

# Leider ist es doch so, Herr Marxer!

Vorsteher Johannes Kaiser nimmt zu den persönlichen Angriffen des Verkehrsministers Norbert Marxer Stellung

**Sobald Fakten, Argumente sowie Führungs- und Kompetenzqualitäten abhanden kommen, wird nach dem letzten Halm der Ehrrettung gegriffen, nach dem Vorwurf der Polemik und Unsachlichkeit. So geschehen in den Landeszeitungen vom vergangenen Mittwoch durch Regierungsrat Norbert Marxer unter dem Titel «So nicht, Herr Kaiser», an die Adresse der Gemeindevorstellung Mauren. Wie schon des öfters verstrickt sich der Verkehrsminister dabei in peinliche Widersprüche.**

Es liegt mir fern, mich des redaktionellen Stils von Regierungsrat Norbert Marxer zu bedienen. Wenn man die sachlichen Argumente nicht mehr widerlegen kann, wie dies dem Verkehrsminister bereits anlässlich der Informationsveranstaltung am 29. März 2000 in Schaanwald passierte, kommt allmählich das Nervenflattern. Norbert Marxer demonstriert dies in seinem Mittwoch-Zeitungsartikel auf konfuse und nervöse Art. Der Verkehrsminister wird in seinen Darlegungen immer wieder Opfer seiner eigenen Hürden. Er offenbart in seinen Ausführungen die Konzeptlosigkeit der Regierung in der Verkehrspolitik.

## Was sind Aussagen von Politikern wert?

Im Juni 1997 sagte Regierungsrat Norbert Marxer noch: «Die Idee, mit neuen Strassen das Problem lösen zu wollen, ist ein falscher Ansatz.» Heute erklärt er: «Umfahrungsstrassen sind grundsätzlich tauglich.» Die FL-Regierung schrieb am 28. April 1998 an die Landesregierung Vorarlberg: «Abschliessend möchte die Regierung des Fürstentums Liechtenstein darauf hinweisen, dass der Ausbau dieses LKW-Stellplatzes auch in Zusammenhang mit dem geplanten Letzetunnel zu sehen ist.» Der enge Zusammenhang zwischen dem LKW-Abstellplatz Schaanwald/Tisis und dem Letzetunnel wurde vom Verkehrsminister wie auch vom Regierungschef in widersprüchlichen Aussagen in letzter Zeit hartnäckig negiert und verleugnet. Auch der heutige Landeshauptmann Sausgruber sagte schon 1993 im Vorarlberger Landtag: «Für die Bereitstellung der notwendigen LKW-Abstellplätze sind Lösungen im Nahbereich der Tunnelportale zu untersuchen.»

Am 1. Dezember 1997 legte Landesrat Hubert Gorbach der FL-Regierung die Variantenstudien W1 und W2 vor, bei denen die LKW-Abstellplätze mit dem Letzetunnel eingezeichnet sind. Dass ein beweisbarer Konnex zwischen dem Letzetunnel und dem LKW-Abstellplatz besteht, stellte Norbert Marxer anlässlich der Informationsveranstaltung Ende März in Schaanwald immer noch hartnäckig in Abrede. In der Pressemeldung der Regierung vom 12. April 2000 gab die Regierung zu, dass der Abstellplatz auf liechtensteiner Seite nicht gebaut werde, weil er politisch nicht durchsetzbar sei. Am Mittwoch meinte Norbert Marxer nun erstmals, dass Zusagen von österreichischer Seite nicht eingingen. Dabei liess man uns bisher im Glauben, diese Zusagen betr. eines Vetos lägen bereits vor. Wo bleibt da die sachliche und wahrheitsgetreue Information der Bürgerinnen und Bürger durch die Regierung?

