Verkehrs-Club Liechtenstein

Postfach 813
9490 Vaduz
T/F 232 54 53
vcl@powersurf.li

17. Oktober 2005

An die FL-Regierung, Ressort Verkehr
Herr Regierungsrat
Dr. Martin Meyer
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Interpellationsbeantwortung Nr.67/2005
Gesamtverkehrskonzept und Verkehrsdatenerhebung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Der VCL-Vorstand dankt der Regierung für die ausführliche Interpellationsbeantwortung. Gemäss Statuten setzt sich der VCL konsequent für eine nachhaltige Entwicklung (Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt) ein; die Vorstandsmitglieder leisten die Arbeit ehrenamtlich. Der VCL-Vorstand erlaubt sich, Ihnen seine Stellungnahme zur Interpellationsbeantwortung Nr.67/2005 zuzustellen. Vorwegzunehmen ist, dass die Art und Weise, wie die Mobilitätsbedürfnisse heute befriedigt werden, keine nachhaltige Entwicklung erlaubt, nicht energieeffizient ist und auch in Liechtenstein an ihre Grenzen stösst.

1 Anlass

In der Begründung der Interpellation der Abgeordneten Henrik Caduff und Andrea Matt ist unter anderem zu lesen: “Es ist eine vordringliche verkehrspolitische Aufgabe, die Verkehrsentwicklung nachhaltig zu gestalten.” Diese Forderung entspricht dem von Liechtenstein unterzeichneten Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention.

2 Allgemeines

Die für Verkehr und Mobilität gegebenen Definitionen sind eine mögliche Variante, nicht notwendigerweise die am besten geeignete. Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die Erkenntnisse von Prof. Dr. H. Knoflacher von der TU Wien.

Ortsveränderungen werden vorgenommen oder eben Wege zurückgelegt bei Mangel irgendeiner Art (Arbeitsplatz, Schule, Geschäfte, Freizeitaktivität, etc.) am Wohnort. Die Mobilitätsrate gibt die Zahl der Wege pro Person und Tag an, unabhängig von der Art des Verkehrsmittels. Sie beträgt in Mitteleuropa etwa 3,5 Wege pro Tag mit einer Unterwegszeit von durchschnittlich 70 Minuten (Mikrozensus Verkehr CH 2000: 3,6 Wege, 60 – 90 Minuten). Mobil ist, wer viele oder komplexe Wege zurücklegt, nicht wer möglichst lange Wege zurücklegt.

Die Verkehrs-Mobilität ist in den letzten Jahrzehnten nicht gewachsen, aber die Verkehrsmittelwahl hat sich hin zum Auto verlagert und die zurückgelegten Wege sind länger geworden. Dies, weil eine auf das Auto ausgerichtete Verkehrspolitik betrieben wurde, mit grosszügigen Privilegien für Autofahrende und negativen Auswirkungen für Volksgesundheit und Umwelt. Zeitersparnis ist im System keine eingetreten! Die höhere Erreichbarkeit von Zielen hat einen sehr hohen Preis!

Die Interpellationsbeantwortung macht folgenden auch unter Fachleuten verbreiteten Denkfehler: Sie geht von Daten (Mobilitätsumfrage, Verkehrszählung, etc.) aus, leitet daraus das Verhalten (Verkehrsmittelwahl für Arbeitsweg und andere Wege) ab und definiert dann die angeblich erforderliche Struktur (Parkplatzangebot; Strasseninfrastruktur für MIV sowie Fuss-/Radverkehr; Qualität des ÖPNV). Dieses Vorgehen führt zu exponentiellem Wachstum des Autoverkehrs.

In Wirklichkeit kann die Eigenverantwortung von den meisten Menschen nur innerhalb der vorgegebenen Struktur wahrgenommen werden. Die Strukturen bestimmen das Verhalten; das Verhalten liefert die Daten. Ein Beispiel: das Strukurelement "billiger Treibstoff" führt zu hoher individueller Motorisierung und diese zu starker Zersiedlung.

