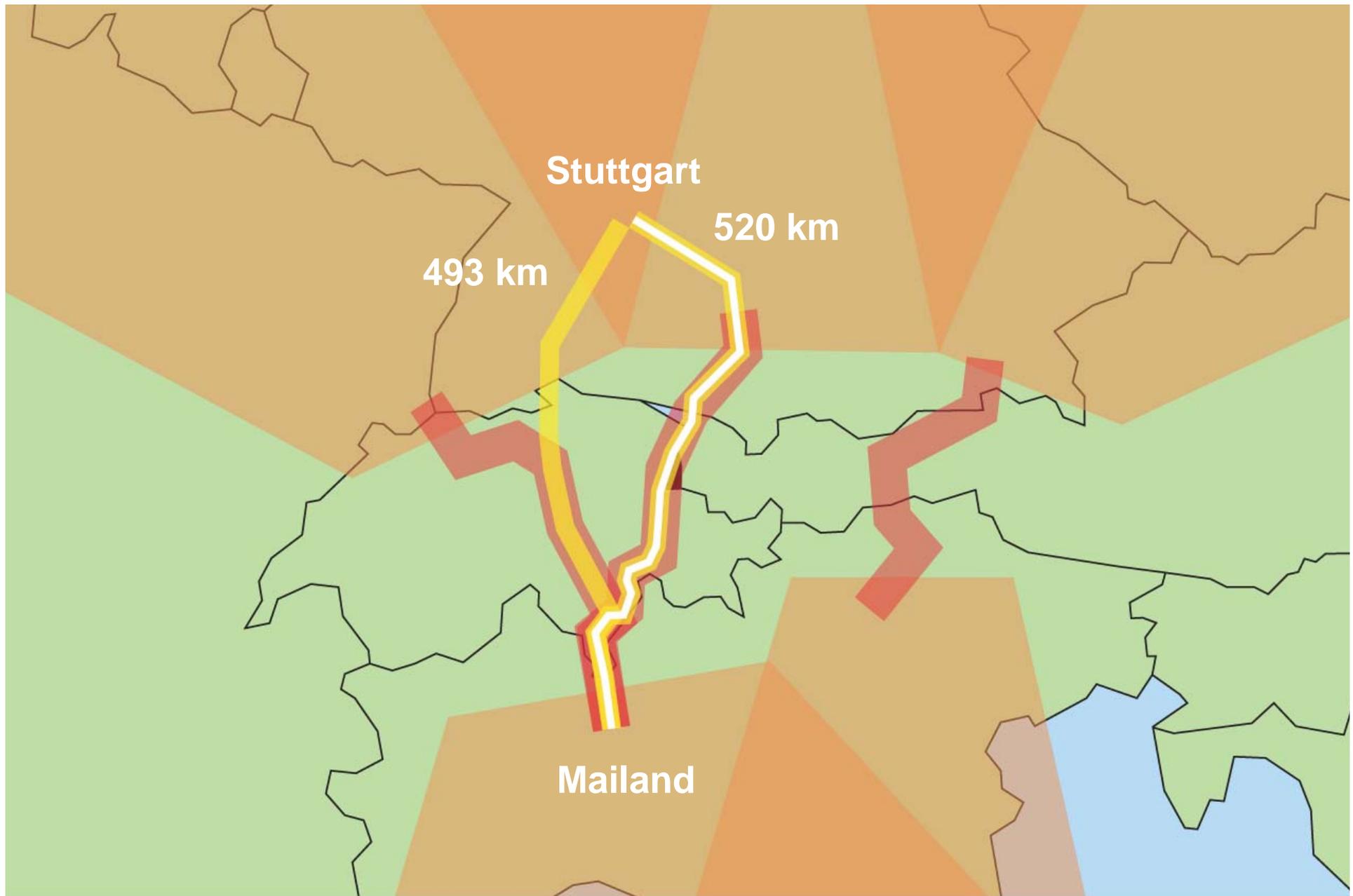
Gotthard 18`800

Brenner 34`000

Fahrzeuge pro Tag 2001



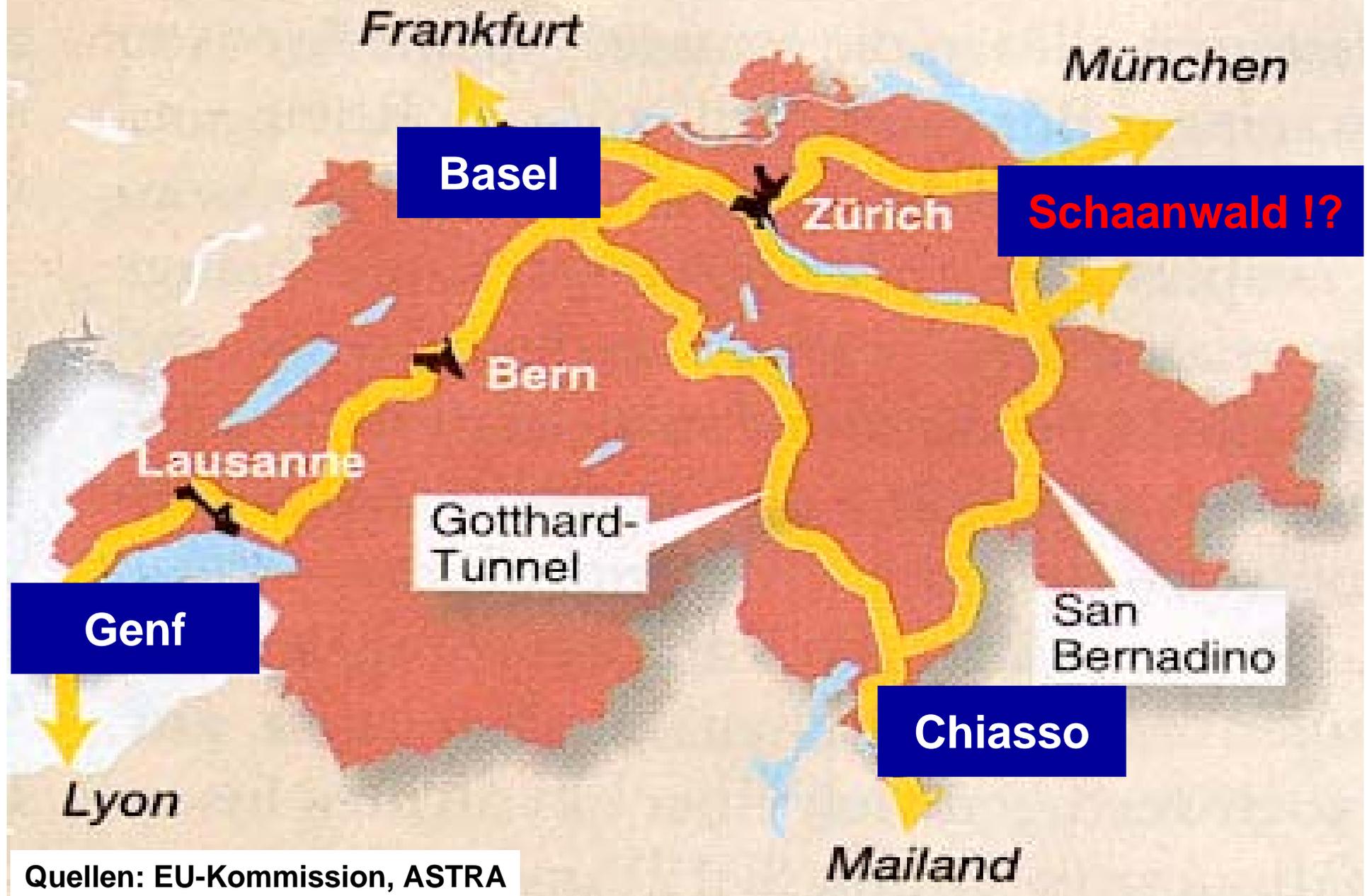
Routenplaner empfehlen für die Fahrt von München nach Mailand die San Bernardino-Route. Sie ist 57 km (11 %) kürzer.



Von Stuttgart nach Mailand können zwei Routen benutzt werden. Die Reisezeit ist für beide gleich, die Gotthard-Route nur wenig kürzer.

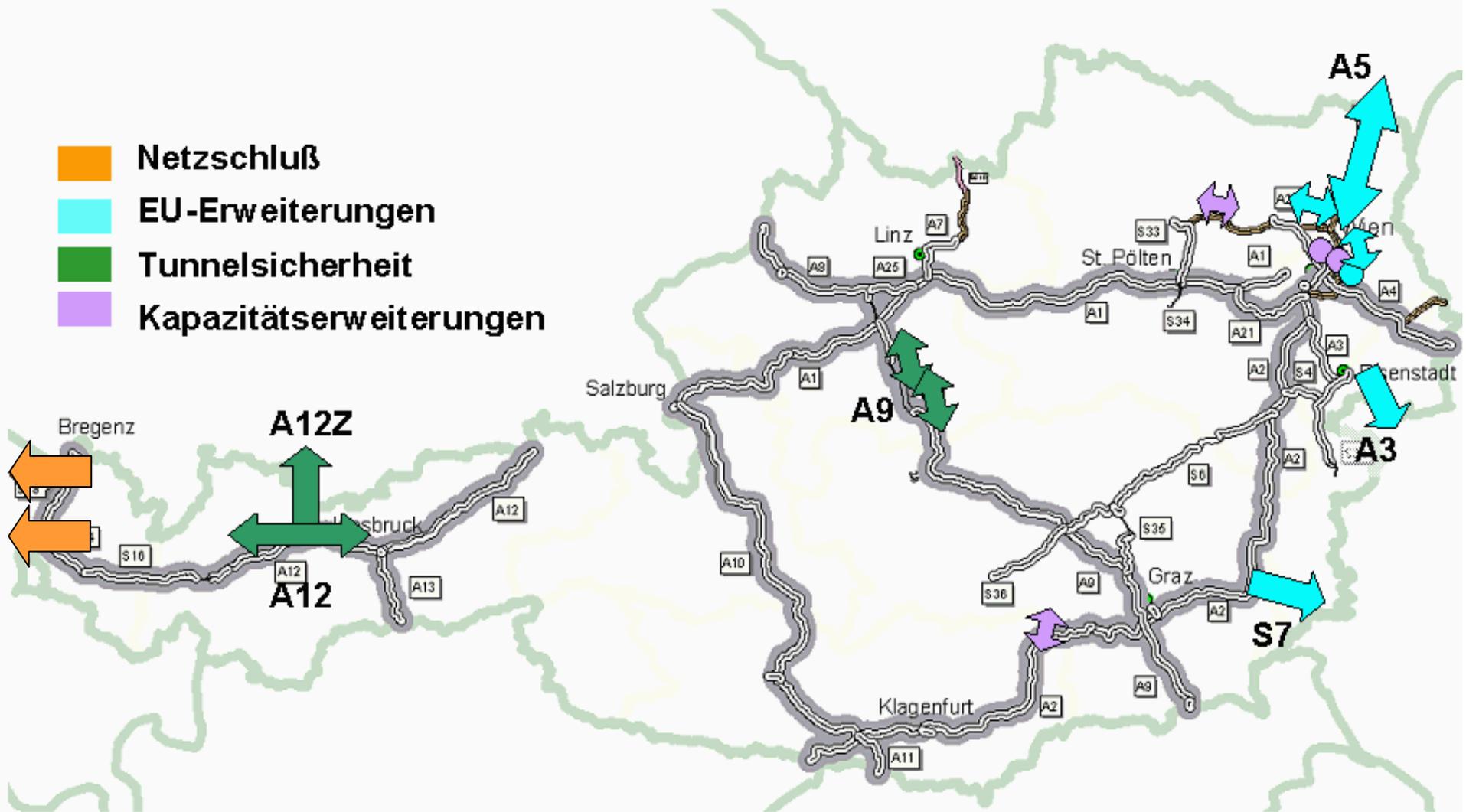
- **Europäische Verkehrsströme im Rheintal**
- **Der alpenquerende Verkehr**
- **Die nicht verbundenen Autobahnnetze zwischen Österreich und der Schweiz**
- **Mehrverkehr durch Strassenbau**
- **Zerstörung Lebensraum, Gesundheit**
- **Meinungen: Bevölkerung, Gemeinde Mauren, Politiker und Verkehrswissenschaftler**
- **Alternativen zum Strassenbau**