## Letzetunnelprojekt JA, wenn kein Mehrverkehr ...

Die heutige Regierung sprach gegenüber der Republik Österreich zum Letzetunnel nie ein unmissverständliches NEIN aus, wie dies Regierungsrat Marxer zu verstehen geben will. Die

Regierung verstrickte sich in der labilen Haltung: «Letzetunnel ja, wenn kein Mehrverkehr ...», «Ja, aber ...», «Ja, wenn ...», «Nein, aber ...», «Nein, softly ...», usw. Das ist nun mal kein engagiertes NEIN der Regierung. Parallel zu dieser labilen Haltung propagiert die Regierung die Vorzüge einer Umfahrungsstrasse durch die unberührten Rietlandschaften im Unterland. Im Vaterland-Interview zur Postulatsbeantwortung vom 2. März 2000 verkündete Verkehrsminister Marxer vorlaut: «Spürbare Entlastung nur mit baulichen Massnahmen möglich.»

Das sind die Tatsachen, die der Verkehrsminister vertuscht. Mit dieser Transit-Umfahrungsstrasse begünstigt die FL-Regierung das Letzetunnelprojekt und schwächt gleichzeitig Liechtensteins Position gegenüber der Schleusenöffnung auf der internationalen Achse A14 – A13.

## Bevölkerung lässt sich nicht für dumme verkaufen

Die Regierung will gemäss ihrer Ankündigung auch an der LIHGA 2000 für ihre Transit-Umfahrungsstrasse durchs Unterland Werbung machen. Und was sagt Regierungsrat Marxer in seinem persönlichen Schreiben an die Gemeindevorstellung Mauren vom Mittwoch zur Forderung eines Bau- und Planungsstopps auf der «Transitstrecke A14 – Licht. Unterland – Richtung San-Bernardino-Route»? Norbert Marxer: «... von Seiten der Regierung laufen überhaupt keine Planungen ...» Ist denn das von der Regierung von privaten Strassenbauern angekaufte Umfahrungsstrassen-Projekt, das sie in der Postulatsbeantwortung als «Ersatzstrasse» schmuckhaft machen will, keine Planung? Für wie dumme verkauft die Regierung die Bevölkerung? Es ist viel mehr als eine Planung. Die Regierung postulierte in der jüngsten Vergangenheit lautstark, dass es für sie nur bauliche Massnahmen als Lösung gebe. Die Regierung propagiert somit unmissverständlich eine Transitachse von Staatsgrenze zu Staatsgrenze. Und dies ohne vorerst – und das ist Unprofessionalität ersten Ranges – die internationalen Verkehrsströme miteinzubeziehen.

## Auch Gamprin-Bendern und Eschen-Nendeln stark betroffen

Diese baulichen Massnahmen, die von der Regierung als sog. «Ersatzstrassen» verkauft werden, sind für die Gemeinden Mauren mit Schaanwald, Eschen mit Nendeln und Gamprin mit Bendern verkehrs- und belastungsmässig ein Dilemma. Die Abgas- und Lärmimmissionen sind gewaltig, wenn rund um die Uhr Tausende von Fahrzeugen in beide Fahrtrichtungen durch das Maurer und Eschner Riet fahren. Der Widerhall ist besonders in den Höhenlagen empfindlich und störend. Dafür gibt es an anderen Orten genügend Beispiele. Wie viele Menschen im Unterland haben den Zugverkehr bei entsprechenden Wind- und Föhnlagen oder in Gamprin-Bendern die Lärmübertragung der nahe gelegenen Autobahn nicht schon als störend empfunden? Wenn Regierungsrat Marxer glaubt, es handle sich nur um ein Schaanwälder Problem, so irrt er – wie schon so oft – auf der ganzen Linie.