Die Interpellationsbeantwortung spiegelt das Denken in autozentrierten Strukturen wider. Wenn Mobilität geschrieben wird, sollte vielfach "Auto-Mobilität" stehen. Bei Verkehr oft "motorisierter Individualverkehr". Der Interpellationsbeantwortung scheint auch eine lineare Fortsetzung des heutigen autozentrierten Denkens zu Grunde zu liegen.

Eine nachhaltige Entwicklung von Land und Region und der strategisch wichtige Weg hin zu höherer Energieeffizienz (d.h. einer im Hinblick auf die Erdölsituation stark reduzierten Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen) sind nur möglich, wenn der Modalsplit sich deutlich verändert. Ohne wesentliche Infrastruktur-Investitionen und nur mit einem besseren LBA-Angebot (und einer gesundheits- und gesellschaftspolitisch positiven Integration der Schulbusse in das Liniennetz) ist etwa folgender Modalsplit für alle Wege im Land im Jahresdurchschnitt realisierbar (heutige Werte in Klammer):

– 50 % (72) motorisierter Individualverkehr MIV (davon etwa 95% Auto)
– 25 % (14) kollektiver Verkehr (davon etwa 90% öffentlicher Verkehr ÖPNV)
– 25 % (14) Fuss-/Radverkehr

Zur Erinnerung die externen Gesamtkosten des Verkehrs für die Schweiz (Umwelt 2/2005, BUWAL):
Total: 5 Milliarden CHF
32% Gesundheit, 28% Unfälle, 20% Lärm, 15% Natur&Landschaft, 5% Gebäude

3 Beantwortung der Fragen

3.1 Welches sind die Grundsätze der Regierung zur Verkehrspolitik?

Der VCL unterstützt eine Verkehrspolitik, wie sie 1997 formuliert wurde und in der Interpellationsbeantwortung Seite 13 dargestellt ist.

Der Hauptgrund dafür, dass die angestrebte Änderung im Modalsplit nicht erreicht wurde, ist – entgegen der Aussage in der Interpellationsbeantwortung – der mangelnde politische Wille und das mangelnde Verständnis der Wirk-Zusammenhänge im Verkehrswesen. Schön formulierte Sätze reichen nicht! Eine Verhaltensänderung und somit ein geänderter Modalsplit wird nur erreicht, wenn die Strukturen zielgerichtet verändert werden. Entgegen der Zielrichtung von 1997 wurden die Strukturen aber autogerecht weiter ausgebaut.

Nur eine Kombination von Förder-/Verbesserungsmassnahmen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr zusammen mit einschränkenden Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, leistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer, Anwendung des Verursacherprinzips auf den Verkehr und Überwälzung von externen Kosten) führt zur gewünschten Veränderung im Modalsplit.

Der zweite Absatz der “Leitidee Verkehrspolitik 2005” sollte nach Ansicht des VCL-Vorstands eher lauten:
Die Verkehrspolitik verfolgt Lösungen und Massnahmen, die erprobt sind, bei entsprechendem politischen Willen und guter Kommunikation in der Bevölkerung eine Mehrheit finden und Liechtenstein auf dem Weg zu besserer Energieeffizienz und Nachhaltigkeit unterstützen. Sie orientiert sich an den aktuellen und prognostizierten Mobilitätsbedürfnissen und berücksichtigt die angestrebten Änderungen im Modalsplit. Die neuesten Erkenntnisse auf allen relevanten Wissensgebieten werden berücksichtigt.

Die weitere Erklärung auf Seite 15 unten spiegelt eine lineare Fortsetzung des heutigen autozentrierten Denkens wider. Es fehlt die Aussage zu einer bewussten Veränderung des Modalsplits, wie er für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik nötig ist.

In den fünf Grundsätzen Wirtschaftsstandort, Lebensqualität, Sicherheit, Umwelt, Grundversorgung fehlt eine Willensbekundung, den Modalsplit hin zu einer nachhaltigen und somit wirtschaftlicheren, sozialeren und umweltgerechteren Verkehrsabwicklung zu verändern. Dies ehöht auch die Sicherheit und die Lebensqualität.

3.2 Wie ist der Stand bei der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts?

Die wesentliche Frage nach dem angestrebten Modalsplit fehlt. Die Aussagen erwecken den Eindruck einer linearen Fortsetzung des heutigen autozentrierten Denkens.