Haupttransitstrassen durch die Schweiz

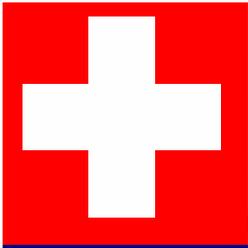


Quellen: EU-Kommission, ASTRA

STRASSE - VORGEZOGENE PROJEKTE IM ZUGE DES GVP-Ö



← Der Netzschluß (= Autobahnverbindung zur Schweiz) ist im Generalverkehrsplan Österreichs als hochrangig und dringend ausgewiesen.

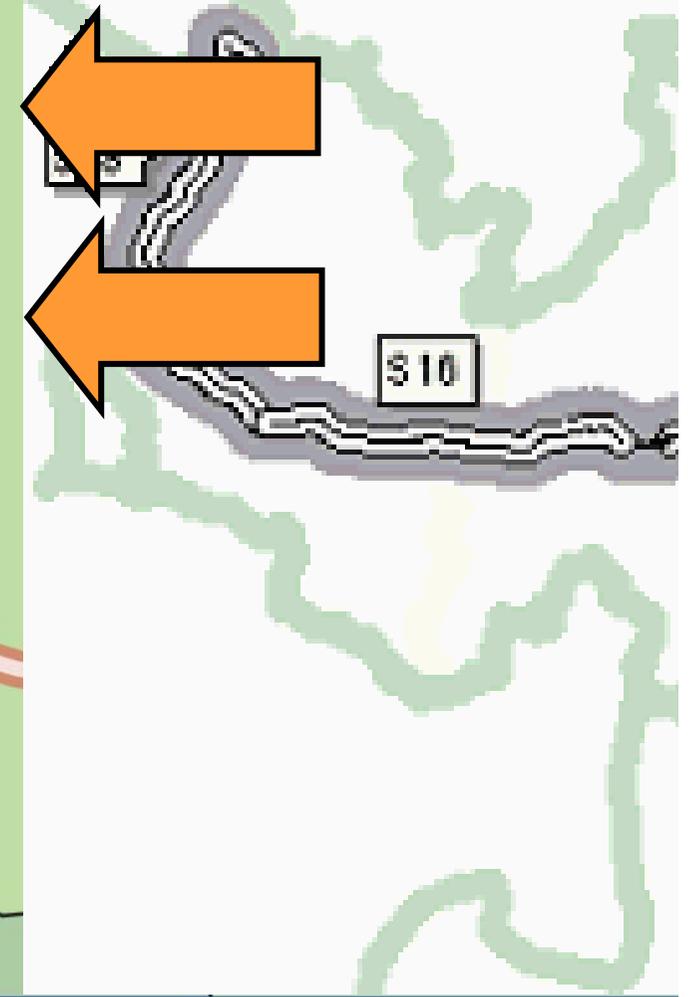


München

Innsbruck



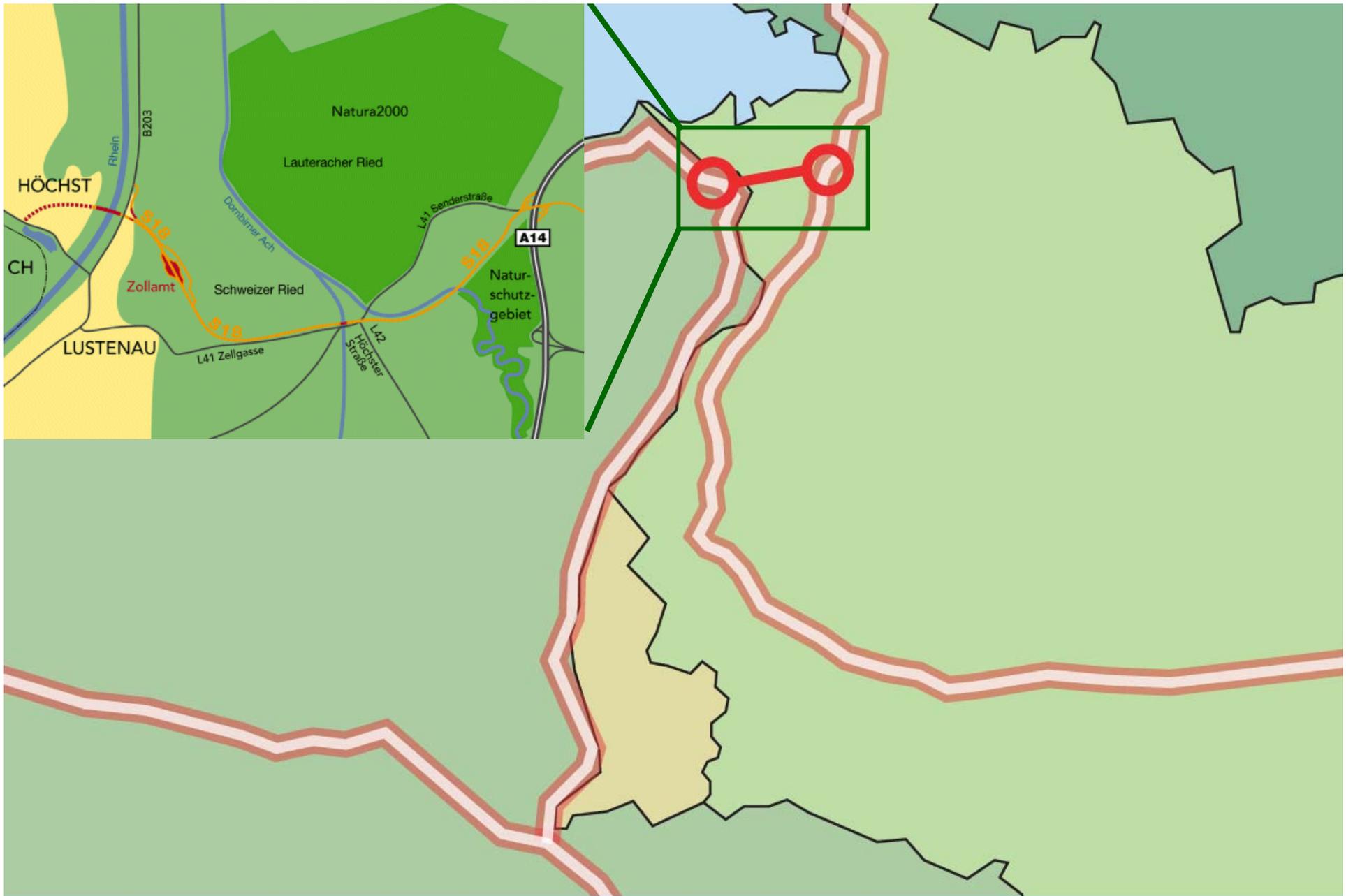
Bregenz



Die nicht verbundenen Autobahnen im Rheintal



Der meiste Grenzverkehr wird an drei Hauptzollämtern abgewickelt.



Der Bau der S18 steht aus Gründen des Naturschutzes kurz vor dem Aus. Massiver Widerstand aus der Bevölkerung wird sie verhindern.



