

noch einseitig den Arten-, Pflanzen-, Tier- und andererseits die landwirtschaftliche Nutzung. Das gehört meiner Ansicht nach vielmehr zusammen.» — Regierungsrat Dr. Oehry: «Es kann aber doch nicht der Sinn des Natur- und Landschaftsschutzes sein, beispielsweise ein Gebiet, das im Stadium des Versumpfens ist und keinen landwirtschaftlichen Ertrag mehr bringen kann, deshalb in diesem Zustand zu erhalten, . . . nur weil wir dann einige Pflanzen in diesem Gelände haben, die nur unter diesen Vegetationsbedingungen leben können.»

FBP-Programm 1982: «... die Abwehr von Geruchs- und Lärmbelästigung ist zu einer der wichtigsten humanitären und vorausschauenden Aufgabe geworden.» Oder VU-Programm 1978: «Unser Wohlstand bleibt nur sinnvoll, wenn wir es verstehen, ruhige Wohn- und Erholungsgebiete zu sichern.» — Die Gemeinde Balzers hat sich für einen Helikopterlandeplatz entschieden und der Gemeinderat Mauren erteilte kürzlich eine Bewilligung für Helikopterlandungen in Mauren für Wohlstandsflüge an einem Samstag über die Alpen und Wälder.



In Wirklichkeit verfallen wir den Normen

Die Parteiprogramme sind durchwegs illustriert mit Fotos wunderschöner Bäume und Landschaften. Dies sei Anlass für einen kleinen Exkurs: In der Wirklichkeit verfallen wir der Norm. Das geht von Normbriefkästen über normierte, vorgefertigte Teile bei Bauten, Strassen bis zur Kanalisation von Bächen. Die Dörfer gleichen sich an. In den Parteiprogrammen hingegen wird bildlich mit tieferen Wünschen operiert. In der Wahlwerbung kommt der emotionale Wert der Landschaft zur Geltung. Da wird nicht mit genormten Landschaften geworben, sondern genau mit jenen Inhalten, die wir aus dem Alltag verdrängen: Mit schönen Bäumen in weiter Landschaft, verwehtes Laub, sich schlängelnde Pfade oder winklige Gassen und Höfe, als Symbol, dass nicht alles grad sein muss.

Zu den Normen: Klaus Schädler (Journalist, Red.) fotografierte für das Vaterland die Strasse in die Balzner Industriezone, auf der fünf Personenwagen nebeneinander fahren können. Der planende Ingenieur schreibt in einem Leserbrief dazu: «Herr KS nehmen Sie zuerst einmal zur Kenntnis, dass die von Ihnen beanstandete Breite den Normen ent-

spricht und dass die Erfüllung der Normen Voraussetzung für die Gewährung einer Subvention ist. Übrigens wäre Ihnen zu empfehlen, sich den Unterschied zwischen einer Autobahn und einer Sammelstrasse . . . ganz allgemein, zwischen einer Strasse und einem Weg erklären zu lassen . . . Für die Beurteilung der Breite einer Strasse gehört neben der Kenntnis der Funktion der Strasse noch eine Portion Weitblick.» — Ich zitiere das, weil die Ingenieure zu den einflussreichsten Beratern von Regierungs- und Gemeinderäten gehören. Das Weltbild der Planer, ihr Ton, ihre Diskussionsfähigkeit erscheinen mir wichtig.

Planung:

Mauren z. B. hat eine Bauzone von 247 ha, die derzeit zu 14 % überbaut ist. Bei einer 60 %igen Ausnutzung der zulässigen Ausnutzungsziffer ergäbe sich für Mauren eine Einwohnerzahl von 17 500. Dies entspricht einer Steigerung der Bevölkerung um 600 %. Gegen die Stellungnahme der Naturschutzkommission wurde die Bewilligung zum Bau

♦ Überdimensionierte Quartierstrassen

einer Dreifachtennisschalle in der reizvollen Hecken- und Erholungslandschaft im Triesner Forst erteilt.