Die Struktur wird das Verkehrsverhalten bestimmen. Jede Kapazitätserweiterung der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr wird zu noch mehr Autoverkehr führen. Volkswirtschaftlich ist zudem ein paralleler Ausbau der Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr nicht sinnvoll.

Der weitere Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr ist auch aus Gründen der Volksgesundheit (und der damit verbundenen Kosten) und aus energiepolitischen Gründen (der Gipfel der Erdölförderung wird noch in dieser Generation erreicht) nicht zukunftsfähig.

3.3 Welche Erkenntnisse aus der trilateralen Studie “Nachhaltiger Verkehr im oberen Rheintal?” des Jahres 2002 werden beim Gesamtverkehr berücksichtigt?

3.4 Wie ist der Stand bei der Ausarbeitung des Teilrichtplans Verkehr?

3.5 Wie werden Nicht-Regierungs-Organisationen, z.B. VCL und LGU, in die Erarbeitung der Konzepte eingebunden?

3.6 Welche Verbesserungen bei den Fuss- und Radwegen werden in dieser Legislaturperiode umgesetzt?

Ein wesentliches Element der Förderung des Fuss- und Radverkehrs ist Tempo 30 auf allen siedlungsorientierten Strassen. Dies fehlt in der Antwort.

Nach Ansicht des VCL-Vorstands muss der Fahrrad-Fokus auf den Bedarfsverkehr (Fahrten zur Arbeit, Schule und Freizeitanlagen etc.) und nicht auf den Freizeitverkehr gelegt werden. Kriterien für den Bedarfsverkehr sind: möglichst direkte Strecken, bei jedem Wetter befahrbar, wenig Energieverbrauch, kurze Reisezeit.

Folgende wichtige Fahrradverbindungen sind in der Beantwortung nicht aufgeführt:
– Rad-Verbindung Ruggell – Nofels
– Fuss-/Radbrücke Weite/Hörnli – Triesen/Hälos

Einen hohen Anteil an Alltags-Radverkehr zu erreichen ist in vielfacher Hinsicht erstrebenswert. Mehr Bewegung im Alltag reduziert die so genannten Zivilisationskrankheiten drastisch. Eine skandinavische Studie zeigt, dass jeder Umsteiger vom Auto auf das Fahrrad eine Reduktion der Gesundheitskosten von etwa CHF 1'800 pro Jahr bewirkt.

3.7 Welche Verbesserungen im öffentlichen Verkehr sind in dieser Legislaturperiode vorgesehen?

Der VCL-Vorstand ist der gut begründeten Überzeugung, dass das Weiterverfolgen einer ÖPNV-Insellösung – wie von der letzten Regierung vorgeschlagen – für jede regionale Eisenbahnlösung hinderlich ist. Aus regionaler Sicht – die Liechtensteiner Wirtschaft ist auf viele Arbeitspendler aus der grösseren Region angewiesen – muss die Eisenbahn zum Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ausgebaut werden.

3.8 Sind für diese Legislaturperiode konkrete Massnahmen geplant, mit denen die Ortszentren vom motorisierten Durchgangsverkehr entlastet werden? Wenn ja, welche?

Die Angabe von 87% MIV ist unverständlich.

Der Modalsplit für alle Wege im Land beträgt heute im Jahresdurchschnitt (Arbeitspendlerverkehr in Klammer) etwa:
- 72 % (75) motorisierter Individualverkehr MIV (davon etwa 95% Auto)
- 14 % (20) kollektiver Verkehr (davon etwa 90% öffentlicher Verkehr ÖPNV)
- 14 % (5) Fuss-/Radverkehr

Leider sind diese Ausführungen geprägt von einer linearen Fortführung des bisherigen autozentrierten Denkens. Bei entsprechendem politischem Willen gibt es keinen sachlichen Grund, warum “der motorisierte Individualverkehr das meistgenutzte Verkehrsmittel in Liechtenstein bleiben wird”. Der heutige Modalsplit ist nicht gottgegeben sondern menschengemacht!