Zollamt Oberriet



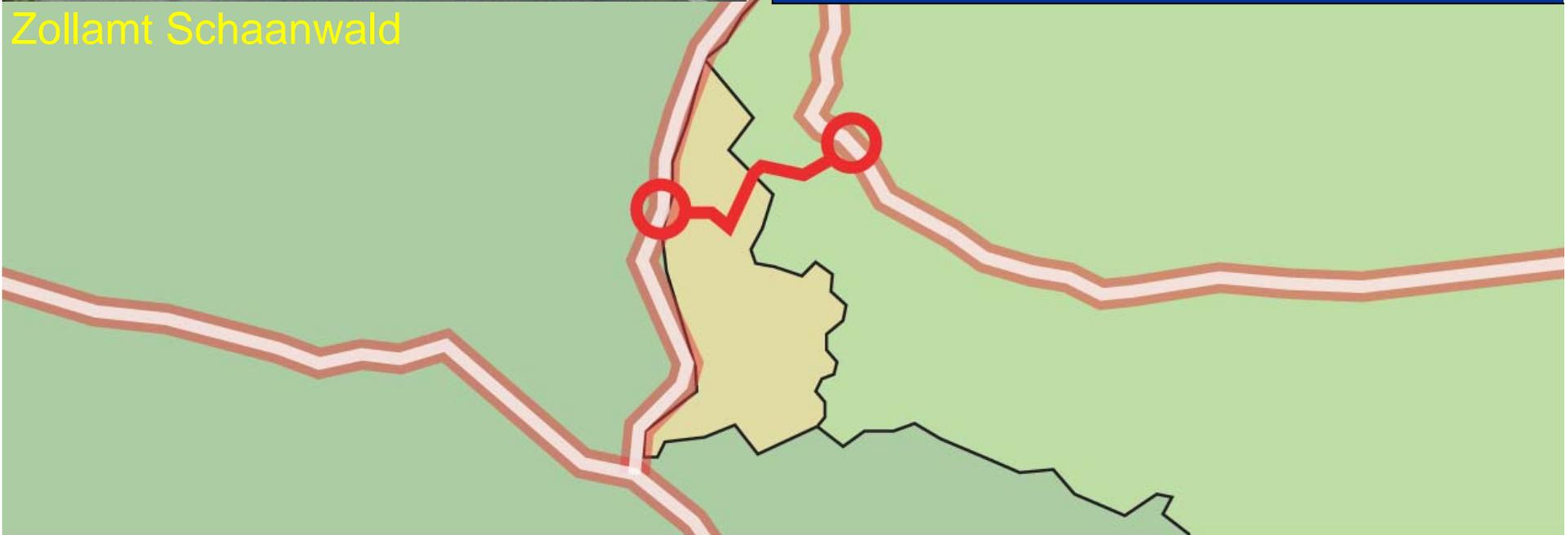
**Von Rankweil war die Verbindung L 52 nach Meiningen/Oberriet geplant.
Massiver Widerstand aus der Bevölkerung hat sie verhindert.**



Zollamt Schaanwald

Laufender Ausbau des Zollamtes zum Hauptzollamt

- Ausbau der Gebäude
- Personelle Aufstockungen über die Bedürfnisse unserer Wirtschaft
- Errichtung Gemeinschaftszollamt



Dritter Anlauf: Nun sollen mit dem Bau des Letzetunnels die Autobahnnetze Österreichs und der Schweiz über Liechtenstein verbunden werden.



Zollamt Oberriet



Zollamt Schaanwald

„Jede Verbesserung des Verkehrssystems durch bauliche oder organisatorische Massnahmen führt zu einem überproportionalen Verkehrswachstum“



„Verbindungsstrassen
zwischen Autobahnen
entwickeln sich
zwangsläufig zu
Transitrouten mit
überproportionalem
Verkehrswachstum“

Prof. Knoflacher, TU Wien



- Europäische Verkehrsströme im Rheintal
- Der alpenquerende Verkehr
- Die nicht verbundenen Autobahnnetze zwischen Österreich und der Schweiz
- Mehrverkehr durch Strassenbau
- Zerstörung Lebensraum, Gesundheit
- Meinungen: Bevölkerung, Gemeinde Mauren, Politiker und Verkehrswissenschaftler
- Alternativen zum Strassenbau

„Verkehrslösung“ Ambergtunnel

Das Verkehrsproblem 1984 :
überlastete B190
22'818 Fahrzeuge/Tag

**Die „Verkehrslösung“
Ambergtunnel 1985**



**Der Ambergtunnel
ist eröffnet !**

16. Juli 1985

Feldkirch feiert mit!

Wir gratulieren zur
Ambergtunnel-Eröffnung!

Durch die Verkehrsentslastung
wird Feldkirch noch ruhiger,
schöner und besuchenswerter.

Die VN als Mitveranstalter
wünschen viel Spaß!

Di 16. 7. 16.00 Eröffnung in der Marktgasse
Fußstich, Blasmusik Rankweil u. Frastanz
Happy Pipers Dudelsackband in
Original Schottnunifform

Mi 17. 7. BMX-Supershow
ab 14.00 auf dem Leonhardsplatz, Vhg. BMX-Trick-Team und Winner-Team
sensationale Vorführungen an der Steilwand und auf der Straße
16.00 - 20.30 in der Marktgasse Musik u. Unterhaltung mit den Desperados

**Do 18. 7. Open Air
Pop-Rock-Blues**

ab 15.00 in der Marktgasse mit Pia Up, Exandus,
Coal Tour Band und Blueaster... bis ca 20.30 Uhr
ab 14.00 Rad-Gewerkschaftsfahrten für Kinder
in der Fußgängerzone mit lustigen Preisen und
Paketen - für alle Kinder Gratis!

Fr 19. 7. ab 14.00 Müll-Objektmontage von und mit
Prof. Dieter Imfeld in der Marktgasse
Kniris Crazy Blues Band

ab 16.00 mit ihrem einzigartigen »Müll-Sound« - sie spielen
auf Instrumenten und Gieskannen, Kübeln und Abfallsäckern usw.
... Geschichte über die der Müllplatz schrieb von Chr. Bochtansky

Sa 20. 7. ab 9.00 RC-Elektro-Buggy-Rennen
Rennstrecke auf dem Leonhardsplatz
dazu eine einzigartige Modellauto Ausstellung
ab 13.00 **Landes-Straßen-
Meisterschaften**

mit dem großen Preis der Stadt Feldkirch mit internationaler
Beteiligung, Rad-Rennstrecke (Rundkurs) über Stein, Göfis,
Schattenburg und Feldkircher Innenstadt. Start und Ziel
in der Marktgasse. Preisverleihung auf der Bühne um
ca 17.00 und Frstausklang mit Herwig's-Evergreen-Combo



Riesenfest in der Innenstadt

Feldkirch feiert die Verkehrsentslastung

Feldkirch (VN) Der Ambergtun- bot an Show, Musik, Gemütliches
nel bringt für Feldkirch eine große und vielen Spielmöglichkeiten aus

Vorarlberger Nachrichten
16./17.7.1985

Der Ambergtunnel ist ein Jahrhundertbauwerk

Der Ambergtunnel ist das beidseitigen Seitenstreifen Brandbereich nach Ab-
Herstück des Baubeschüt- von je 8,94 m Breite vor. Die | schmelzen eines Lotes auto-

Die „VN“ als Mitveranstalter wünschen viel Spaß!

Ganz Feldkirch feiert, denn der Ambergtunnel macht die Stadt schöner und geselliger

Feldkirch (VN) Am ten Marktständen werden land Kunststücke während
16 Juli 1985 wird der Am- verschiedene Fachgeschäfte mehrerer „BMX-Super-

In Feld
immer

Die Markt
wir für die
sonders be
überall wo
Fachversam
mit tollen /
auf der Str

Feldkirch atmet auf!

....dank der durchgehenden Autobahn wird die Montfort-Stadt vom Durchgangsverkehr verschont bleiben.

Der Tunnel wird in Zukunft die Stadt Feldkirch und die Anwohner der Bundesstrasse entscheidend entlasten.

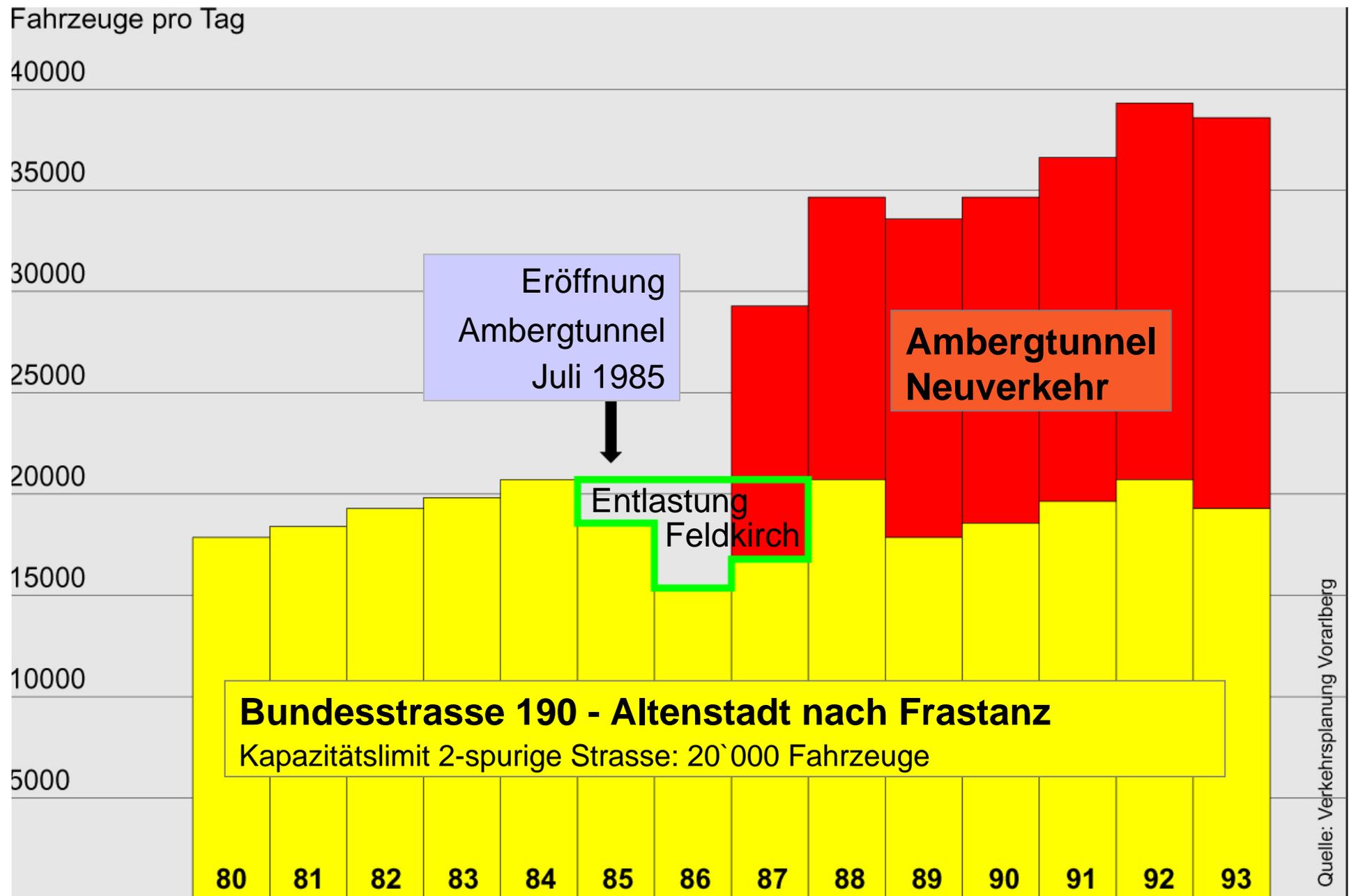
Das Hauptproblem in Feldkirch ist gegenwärtig (1985) die Verkehrsfrage. In der Innenstadt wird das Verkehrsaufkommen gewaltig reduziert werden.