Auf der Strecke vom Restaurant Sareis bis zur Alpe Turna wurden maschinell sogenannte «Wiederinstandstellungsarbeiten» am bestehenden Skipistenweg durchgeführt. Das Ergebnis war die Rodung von 150 m² Legföhren. Die dazu notwendige Rodungsbewilligung lag nicht vor. Die Regierung verfügte nicht nur keine Sanktionen, sondern entschuldigte das gesetzwidrige Verhalten mit einem anderen Verstoß: «Bei ähnlichen Vorhaben, so insbesondere der seinerzeitige Pistenweg am Sareisergrat» sei «ebenfalls ohne Rodungsbewilligung erstellt worden.» Josef Biedermann resignierte im Landtag: Das Pflücken einer Blume im Malbun sei unter Strafe verboten, die Zerstörung einer 150 m² grossen Vegetationsfläche aber werde die Regierung nicht als Verstoß. — Oder: Die Silumer Bünda und Alpelti wurden durch eine Strasse für Motorfahrzeuge zugänglich gemacht.

In den 60iger Jahren, als es Naturschutzdiskussionen erst am Rande gab, war es möglich, eine Berglandsanierung durchzusetzen. Und heute all dies. Dazu das VU-Programm

1982: «Die noch unberührten Alpengebiete müssen vor der Überbauung und Erschliessung geschützt werden. Ebenso sind äussere Immissionen wie der Motorfahrzeugverkehr in Erholungsgebieten in Berg und Tal auf das Notwendigste zu beschränken. Wir werden uns für Natur- und Landschaftsschutz einsetzen.» — Die Ironie des Schicksals wollte es übrigens, dass im VU-Programm 1982 genau jene romantische Landschaft mit weidenden Kühen abgebildet ist, wo heute durch Sonderbewilligung der Regierung das Hotel Rizlina steht.

Fussgänger und Strasse:

In den Programmen: «Vermehrte Berücksichtigung von Fussgängerwünschen» (VU-Eschen) oder «Im Strassenbau ist vermehrt darauf zu achten, dass diese auch eine Funktion für Menschen und nicht nur für Autos haben.» (FBP Mauren) oder «Die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg muss verbessert werden» (FBP 1982). Zur Wirklichkeit die Statistik: Die Zahl der Verkehrsunfälle «Auto gegen Fussgänger» stieg im Jahre 1982 gegenüber dem Vorjahr um mehr als das Doppelte, also eine Zunahme von mehr als 200 %. Davon verunglückten jeden Monat nahezu 2 noch nicht 14jährige Kinder auf unseren Strassen, insgesamt 22; ein Fussgänger war tot. Auch die Unfälle Auto gegen Moped/Fahrrad stiegen um 1/3 gegenüber dem Vorjahr.

Vizeregierungschef Hilmar Ospelt an der Jungbürgerfeier 1983: «Wir haben lange Zeit nicht gemerkt, dass wir mit jeder Strasse, die wir durchaus wohlmeinend verbreitert oder neu gebaut haben, ein Stück Landschaft opfern. Wir haben nicht realisiert, dass wir mit der Erschliessung der letzten Ecke unserer Landschaft in Berg und Tal gleichzeitig auch unseren Lebensraum immer mehr eingeengt, statt erweitert haben.» — Es wurde nicht gemerkt. — Jetzt aber, nochmals Hilmar Ospelt: «Erst als . . . die voll engagierte Erwachsenen- generation sich bewusst wurde, dass . . . begann für unsere Gesellschaft jene Phase der Umkehr, in der wir uns jetzt befinden.» — Volksblatt 4. Juni 1983: «Die Betonierung einer Strasse . . . im Vaduzer Riet bezeichnete RR Dr. Oehry als das minimalisierte Programm der Meliorationsgenossenschaft. Der Fahrweg ist nach den Worten Oehrys aber relativ breit ausgefallen, und zu allen Vorteilen, die er bietet, mache er sich in der Landschaft absolut nicht schön.» Phase der Umkehr.

Nur noch eine letzte Bemerkung, Sie wollen diskutieren. Wir sind so ungemein bescheiden geworden. Wir sind so dankbar, wenn Tempo 50 mindestens schon diskutiert, das Strassenbauprogramm 1984, wie ich höre, redimensioniert sei, eine Strassenbreite wie in Gamprin-Padäl auf Grund einer LGU-Intervention um 50 cm reduziert wird, hier weniger gesalzen oder dort kein Gift gegen Gras verwendet wird.

Die Politiker wollen zwar in Umweltfragen eine «unzweideutige Haltung» (Dr. H. Batliner) einnehmen, aber auch den Weg der Mitte, des Masses «zwischen den Extremstellungen», wie es heisst, gehen. — Die Alternativen, vor die wir uns gestellt sehen, werden extrem sein. Danke.