Etwa 30% der Autofahrten sind kürzer als 3 km, etwa 50% kürzer als 5 km. Dies ermuntert natürlich zur Frage: weshalb soll denn das Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel in Liechtenstein bleiben? Weshalb sollen wir unserer Fitness und Gesundheit zuliebe – und um das Gesundheitswesen finanziell zu entlasten – Strecken bis 5 km nicht mit dem Rad zurücklegen?

Umfahrungsstrassen bringen Mehrverkehr, da die Struktur für den MIV noch attraktiver wird. Sie zerstören Naherholungsräume. Abgase werden regional vom Wind verfrachtet. Eine echte Entlastung der Bevölkerung bringt nur eine bewusste Änderung des Modalsplits hin zu weniger MIV und mehr ÖPNV sowie mehr Fuss- & Radverkehr. Dies bewirkt eine mehrfache Verbesserung der Lebensqualität: weniger Krankheitsfälle bedingt durch Abgase und Lärm; bessere Gesundheit durch mehr Bewegung im Alltag; deutlich mehr Sozialkontakte.

Staubedingte Behinderungen der LBA-Busse können durch Fahrbahnhaltestellen (dynamische Trassefreihaltung), durch Pförtnersysteme zwischen den Dörfern und durch Busspuren (wo genügend Platz vorhanden) reduziert werden.

Schon heute können kritische Bereiche in den Ortszentren durch Tempo 30 wirksam beruhigt werden.

Nach der Erkenntnis des VCL-Vorstands sind die aufgeführten Umfahrungsstrassen keine Lösung des Verkehrsproblems sondern verschärfen dieses deutlich. Sie stellen eine Attraktivitätssteigerung für den MIV dar und sind im Hinblick auf die Kostensteigerungen bei den Treibstoffen unkluge Investitionen.

In Betracht zu ziehen ist auch der Bedarf an Strassenfläche pro Person oder eben der Landverbrauch. Ein Fahrrad beansprucht etwa 7 m^2 pro Person, ein zu 40% besetzter Linienbus bei 50 km/h etwa 9 m^2, ein Auto mit einer bei uns durchschnittlichen Besetzung über 250 m^2.

3.9 Was für Massnahmen werden für eine Reduktion des motorisierten Pendlerverkehrs, insbesondere des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs, in den nächsten vier Jahren getroffen?

Der Modalsplit für die Arbeitswege zu Arbeitsplätzen im Land beträgt etwa:
– 75 % motorisierter Individualverkehr MIV (davon etwa 95 % Auto)
– 20 % kollektiver Verkehr (davon über 90 % öffentlicher Verkehr ÖPNV)
– 5 % Fuss-/Radverkehr

Schon heute erreichen innovative Arbeitgeber, die Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Pull- und Push-Massnahmen realisiert haben ohne Beeinträchtigung der Mitarbeiterzufriedenheit, etwa folgenden Modalsplit für die Arbeitswege:
– 45 – 50 % motorisierter Individualverkehr MIV (davon etwa 95% Auto)
– 40 – 50 % kollektiver Verkehr (davon etwa 90% öffentlicher Verkehr ÖPNV)
– 10 – 15 % Fuss-/Radverkehr

Durch eine Kombination von Förder-/Verbesserungsmassnahmen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr zusammen mit einschränkenden Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (vor allem generelle Parkplatzbewirtschaftung) kann bei verbessertem ÖPNV etwa folgender Modalsplit für die Arbeitswege erreicht werden:
– 30 – 40 % motorisierter Individualverkehr MIV (davon etwa 95% Auto)
– 50 % kollektiver Verkehr (davon etwa 90% öffentlicher Verkehr ÖPNV)
– 10 –20 % Fuss-/Radverkehr

Dieser Modalsplit ergibt folgende realistische Zahlen für die Arbeitspendler bei Berücksichtigung der Prognose “Trend”:
2001: 26'000 (MIV = 75%) = 19'500 Autopendler
2040: 44'700 (MIV = 40%) = 18'000 Autopendler

Bei den zur Aufrechterhaltung einer genügenden Erreichbarkeit (nicht Mobilität) vorgeschlagenen Massnahmen fehlen:
– Förder-/Verbesserungsmassnahmen für den Fuss- und Radverkehr
– Bewirtschaftung aller öffentlichen (Land und Gemeinden) Autoparkplätze
– Änderung des Baugesetzes so, dass neu eine maximal erlaubte Anzahl von Parkplätzen vorgeschrieben wird und nicht eine minimal geforderte.