Die Realität

Verkehrszuwachs Ambergtunnel + B190

B190 Feldkirch	1984	22'818
B190 Feldkirch und Amberg	1988	37'594

**Mehrverkehr durch Tunnelbau im Raum Feldkirch:
64.8 % in vier Jahren**



Die Bundesstrasse B 190 ist überlastet:
vor dem Bau des Ambergtunnels und bereits 4 Jahre nach dessen Eröffnung

Die A14 (Rheintalautobahn)
als Nord-Süd-Verbindung hat für den
grenzüberschreitenden internationalen
Transitverkehr enorme Bedeutung,
so dass der neue Ambergtunnel
europäische Notwendigkeit darstellt.

Bautenminister Übeleis anlässlich der Tunneleröffnung

Die Prognosen: Mehrverkehr durch Letzetunnel

- Verkehrsplanung Vorarlberg 1992

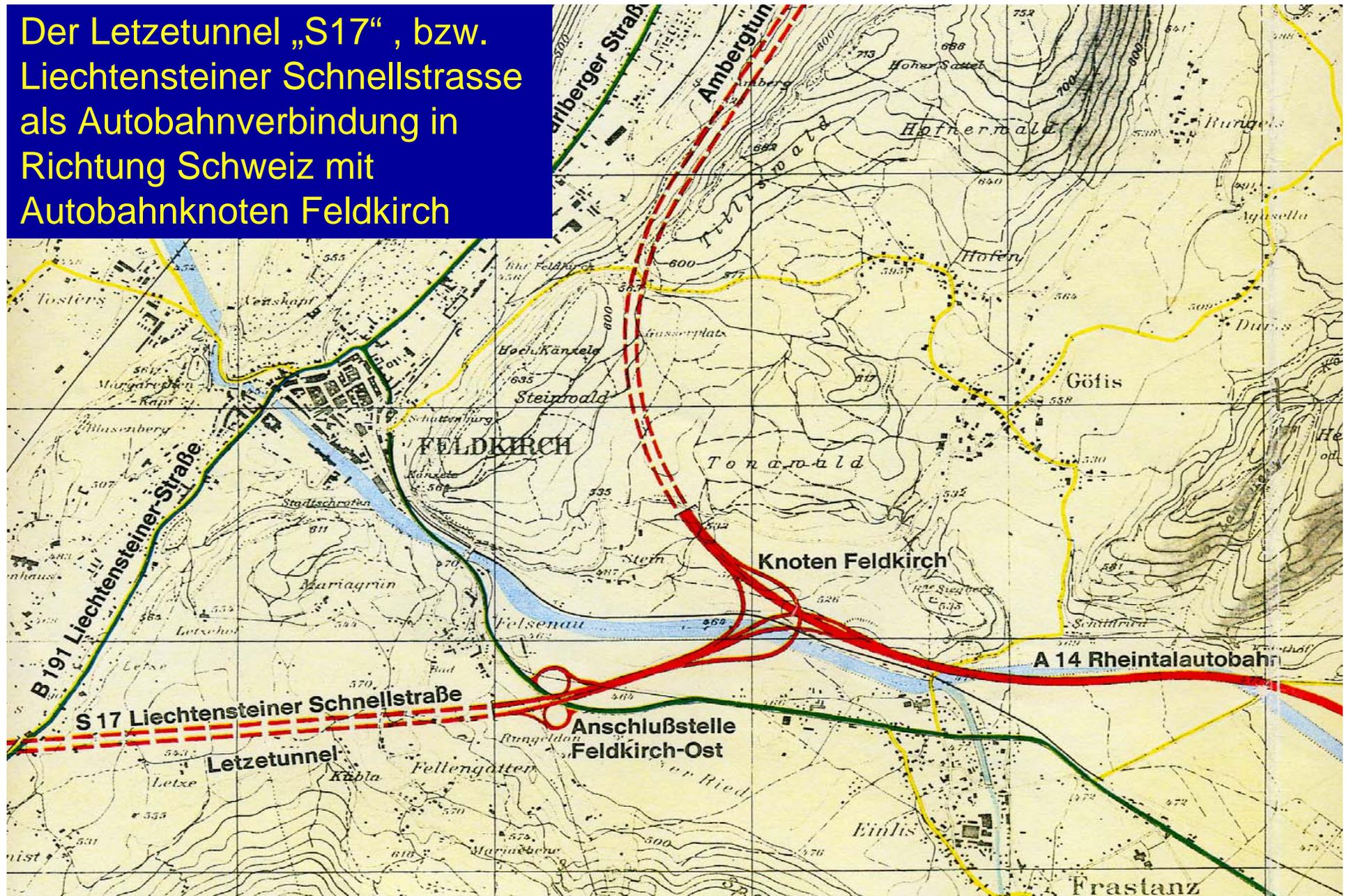
Gesamtverkehr	17.0 %
LKW	57.0 %

- Gruner, Emch & Partner 1997 19.7 %
- Besch, Burger und Partner 1999 17.2 %
- Positionspapier LGU - Studie Gruner & Besch 20.5 %

Die Realität: Beispiel Ambergtunnel/B190

Mehrverkehr innert 4 Jahren: + 64.8 %

Der Letzetunnel „S17“, bzw. Liechtensteiner Schnellstrasse als Autobahnverbindung in Richtung Schweiz mit Autobahnknoten Feldkirch



Verkehrsplan aus den 80er - Jahren. Aufgrund der damaligen hohen Akzeptanz des Strassenbaus wurde das vollständige Projekt (die ganze Salami) vorgestellt.

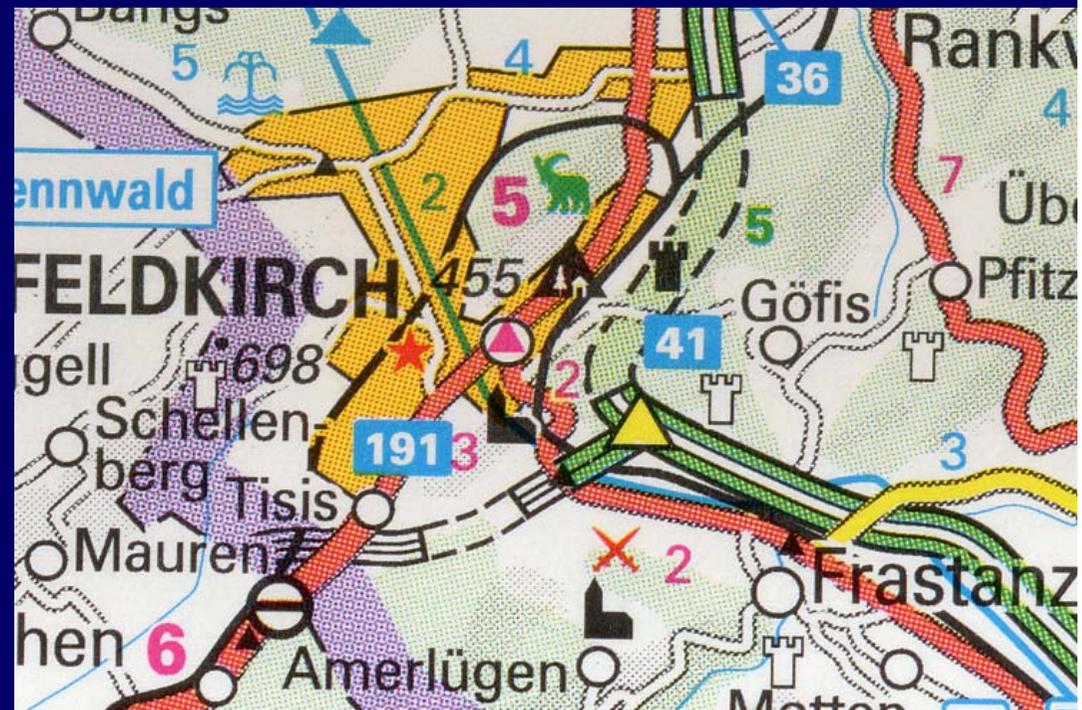
Dieter Egger, Landesstatthalter Vorarlberg

Das Verkehrsproblem in Frastanz und Feldkirch bedarf einer dringenden Lösung, die wir in der so genannten Südumfahrung Feldkirch gefunden haben.

Bei dieser wird zur Entlastung der Siedlungsgebiete lediglich die Strassentrasse aus den Ortszentren an den Siedlungsrand verlegt.

Von den Anlagenverhältnissen her bleibt sie die gleiche Landstrasse wie vorher.

Die Bedeutung und die Auswirkungen des geplanten Letzetunnels werden von den Politikern kleingeredet.

