

## DLZ Sonne, Triesen

### Regierungsentscheidung genügt nicht

Wie man aus den beiden Landeszeitungen vom letzten Samstag entnehmen konnte, hat die Familie Heidegger sich entschieden, gegen den negativen Bescheid der Regierung Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof einzureichen und damit kundgetan, dass für sie eine Änderung am Projekt «Gestaltungsplan DLZ Sonne» derzeit nicht zur Debatte stehe. Mitbegründet wird dies besonders auch deshalb, dass sich nach der Schliessung des «Sunnamarktes» die Ausgangslage in Triesen «innert kurzer Zeit spürbar verändert habe».

Nun, es ist sicherlich richtig, dass einige Triesner Bürger die Einkaufsmöglichkeiten beim ehemaligen «Sunnmarkt» vermissen. Tatsache ist aber auch, dass die Nahversorgung durch den neu gestalteten Denner, den von Triesner Bürgern häufig besuchten Roxy-Markt in Balzers (nur fünf Minuten Fahrtzeit mit dem Auto) sowie den einheimischen Gewerbebetrieben nach wie vor gewährleistet ist. Die Familie Heidegger hätte nun die Chance gehabt, dem mehrheitlichen Wunsch der Triesner Bürger, nämlich der Umsetzung des im Jahre 2010 von der Gemeinde Triesen in Auftrag gegebenen Studienauftrages zur Gestaltung der Dorfmitte, nachzukommen. Stattdessen verfolgt sie weiterhin eigene Interessen sowie die der Genossenschaft Migros Ostschweiz als Hauptnutzer des DLZ Sonne. Schade.

Ivo Kaufmann  
Fingastrasse 2a, Triesen

### 30er-Zone in Triesen «Tempo 30 schwer zu überwachen»

Ergänzend zum Leserbrief von Herr Pio Schurti vom 5. Juli möchte ich noch auf folgenden technischen Aspekt hinweisen: Eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h ist für den Fahrer aus folgenden Gründen sehr schwierig zu überwachen. Der Kilometerzähler ist im untersten Be-

reich ungenauer und die Ablesegenauigkeit entsprechend schlechter. Bei der Umwandlung der Radumdrehungen in einen Zeigerausschlag werden elektrische oder magnetische Impulse auf einen mechanisch gelagerten Skalenzeiger mit Rückstellfeder übertragen. Bei niedriger Fahrgeschwindigkeit sowie Impulszahl ergibt sich nur ein kleiner Zeigerausschlag, welcher durch die Skalenzeigeraufhängung/Lagerreibung verfälscht werden kann. Die Lagerreibung und der damit verursachte Anzeigefehler kann mit dem Alter des Kilometerzählers, infolge Verschmutzung, zunehmen. Dieser Effekt wird mit grösseren Zeigerausschlägen infolge der höheren Zeigerantriebskräfte erheblich geringer.

Eine 30-km/h-Zone hat meines Erachtens, wegen der schlechten Überwachungsmöglichkeit, wenig Sinn; hier könnte man ebenso gut Schritttempo vorschreiben, was auch schlecht kontrollierbar wäre. Für einen Autofahrer ist es auch schwer verständlich, warum er bei freier, überblickbarer Strasse Tempo 30 nicht überschreiten darf und damit den Verkehrsfluss behindert, den Lärm und Brennstoffverbrauch erhöht.

Aus meiner Sicht sollte man daher die bestehende Vorschrift 50 km/h nicht ändern und die Autofahrer in der Verantwortung belassen, dass sie bei einer allfälligen Gefahr die Fahrgeschwindigkeit entsprechend reduzieren oder die Fahrzeuge ganz anhalten. Die Kosten von 60 000 Franken für eine Umstellung lassen sich sicher sinnvoller für etwas Überblickbareres einsetzen.

Walter Schädler,  
Landstrasse 174, Triesen

### Stadttunnel Feldkirch Gewinner und Verlierer

Ohne Stau schneller am Ziel zu sein, ist ein verständlicher Wunsch derjenigen, die mit dem Auto durch Feldkirch fahren. Mit dem Stadttunnel will Vorarlberg diesen Wunsch erfüllen. Denn im Tunnel sehen die Anwohner die Autos und die Lastwagen nicht. Man hört den Lärm nicht und die schlechte Luft wird

über einen Abgasschlot hoch hinaus über die Region verteilt. Die Menschen in der Stadt Feldkirch sollen so vom Verkehr entlastet werden und zu den Gewinnern gehören. Dass sie nur kurz Gewinner sein werden, wird gerne ignoriert. Weil freie Strassen zum Autofahren verführen, zum Beispiel Menschen, die wegen der Staus vorher Autofahrten unterlassen haben oder mit Bus und Rad unterwegs waren, sind die entlasteten Strassen praktisch immer nach wenigen Jahren wieder voll. Wer Werbung für einen Tunnelneubau machen will und zu einer Vorhersage dieses zusätzlichen Verkehrs verpflichtet ist, wählt für die Prognose einen günstigen Zeitpunkt. Kurz nach Eröffnung eines Tunnels sind die höchsten Entlastungen für Menschen und Umwelt zu erwarten, schreiben die Verkehrsplaner der Landesregierung Vorarlberg. Das ist beim Stadttunnel 2025 der Fall. Und genau für diesen Zeitpunkt wurde die Verkehrsprognose für den Stadttunnel erstellt. Aber das erlaubt das Gesetz nicht.

Deshalb fordern wir von der Bürgerinitiative «mobil ohne Stadttunnel» in unserer Stellungnahme eine Prognose, die den Verkehr zehn Jahre nach Tunnelöffnung berechnet. Wir wehren uns gegen den Stadttunnel, weil die Menschen, die ausserhalb der Tunnelportale leben, zu den Verlierern gehören werden. Wir in Liechtenstein werden bei Bau des Stadttunnels mit mehr Verkehr, häufigeren Staus, mehr Lärm und schlechterer Luft leben müssen.

Wer sich jetzt nicht wehrt, sagt Ja zum Stadttunnel mit all seinen negativen Auswirkungen für Liechtenstein. Fast 400 Menschen haben die Kurzfassung unserer Stellungnahme von [www.ohnetunnel.li](http://www.ohnetunnel.li) heruntergeladen, unterschrieben und eingesandt. Damit ist die Bürgerinitiative zustande gekommen. Ein starkes Signal an die Politik, das bis 15. Juli mit mehr Unterschriften noch stärker werden kann. Ziel der Bürgerinitiative ist eine überregional aufeinander abgestimmte Verkehrsplanung, die alle zu Gewinnern macht.

Bürgerinitiative «mobil ohne Stadttunnel», [www.ohnetunnel.li](http://www.ohnetunnel.li)