Eine Änderung des Modalsplits für den Arbeitsverkehr hat auch positive Auswirkungen auf den Modalsplit im Besorgungs- und Freizeitverkehr. Denn der öffentliche Verkehr und sein Funktionieren sind bekannt und ein Abo ist typischerweise vorhanden. Zudem besitzen viele ein funktionstüchtiges und einsatzbereites Alltagsfahrrad.

Eine Änderung des Modalsplits in der beschriebenen Weise führt zu einer starken Reduktion des CO_2-Ausstosses im Sinn des Kyoto-Protokolls.

Eine Änderung des Modalsplits in der beschriebenen Weise führt auch zu einer starken Reduktion der gesundheitsschädigenden Luftschadstoffe, des krebserregenden Feinstaubs und des krankmachenden Lärms. Allein diese Emissionen verursachen in Liechtenstein etwa jährliche Gesundheitskosten von 17 Millionen CHF.

Zudem entfallen die zur Stosszeit durch den Arbeitsverkehr verursachten Kapazitätsengpässe an neuralgischen Strassenknoten weitgehend. Dadurch wird der Bau von neuen Umfahrungsstrassen hinfällig.

3.10 Ist in dieser Legislaturperiode ein Ausbau der Schiene, mit dem die Attraktivität gesteigert werden könnte, vorgesehen?

Zur kurzfristigen Verbesserung des Liechtenstein Takts sollten auch folgende zwei Massnahmen ins Auge gefasst werden:
– Haltestelle/Kreuzungspunkt Industrie Schaanwald (schon zusammen mit ÖBB untersucht)
– Haltestelle Industrie Schaan

3.11 Mit welchen Massnahmen wird die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit der Schweiz und Österreich in den nächsten vier Jahren verbessert?

3.12 Wie werden die grenzüberschreitenden Gesamtverkehrskonzepte der Region aufeinander abgestimmt?

3.13 Wo und wie können die noch vorliegenden Exemplare des umfassenden Informationsmittels Infofolder und Infobox "Die Zukunft planen – Das Liechtensteinische Gesamtverkehrskonzept" vom März 2001 bezogen werden?

3.14 In welchen Bereichen dieses Informationsmittels wurden die Daten in den letzten 4 Jahren aktualisiert und was sind die zahlenmässigen Ergebnisse dieser Aktualisierung?

3.15 Welche Erkenntnisse zieht die Regierung aus diesen Aktualisierungen?

Es fehlen Erkenntnisse für den Fuss- und Radverkehr oder es sind mindestens keine erwähnt. Weder kurz- bis mittelfristige noch langfristige. Leider zeigt dies die geringe Bedeutung, welche die Landesbehörden dieser effizienten Art der Fortbewegung beimessen. Dies obwohl nach internationalen Erkenntnissen etwa 50% der Autowege kürzer als 5 km sind.

Die bestehenden Strassensysteme und die Verkehrsorganisation müssen kurz- bis mittelfristig nicht nur betreffend Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit optimiert werden, sondern vor allem auch zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.

Unter der Vorgabe einer nachhaltigen Entwicklung kann man den langfristigen Handlungsbedarf deutlich anders sehen als in der Interpellationsbeantwortung dargestellt. Nämlich etwa so:

1) In enger Zusammenarbeit der Behörden mit allen Arbeitgebern, muss der Modalsplit im Arbeitsverkehr im Jahresdurchschnitt auf etwa 40% Wege "allein im Auto" reduziert werden. Dies auch in der Erkenntnis, dass der Arbeitsverkehr eine Hebelwirkung für den Besorgungs- und Freizeitverkehr hat.

2) Die Bevölkerung muss vor allem über die echten Kosten des motorisierten Verkehrs und die Auswirkungen auf die Gesundheit informiert und aufgeklärt werden. Alternativen werden aufgezeigt.