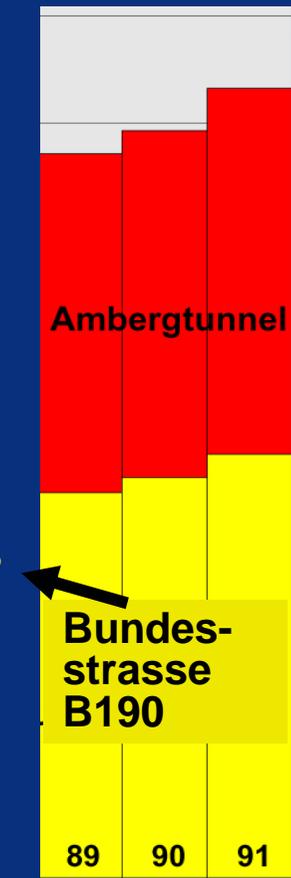
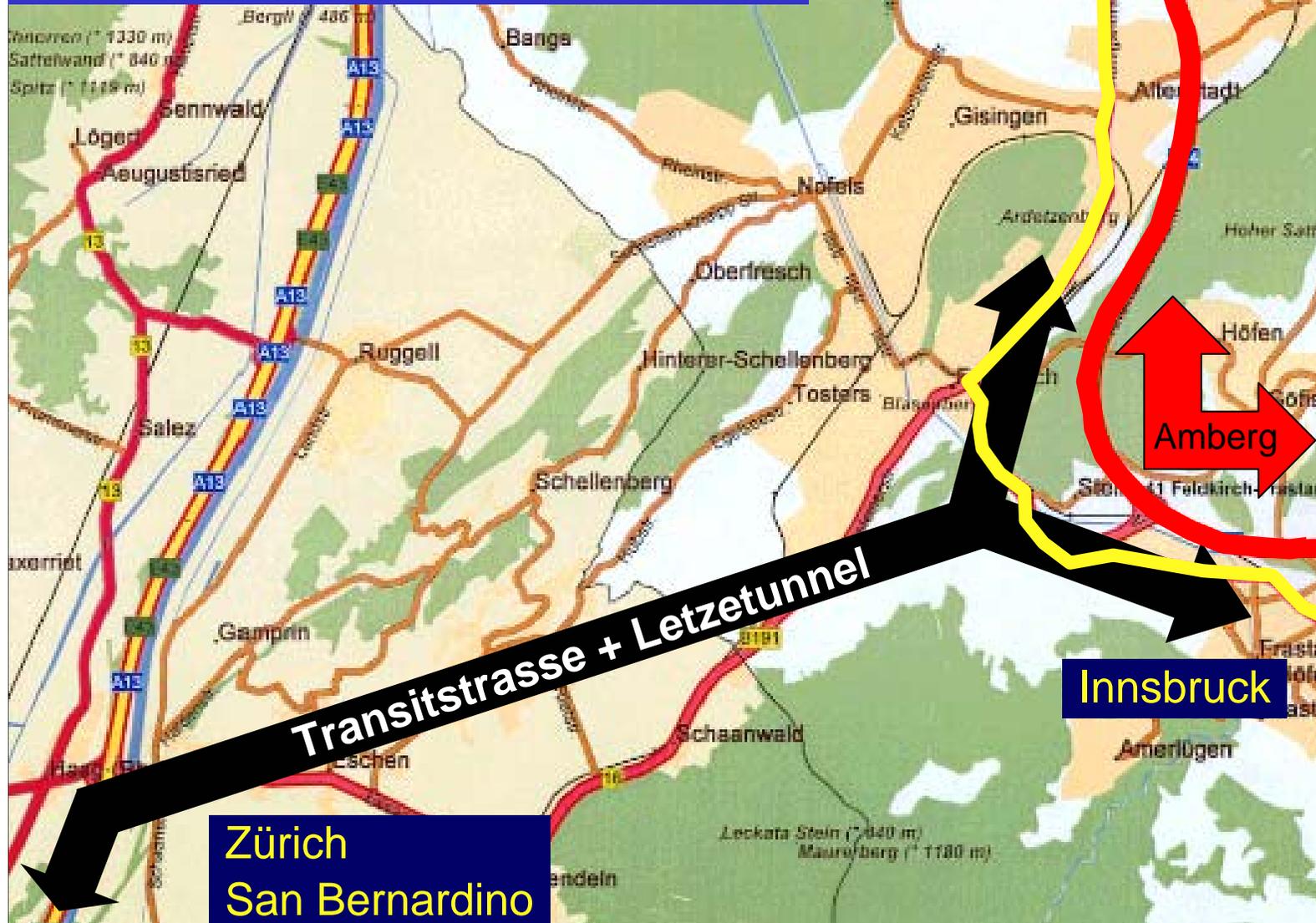


Verkehrsbeziehungen

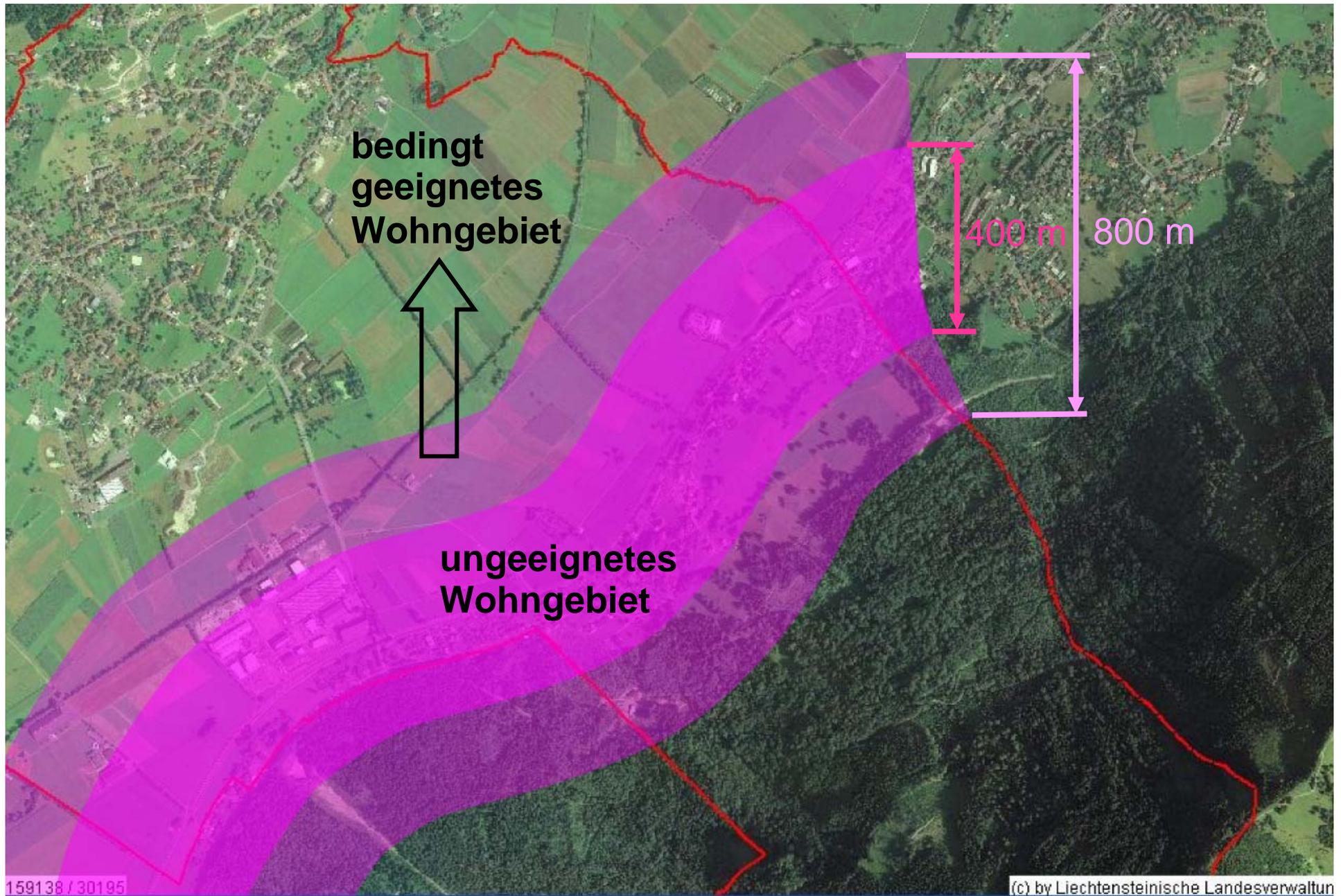
- Ambergtunnel
- Transitstrasse + Letzetunnel

Deutschland
Skandinavien

Mehrverkehr
durch den
Amberg-
tunnel

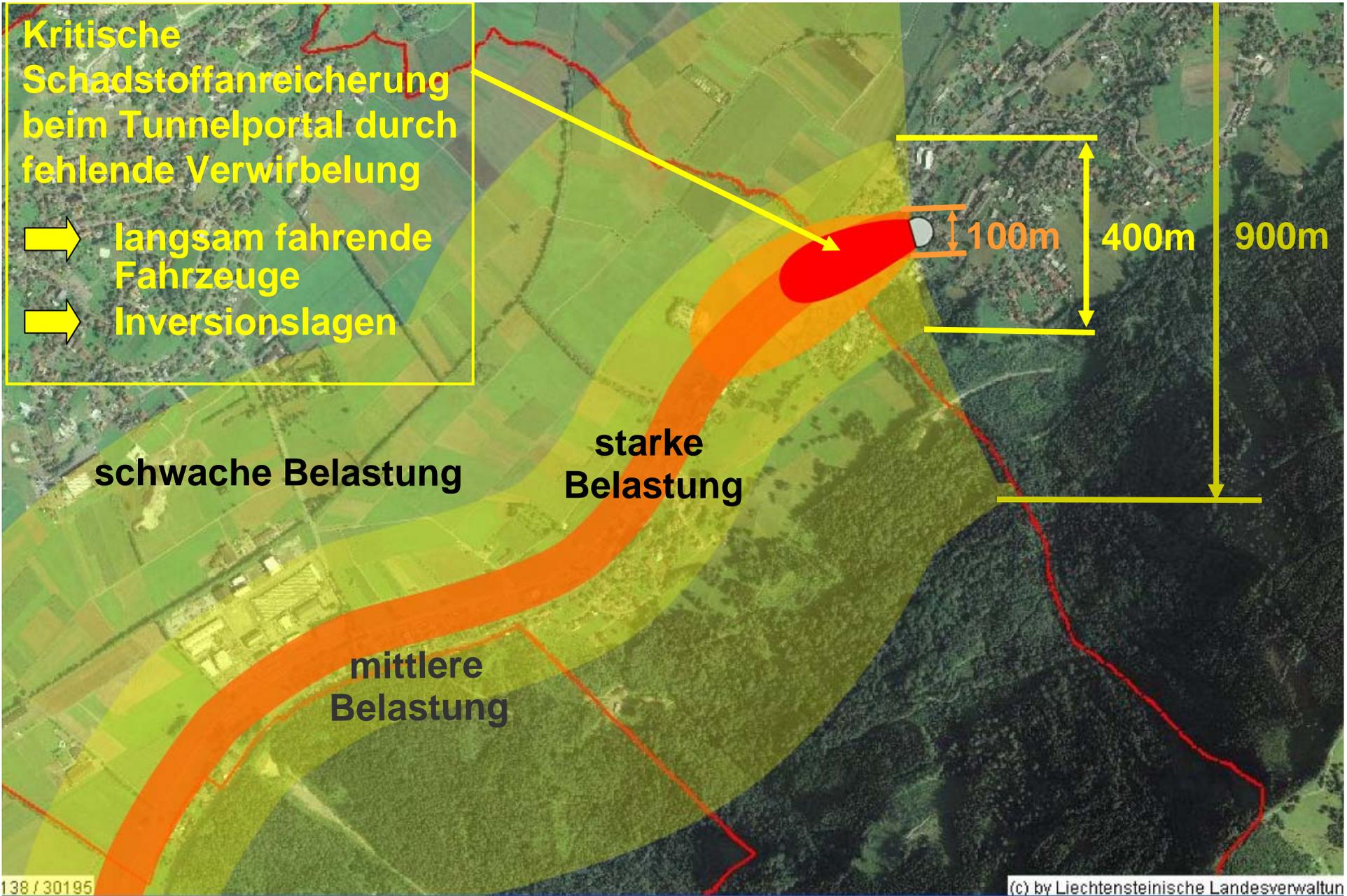


- **Europäische Verkehrsströme im Rheintal**
- **Der alpenquerende Verkehr**
- **Die nicht verbundenen Autobahnnetze zwischen Österreich und der Schweiz**
- **Mehrverkehr durch Strassenbau**
- **Zerstörung Lebensraum, Gesundheit**
- **Meinungen: Bevölkerung, Gemeinde Mauren, Politiker und Verkehrswissenschaftler**
- **Alternativen zum Strassenbau**



Eignung von Wohngebieten entlang einer drohenden Transitroute.