## Regierung begünstigt Querspanne durchs Unterland

Es geht hier in erster Linie um ein Dreiländer-Problem, um die Lösung der wichtigsten Thematik, nämlich des

«Europäischen Transits». Was die Regierung und mit ihr der Verkehrsminister mit den Begünstigungen der Transitprojekte (keine Gegenwehr bei LKW-Parkplatz als Letzetunnel-Vorleistung, Umfahrungsstrasse quer durchs Unterland) bietet, zeugt auf diesem internationalen Verkehrs-Parkett bedenklicherweise von besonderer Leichtfüßigkeit und Naivität. Beweise:

1. Nochmals die zentrale Frage an die Regierung: «Wann begräbt die Regierung sämtliche Transitprojekte?» Ge-



Johannes Kaiser, Vorsteher von Mauren: «Eine europäische Transitachse durch das Liechtensteiner Unterland ist für die Jugend keine Zukunftsperspektive.»

genüber der Republik Österreich setzt die Regierung mit der Umfahrungsstrasse durchs Unterland, die ein perfektes Letzetunnel-Anschlussprojekt ist, ein total falsches Zeichen.

2. Die Regierung plant ohne Berücksichtigung der internationalen Verkehrsströme. Dies im Wissen, dass die Schweiz ab 2003 die 40-Tonnen-Limite aufgeben muss, und dass eine drastische LKW-Verlagerung vom Brenner ins Rheintal bevorsteht. Nach realistischen Zahlen wird eine Verdreifachung erwartet, was 1000 LKW pro Tag durch das Unterland bedeuten würde.

3. Die Regierung hat für den LKW-Abstellplatz in Schaanwald/Tisis zusammen mit der Landesregierung Vorarlberg alles bis ins letzte Detail sorgfältig geplant. Die Protokolle und Planungsdokumente, die ich von österreichischer Seite erhalten habe, beweisen dies.

Auf der Basis des immensen Drucks des Gemeinderates Mauren, der sich mit deutlichem Mehrheitsbeschluss gegen die Realisierung der LKW-Abstellplätze zum Schutze der Bevölkerung einsetzte, und unter dem zusätzlichen Druck der Freien Liste sowie der LGU hat die Regierung das Projekt aufgegeben. Es ist – und da hilft Norbert Marxer alles Beschönigen nichts – keine Eigeneinsicht bzw. Eigenleistung der Regierung gewesen. Es war der Aufstand der Menschen in Schaanwald und im Unterland, wie dies anlässlich der Informationsveranstaltung am 29. März 2000 ebenfalls deutlich zum Ausdruck kam, der die Regierung zu diesem Entscheid gezwungen hat.

## Europäischen Warentransit wollen wir nicht abdecken

Die Bedürfnisse unserer Wirtschaft können wir heute und mittelfristig mit der vorhandenen Infrastruktur problemlos abdecken. Nicht abdecken wollen wir die Bedürfnisse des europäischen Warentransits. Nirgendwo hat es für Industrien so nahe gelegene Autobahnanschlüsse im Umkreis von 3 km, wie in Liechtenstein. In Mauren setzt die Gemeinde optimale Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, für die regional der Wirtschaftsminister der Regie-

rung zuständig ist. Im Jahre 1999 wurden im FL erneut 40 LKW-Neuzulassungen (von 716 auf 756) registriert, und in den ersten zwei Monaten 2000 wurden von der Regierung bereits wieder 39 schwere Lastfahrzeuge zugelassen. Diese LKW-Flotten genehmigt die Regierung und nicht die Gemeinde Mauren! Das neue Gesetz der Regierung scheint also nicht zu greifen. Das Geschäft mit der Ausfluggung mit FL-LKW-Schildern floriert weiterhin.

Hier offenbart der Verkehrsminister erneut seine Widersprüchlichkeit, indem er seine Wirtschaftshörigkeit unter Beweis stellt und die Wirtschaftsmaximierung in den Himmel lobt. Norbert Marxer entlarvt sich als Wirtschaftslobby-Vertreter und stellt dabei die Bedürfnisse der Menschen des Unterlandes hinten. 60 Prozent der LKW wollen und müssen nur von A nach B, von der A14 zur A13. Zukünftig verdreifacht sich dieser europäische Transit. Diesen LKW-Transit braucht auch unsere Wirtschaft nicht, Herr Verkehrsminister.