3) Mindestens der prognostizierte Mehrverkehr wird durch die bewusst herbeigeführte Veränderung des Modalsplits durch den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr übernommen. Verbesserungen der Infrastrukur müssen vor allem diesen Verkehrsmitteln zugute kommen.

4) Dorfzentren werden durch Temporeduktion (Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen) und deutlich mehr Wege mit alternativen Verkehrsmitteln wieder lebenswerter.

5) Das Bussystem übernimmt heute etwa 14% der Wege. Es dürfte für bis etwa 25% der Wege das richtige Verkehrsmittel sein. Der Bus funktioniert vor allem als Feinverteiler gut.

6) Grössere Anteile des ÖPNV werden durch eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Eisenbahnstrecke Feldkirch – Buchs für Arbeitspendler aus Vorarlberg erreicht. Dies bedingt einen Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch – Buchs auf Doppelspur wo immer möglich, Südeinfahrt Tisis zum Bahnhof Feldkirch und zusätzliche Haltestellen um den Ardetzenberg und Industrie Schaanwald sowie Industrie Schaan. Eine regionale S-Bahn soll das regionale Rückgrat des ÖPNV bilden.

3.16 Wurden die Daten zum Gesamtverkehrsmodell Liechtenstein für den Individualverkehr aus dem Jahre 2001, wie von der Regierung angekündigt, regelmässig nachgeführt? In welchen Bereichen fanden aufgrund der Nachführung Veränderung in den Verkehrsdaten statt? Wie kommentiert die Regierung diese?

Die Erklärung des Verkehrsmodells zeigt leider auf, dass eine bewusste Änderung des Modalsplits hin zu weniger MIV sich auf ein neues öffentliches Verkehrsmittel (Liechtensteiner Insellösung "Hochbahn") beschränkt. Dies ist nicht zukunftsfähig und verhindert eine konstruktive regionale Zusammenarbeit.

Das Verkehrsverhalten leitet sich aus den vorgegebenen Strukturen ab. Den grössten Einfluss auf den Arbeitsverkehr haben aber Verfügbarkeit und Kosten der Parkplätze. Da dieses für den Arbeitsverkehr wesentlichste Strukturelement nicht berücksichtigt wurde, ist auch die Folgerung falsch.

Es ist bekannt, dass eine Kombination von Förder-/Verbesserungsmassnahmen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr (auch ohne "massivem" Ausbau des ÖPNV) zusammen mit einschränkenden Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, leistungsabhängige Motorfahrzeugsteuer, Anwendung des Verursacherprinzips) die gewünschte Veränderung im Modalsplit mit einem deutlich geringeren MIV-Anteil bewirkt.

3.17 Wie sind die Zahlen der neuesten Verkehrsentwicklungen auf den Hauptachsen des Fürstentums Liechtenstein im Vergleich der Jahre 2000 bis 2004?

4 Zusammenfassung

Eine deutliche Änderung des Modalsplits hin zu weniger Wegen mit dem Auto und mehr Wegen zu Fuss, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr bietet dem Land Liechtenstein folgende Vorteile:

Reduktion der verkehrsbedingten Krankheitskosten wegen Luftverschmutzung und Lärm.

Reduktion der verkehrsbedingten Krankheitskosten wegen Bewegungsmangel.

Keine Investitionen in Umfahrungsstrassen nötig.

Weniger Landverbrauch, keine Zerstörung von Naherholungsräumen.

Tiefere Kosten für Arbeitgeber: weniger Parkraum, weniger Krankheitstage.

Tiefere Wegkosten für Arbeitnehmer; mehr verfügbares Einkommen.

Liechtenstein kann Kyoto-Protokoll erfüllen.

Liechtenstein erfüllt das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention.

Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen

Insgesamt höhere Lebensqualtität für die Bevölkerung

Der VCL-Vorstand betrachtet seine Stellungnahme als konstruktiven Beitrag zu einer vertieften Diskussion.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie: SD Erbprinz Alois, Landtagsfraktionen, Interpellanten, Regierungschef O.Halser, Regierungs-Vizechef Dr. K.Tschütscher, Regierungsrätin R.Kieber-Beck, Regierungsrat H.Quaderer, LGU