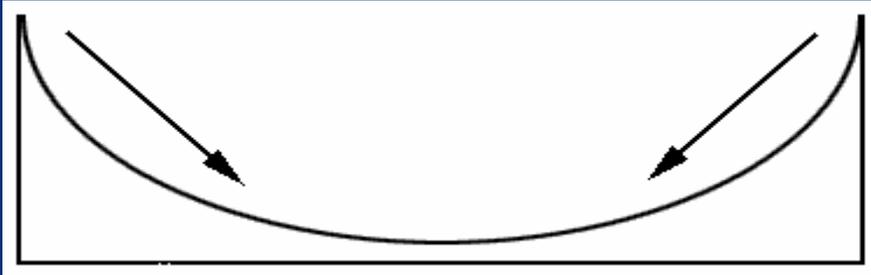
Quelle: TU Wien



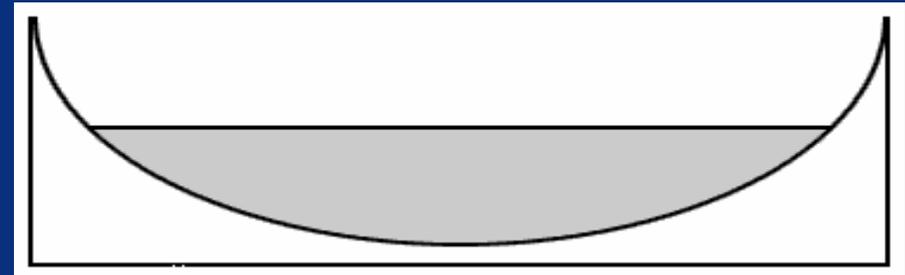
Die Schadstoffausbreitung entlang einer drohenden Transitroute.

Quelle: TU Wien

Bildung von Inversionen



In der Nacht kühlt sich die Luft ab und fließt zum tiefsten Punkt.



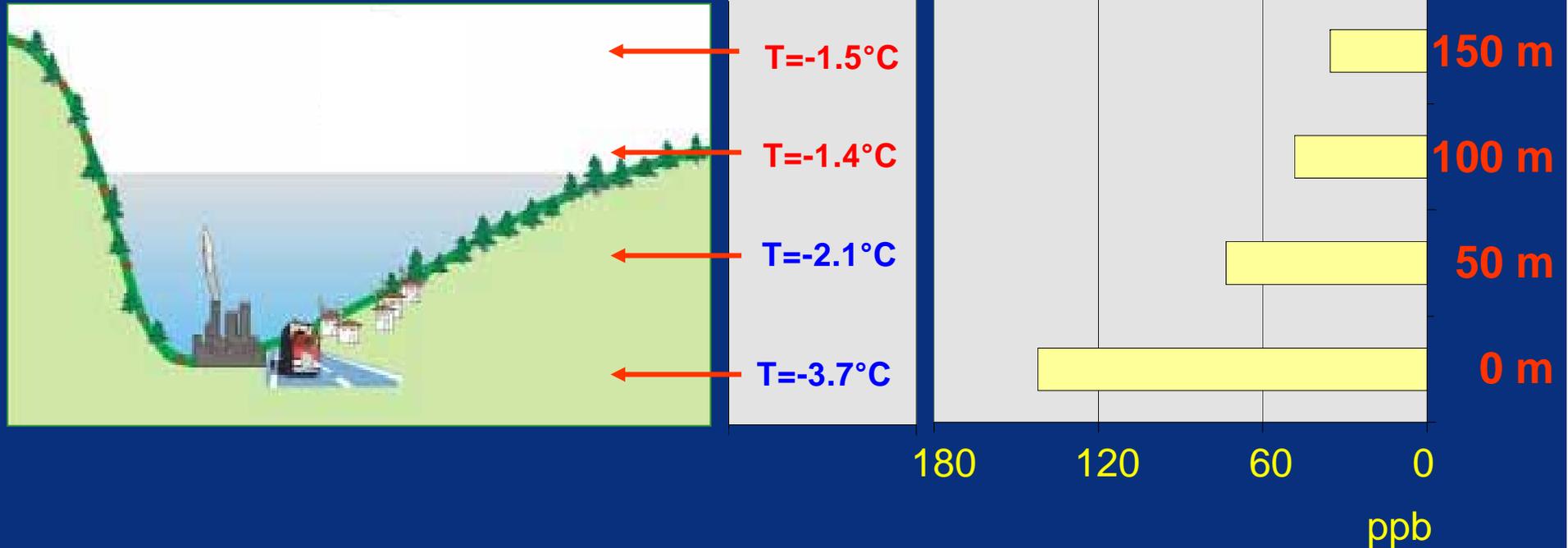
In der Mulde sammelt sich die kalte Luft zu einem Kaltluftsee.

In Tallandschaften bilden sich regelmässig lokale Inversionslagen bzw. Kaltluftseen, in denen der vertikale Luftaustausch völlig fehlt.

Dadurch bleibt die Luft über Tage und Wochen liegen, und die Schadstoffbelastung steigt an diesen Orten bis um das Sechsfache an.

Schadstoffanreicherung bei Inversion

Kaltluftsee / Inversion



Im Bereich der Talsohle ist die Schadstoffanreicherung besonders gravierend (bis 6-facher Anstieg).

In Tallagen, wie im Maurer Riet, kommt es häufig zur Bildung von Kaltluftseen (Inversionslagen).

Beispiel Mauren-Schaanwald



Die Folgen verkehrsbedingter Luftverschmutzung

Auszug aus europäischer Studie der Weltgesundheitsorganisation (WHO):

Jahresbilanz der Länder Schweiz, Frankreich und Österreich

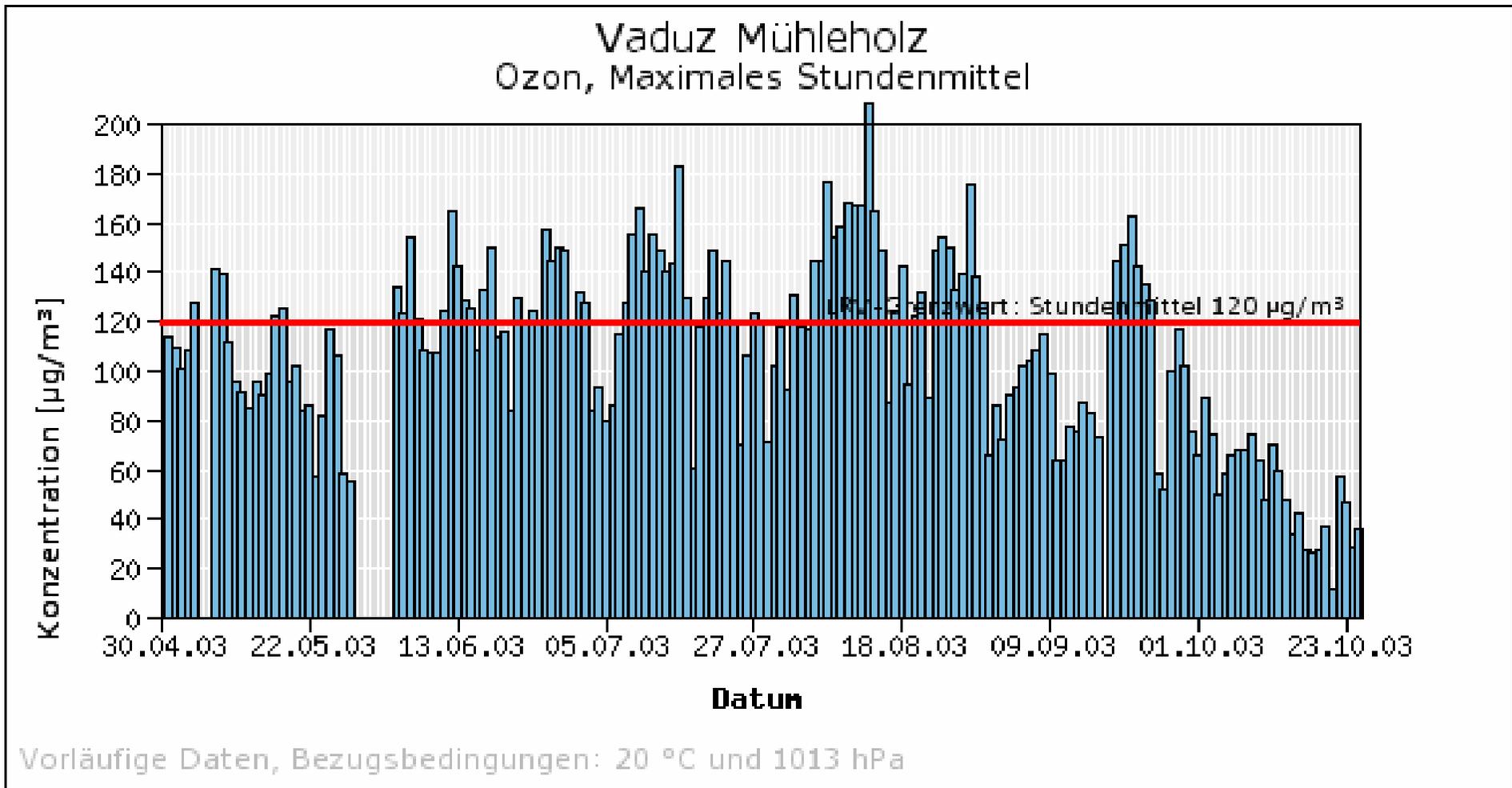
- 20`000 Menschen sterben - mehr als bei Verkehrsunfällen
- 25`000 chronische Bronchitis-Erkrankungen bei Erwachsenen
- 290`000 Fälle von Bronchitis bei Kindern
- 500`000 Asthma-Anfälle
- 16 Mio. Personentage mit eingeschränkter Aktivität in Beruf oder Freizeit.