## Transitprojekte ab sofort begraben

Wer die Realisierung des LKW-Abstellplatzes als Vorleistung zum Letzetunnel – wie die FL-Regierung – zulässt, wer zudem Umfahrungsstrassenprojekte von Staatsgrenze zu Staatsgrenze ohne Berücksichtigung der internationalen Verkehrsströme wie die FL-Regierung propagiert und wer in der Postulatsbeantwortung hervorstreicht, dass das Umfahrungsstrassenprojekt durch das Unterland mit jeder Letzetunnel-Variante kombinierbar sei, wie dies die Regierung tut, macht mittels dieser Transit-Schneisen-Begünstigung den ersten Schritt zur Zerstörung der unberührten und einzig zusammenhängenden Rietlandschaften im Unterland. Zuerst muss von den 3 Ländern Schweiz, Österreich und Liechtenstein der «Europäische Transit» gelöst und nicht das Unterland mittels transitfördernden Umfahrungsstrassenprojekten geopfert werden. Gegenüber zukünftigen Generationen und gegenüber unseren jungen Menschen, die auch in Zukunft in diesem Lebensraum mit erstrebenswerter Lebensqualität leben möchten, ist diese Verkehrspolitik der Regierung untragbar. Deshalb die Forderungen der Gemeinde Mauren, die auch in der die Null-plus-Variante zum Ausdruck kommen:

1. Auf der Basis der internationalen

Abkommen ist von der Regierung ein klares und unmissverständliches NEIN zum Letzetunnelprojekt auszusprechen.

2. Unsere Regierung hat von Österreich eine Verlagerung des LKW-Parkplatzes als Stauraum für den Letzetunnel in unbesiedeltes Gebiet zu verlangen, da dieser Platz Mehrverkehr verursachen wird.

3. Die Regierung soll ihre (angekaufte) Transit-Umfahrungsstrasse durch das Unterland mit Letzetunnel-Anschluss begraben.

## Regierung vertritt Unterländer Interessen nicht

Die Gemeindevorstellung Mauren, die sich ungeachtet politischer Einstellungen für die Menschen und deren Lebensraum in Schaanwald und im Unterland einsetzt, wird von Regierungsrat Marxer der Polemik bezichtigt. Muss nun Regierungsrat Marxer die Kohlen aus dem Feuer holen, die ihm der Regierungschef eingebrockt hat? Wer macht in der Regierung überhaupt die Verkehrspolitik: der Bautenminister oder der Verkehrsminister? Das Scheitern der Verkehrspolitik der Regierung kommt mittels ihren eigenen Konzeptlosen und widersprüchlichen Aussagen ungeschminkt zum Ausdruck. Auch das Video über die Diskussion in Schaanwald offenbart dies. Mit dieser Einstellung der Regierung werden wir in ein paar Jahren vom alpenquerenden LKW-Transit überrollt, das ist das Faktum – jedoch keine Zukunftsperspektive für die Menschen im Unterland.

Zusammen mit den Menschen in Schaanwald und im Unterland wird sich die Gemeinde Mauren weiterhin für die zukünftigen Generationen einsetzen, denn eine europäische Transitachse durch das Unterland ist für die Jugend keine Zukunftsperspektive.

Es fragt sich: Wer vertritt überhaupt die Unterländer Interessen? Der Regierungschef und der Verkehrsminister jedenfalls in keinsten Weise. Symptomatisch war dazu beispielsweise die Aussage des Verkehrsministers Norbert Marxer anlässlich der Diskussionsveranstaltung in Schaanwald: «Mauren müsste den Letzetunnel befürworten, denn dann ginge der Verkehr nicht durch Mauren, sondern durch Schaanwald.» Kommentar überflüssig. Dies besagt wohl alles. O-Ton in Schaanwald: Gelächter.

REKLAME

**OSPELT**  
**HAUSTECHNIK**  
Lebensqualität pur!

Ein Traumbad ganz nach Ihren Wünschen!

Neues Bad gefällig?

Wir sanieren nicht nur schnell und preiswert, sondern auch exakt nach Ihren persönlichen Wünschen.

Damit Sie sich wohl fühlen!