Nino Künzli, Institut für Sozial- und Präventivmedizin, der an der Universität Basel arbeitet und die WHO-Studie geleitet hat:

" Das Gesundheitsrisiko der Luftverschmutzung ist bedeutend, weil wir alle die schadstoffbelastete Luft einatmen - lebenslänglich."

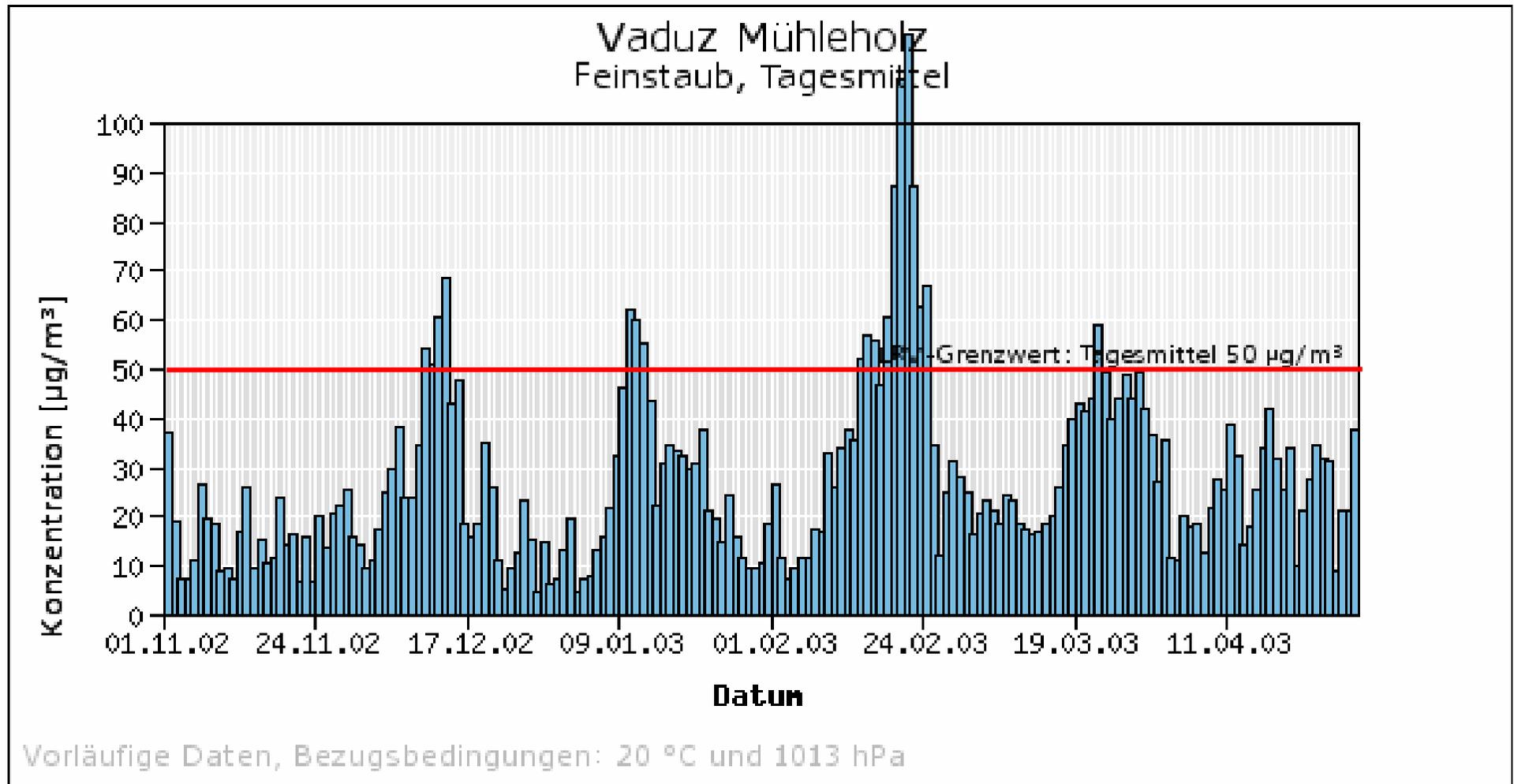
- Zunahme der Sterberate
- Häufung der Spitaleinweisungen bei Inversionslagen
- Lungenentzündungen/Bronchitis werden ausgelöst, verstärkt
- Häufung Herzinfarkte, Hirnschläge, Herzrhythmusstörungen

Liechtenstein ist mit Ozon stark belastet.
Im Sommer werden die Grenzwerte regelmässig überschritten.



Gesetzlicher Grenzwert:
maximal eine Überschreitung des Stundenmittelwertes pro Jahr

Liechtenstein ist mit Feinstaub stark belastet.
Im Winter werden die Grenzwerte regelmässig überschritten.



Gesetzlicher Grenzwert:
maximal eine Überschreitung des Tagesmittelwertes pro Jahr

Bereits heute liegt die
Gesundheitsbelastung über den
gesetzlichen Grenzwerten.

Eine weitere Steigerung durch den
Bau von Transitstrassen darf den
Menschen nicht zugemutet werden.

- **Europäische Verkehrsströme im Rheintal**
- **Der alpenquerende Verkehr**
- **Die nicht verbundenen Autobahnnetze zwischen Österreich und der Schweiz**
- **Mehrverkehr durch Strassenbau**
- **Zerstörung Lebensraum, Gesundheit**
- **Meinungen: Bevölkerung, Gemeinde Mauren, Politiker und Verkehrswissenschaftler**
- **Alternativen zum Strassenbau**

Die Meinung der Bevölkerung zum Thema Verkehr

Workshop der Gemeinde Mauren, Juni 1994

Bedürfnisse und Meinungen der Schaanwälder zur Verkehrsproblematik

Ergebniszusammenfassung: langfristige Massnahmen

- ➔ Grossräumige Umfahrung (nördlich Feldkirch) anstelle einer lokalen Umfahrung als Hauptziel mit Energie anstreben
- ➔ Verkehrsreduktion anvisieren
- ➔ Dorfzentrum gestalten

Die Meinung der Bevölkerung zum Thema Verkehr

Unterschriftenaktion der Arbeitsgruppe Verkehrsproblem FL-Unterland

Unterstützt von den Gemeinden Mauren, Eschen, Gamprin und Schellenberg

Aufforderung an die Regierung, 22. Dez.1995

Liechtenstein darf nicht mehr länger warten!

Wir, die Unterzeichnenden (2330 Unterschriften), fordern die Regierung auf, unverzüglich verkehrspolitische Massnahmen zu einer massiven Reduktion des Transitverkehrs, insbesondere des Transitschwerverkehrs einzuleiten.



Marktgemeinde Frastanz



Gemeinde Mauren

Erklärung

der Gemeinde Frastanz und der Gemeinde Mauren

- ♦ Die Gemeindevertretung Frastanz hat sich am 16. Dezember 1998 mehrheitlich gegen jede Variante des Letzetunnels auf Frastanzer Gebiet ausgesprochen.
- ♦ Der Gemeinderat von Mauren hat am 22. April 1999 einstimmig eine Resolution verabschiedet, in der er jedes Umfahrungsstrassenprojekt in der Rietlandschaft des Maurer Gemeindegebietes ablehnt.

Beide Entscheidungen sind getragen von der Zielsetzung, jeder weiteren Förderung des Güter- und Personenstrassenverkehrs zu entgegnen. Die klaren Haltungen der beiden Gemeindevertretungen haben das langfristige Ziel, die Belastungen und Risiken des Verkehrs auf ein Mass zu senken, das für Menschen, Tier und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist.

- ♦ Letzetunnel und „Ersatzstrasse“ Unterland verbinden nahtlos die beiden Rheintalautobahnen A13 und A14. Die ETH-Studie zum Letzetunnel prognostiziert im Jahr 2005 allein durch den Letzetunnel einen Mehrverkehr von 18-23 % für Liechtenstein. Ausserdem belastet der Letzetunnel gemäss der offiziellen Studie Vorarlbergs und Liechtensteins „Verkehrsmodell Oberes Rheintal-Feldkirch“ 95 % des Feldkircher Stadtgebietes und Frastanz zusätzlich. In einer ersten Betrachtung durch Verkehrsexperten steht fest, dass auch durch eine sogenannte Ersatzstrasse durch das Liechtensteiner Unterland in jedem Fall Mehrverkehr von 5-15 % entstehen wird.
- ♦ Eine Infrac-Studie prognostiziert durch die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite bis ins Jahr 2010 eine Verdreifachung der LKW-Durchfahrten durch das Rheintal: „Im Extremfall ist im Jahr 2010 mit einem Potenzial von jährlich mindestens 320 000 alpenquerenden LKW-Fahrten via Ostschweiz (bzw. 1000 pro Tag) zu rechnen“ (Infrac-Studie, 1997). Das Rheintal ist für viele Fahrten aus dem Süddeutschen in den Norditalienischen Raum die kürzeste Verbindung. Rückverlagerungen vom Brenner durch die Aufhebung der 28-Tonnen-Limite in der Schweiz und Neuverkehr müssen deshalb sofort auf die Schiene gezwungen werden.
- ♦ Ist die Verbindung der beiden Rheintalautobahnen über den Letzetunnel und eine „Ersatzstrasse“ einmal gemacht, hat die Schiene noch weniger Chancen als heute.
- ♦ Dieser Lückenschluss trägt zu einer alpenquerenden Transitroute durch das Rheintal bei und fördert den Güter- und Personenstrassenverkehr weiter.
- ♦ Dieser Lückenschluss betrifft zwei Länder und insbesondere zwei Gemeinden.



Veröffentlichung im Gemeindebulletin Mauren 06/2000 unter dem Titel:

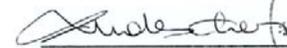
Kampf gegen die „Röhre“

Die Gemeinden Frastanz und Mauren sprechen sich gemeinsam entschieden gegen die Förderung des Transitverkehrs durch das Rheintal aus und fordern:

1. **Einen sofortigen Ausbau- und Planungsstopp für alle hochrangigen Strassenbauten an der Rheintal-San-Bernardino-Route**
2. **Die Erarbeitung eines integrierenden Gesamtverkehrsmodells**

Gemeinde Frastanz

Gemeinde Mauren

   
Harald Ludescher
Bürgermeister
Johannes Kaiser
Gemeindevorsteher

Genehmigt:

- Am 23. März 2000 durch den Gemeindevorstand Frastanz mit Mehrheitsbeschluss
- Am 23. März 2000 durch den Gemeinderat Mauren mit Mehrheitsbeschluss

Die Meinung der Verkehrswissenschaft

Prof. Martin Rotach, Verkehrsingenieurwesen, Magazin der ETH Januar 1996, S. 4-6

„Die Politik muss endgültig damit aufhören, so zu tun, als könne sie alle Wünsche und Mobilitätsanforderungen ohne Einschränkungen erfüllen.

Sie hat glaubhaft darzustellen, dass die reine Anspruchs-, Konsum- und Benützergesellschaft keine langfristigen Lösungen mehr sind.

Auch im Verkehr müssen wir lernen, mit Knappheiten zu leben.

1. Die moderne Verkehrsplanung richtet sich nicht länger nach der ungehemmten Nachfrage. Sie muss dasjenige Angebot definieren, das nötig ist und dessen Ausschöpfung gerade noch tragbar ist.
2. Der echte Preis der Mobilität ist zu bezahlen.
3. Die heilige Kuh der freien Verkehrsmittelwahl ist zu schlachten.

Diese drei Forderungen sind hart. Aber wenn wir die Mobilität beherrschen wollen, dann genügen kleine, sanfte, langsame Änderungen der Einstellungen offensichtlich nicht mehr.

Wir müssen umstellen, nicht irgendwann einmal, sondern hier und jetzt.“

Tiefbauamt - Problemanalyse Gesamtverkehr 29.10.1992

2. Bereitstellen und/oder Verlagern des Verkehrsraumes

2.1 Verkehrsraum Unterland

Will man dem Verkehr die notwendigen Flächen zur Verfügung stellen, ohne das Baugebiet stärker mit Lärm und Verkehrsstau zu belasten, ist eine ortsferne Strassenverbindung herzustellen. Diese Verkehrsverbindung kann den Transitverkehr von Österreich in die Schweiz aufnehmen.

Der Binnen-, Ziel-, und Quellverkehr, der den grössten Teil des bestehenden Verkehrs in diesem Gebiet 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 und N13 im Kanton St. Gallen anstreben werden.

Liechtenstein wird mit dieser Transitroute die wichtigste Strassenverbindung 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 grössenverträglich ist.

Aussagen von Politikern zum Verkehrsproblem

1978	Armin Meier	„Kommen wir in eine Zwangslage“
1978	Werner Gstöhl	„Strassenbau als einfachste aber schlechteste Lösung“
1985	Anton Hoop	Ausbau Zollamt: „Jetzt müssen wir einen Punkt machen“ (überproportionaler Ausbau, Vergleich Wirtschaftswachstum)
1990	Oswald Kranz	„Eine allmählich unerträgliche Belastung“
1991	Hugo Allgäuer	„Die Lösung wird auf die lange Bank geschoben“
1998	Egon Matt	„Ein klares Nein zum Letzetunnel zum Wohle von uns allen“
1999	Johannes Kaiser	„Wer die Schleusen öffnet, fördert eine sprunghafte Verkehrssteigerung“

Die Verkehrsprobleme im Raum Feldkirch-Liechtenstein sind das Ergebnis der Versäumnisse in der bisherigen Verkehrspolitik der letzten 25 Jahre.

Mobility-Symposium im Februar 2003 in Stuttgart

Prof. Dr. Klaus Töpfer und Vizekanzler Hubert Gorbach ließen keine Zweifel an der Dringlichkeit, das Thema Verkehr

in seiner globalen Bedeutung zu erkennen und gemeinsam nach Lösungsansätzen zu suchen.

Allein in Österreich wird der LKW-Verkehr nach Angaben von Hubert Gorbach "bis zum Jahr 2015 um 70 Prozent zunehmen, das PKW-Aufkommen um 50 Prozent."

Regierungschef Otmar Hasler über die Verkehrspolitik

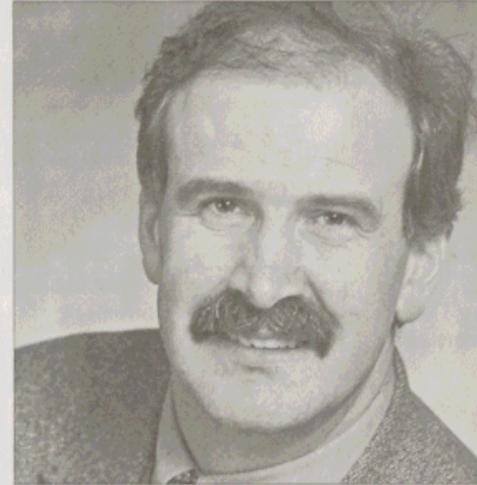
«Verkehrspolitik muss über den Tag hinausdenken»

Volksblatt:
28.3.2000

Broschüre der FBPL-Landtagsfraktion - 6. Teil: Otmar Hasler über die Verkehrspolitik

Am Parteitag vom 20. März stellte die FBPL-Fraktion eine Broschüre vor, in welcher sich die Landtagsabgeordneten mit Aktualitäten der Landespolitik beschäftigen. Nachfolgend veröffentlichen wir die Stellungnahme von Otmar Hasler zur Verkehrspolitik.

Die massive Zunahme des Gütertransportes auf der Strasse, das gesteigerte Mobilitätsbedürfnis der Menschen, gepaart mit höchstmöglicher individueller Freiheit, haben ein stark wachsendes Verkehrsaufkommen zur Folge. Die Antwort darauf: Neue Strassen und neues Verkehrsaufkommen. Die Folge: Die Belastung für Mensch und Umwelt wächst.



Otmar Hasler: «Der Verkehrspolitik in Liechtenstein sind Grenzen gesetzt.»

Liechtensteiner Unterland. Grosse Teile des Wohngebietes der Gemeinde Gamprin-Bendern sind vom Lärm der Autobahn N 13 beeinträchtigt.

Eine Lösung, die Bendern zum Verkehrsknotenpunkt einer Transitstrasse A14 - A13 macht, lehne ich ab. Autobahnen müssen verbunden werden, wo sie am nächsten zueinander verlaufen.

Verkehrsplanung setzt eine verbindliche Raumplanung voraus. Wer heute eine Strasse an den Rand der Dörfer verlegt, hat morgen die Strasse in den Dörfern.

Strassenführungen müssen für die Zukunft geplant werden. Dabei ist der Ziel-Quellverkehr eine wesentliche Planungsgrösse.

Eine neue Strasse durch das Unterland ohne Berücksichtigung des Oberlandes löst keine Verkehrsprobleme.

Vorgehen

a) Ergreifen von Massnahmen zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik

Eine Strasse von einer Staatsgrenze zur anderen ist eine Transitstrasse und keine lokale Umfahrungsstrasse.

Ich wehre mich entschieden gegen eine Transitachse im Liechtensteiner Unterland.

Autobahnen müssen verbunden werden, wo sie am nächsten zueinander verlaufen.

Wer heute eine Strasse an den Rand der Dörfer verlegt, hat morgen die Strasse in den Dörfern.

Eine neue Strasse durch das Unterland ohne Berücksichtigung des Oberlandes löst keine Verkehrsprobleme.

- **Europäische Verkehrsströme im Rheintal**
- **Der alpenquerende Verkehr**
- **Die nicht verbundenen Autobahnnetze zwischen Österreich und der Schweiz**
- **Mehrverkehr durch Strassenbau**
- **Zerstörung Lebensraum, Gesundheit**
- **Meinungen: Bevölkerung, Gemeinde Mauren, Politiker und Verkehrswissenschaftler**
- **Alternativen zum Strassenbau**

Öffentlicher Ideenwettbewerb Verkehr 95

Jury: Mario Frick, Cornelia Gassner, Johann Ott, Günther Wohlwend,
Prof. Brändli ETH, Prof. Knoflacher TU Wien

Ergebniszusammenfassung 27 Projekte

Einigkeit herrscht darüber:

- dass der motorisierte Verkehr zugunsten anderer Verkehrsträger reduziert werden muss, um nachhaltige Wirkungen zu erzielen.
- die Ziele bezüglich Lebensqualität und Umweltschutz sind ohne einschränkende Massnahmen beim Individualverkehr nicht zu erreichen
- schrittweise Realisierung eines umfassenden Verkehrssteuerungssystems: Pfortneranlagen, Parkplatzbewirtschaftung, Busbevorzugung
- von Grossinvestitionen in neue Strassen und Bahnen ist abzusehen.
- Umfahrungen von Ortschaften wie Nendeln erhöhen den Durchgangsverkehr.

**Die geplanten Strassenbau-
vorhaben und der Letzetunnel sind
keine lokale Umfahrungen, sondern
Herzstück und Verbindung
der beiden Autobahnnetze
Schweiz und Österreichs.**

Die Auswirkungen einer Transitstrasse auf das Liechtensteiner Unterland:

- **Abwertung der Lebensqualität** - noch höhere Gesundheitsbelastung
- Zerstörung unseres Lebensraums
- **Strassenbauten** - konkurrenzieren den öffentlichen Verkehr
- verschärfen die lokalen Verkehrsprobleme
- „Liechtenstein wird mit dieser Transitroute die wichtigste Strassenverbindung zwischen Österreich und der Schweiz darstellen. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke ist von Liechtenstein aus praktisch nicht mehr zu beeinflussen“ (Zitat Tiefbauamt)
- **Wer heute A sagt, ist später zu B gezwungen** - der 1. Röhre folgt die 2.
- **Transitstrassenbauten wären die grössten Schulden für die Zukunft unserer Kinder – nicht rückzahlbar!**