

«Wir dürfen und wollen kein Transitmekka sein»

Volksblatt-Streitgespräch zwischen Verkehrsminister Norbert Marxer und Johannes Kaiser, Vorsteher von Mauren

Die Verkehrspolitik unseres Landes erhitzt immer noch die Gemüter unserer Bürger. Während die einen für den Bau einer Ersatzstrasse durch das Liechtensteiner Unterland votieren, sprechen sich andere deutlich dagegen aus und warnen vor erheblichem Mehrverkehr. Das Volksblatt brachte zwei Exponenten der Verkehrspolitik unseres Landes an einen Tisch: Verkehrsminister Norbert Marxer und der Maurer Vorsteher Johannes Kaiser diskutierten heftig über die Lösungsmöglichkeiten.

Das Streitgespräch leitete Alexander Balliner

VOLKSBLATT: Herr Kaiser, wie beurteilen Sie das Vorgehen der Regierung in Sachen Verkehrspolitik?

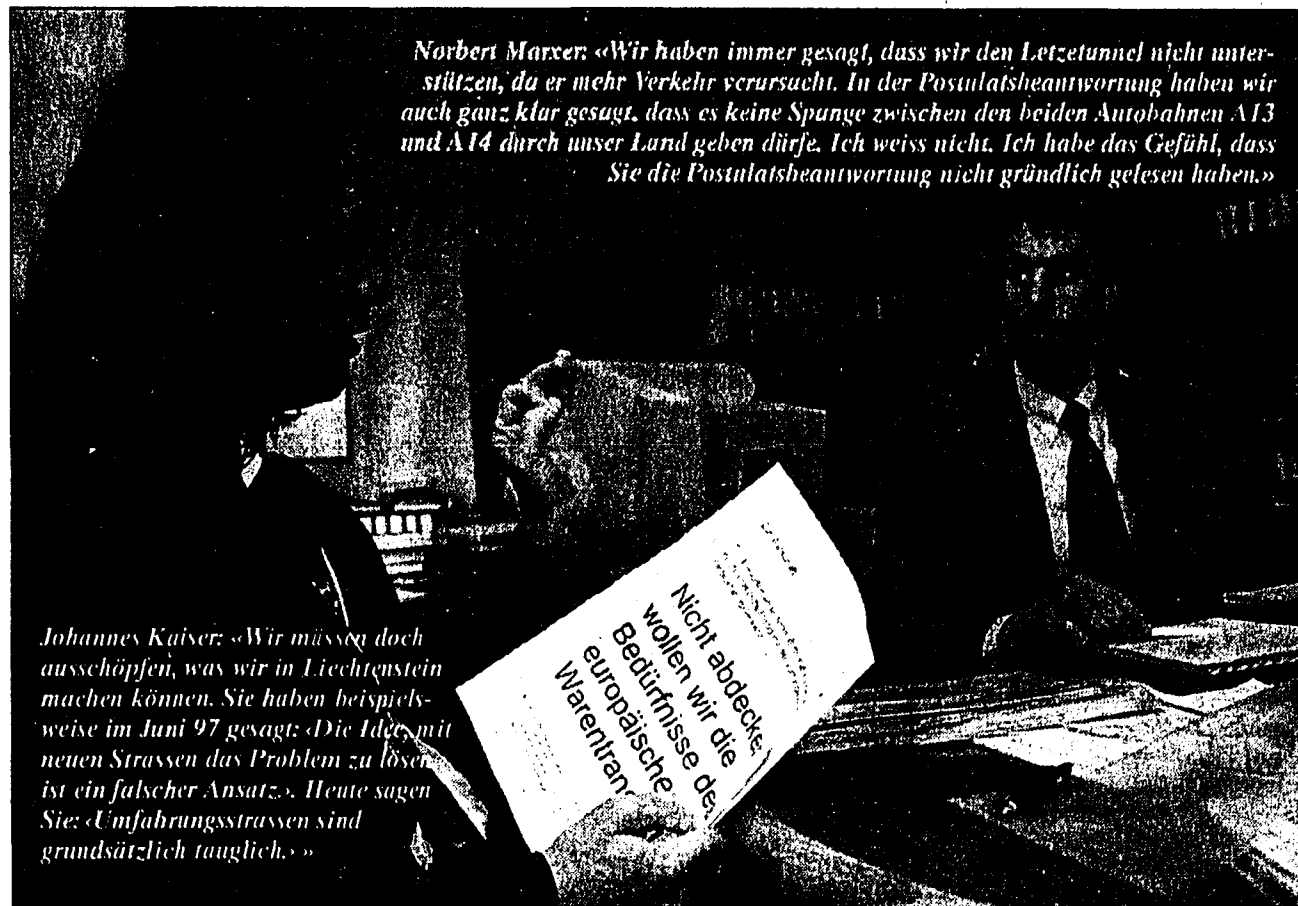
Johannes Kaiser: Bis anhin hat die Vorarlberger Landesregierung im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik gegenüber Liechtenstein alles erreicht. Sie hat erreicht, dass dort, wo die Autobahnverbindungen am engsten voneinander getrennt sind, keine Verbindung gebaut wird.

Die Vorarlberger Landesregierung hat gegenüber Liechtenstein alles erreicht

Sie hat zudem erreicht, dass zwischen Schaanwald und Au, sämtliche Zollämter beschränkt wurden, so dass es dort keine LKW-Traversalen geben kann. Gleichzeitig hat man das Zollamt Schaanwald massiv ausgebaut. Seit dem letzten Ausbau von 1993 zum Gemeinschaftszollamt hat sich eine Verkehrssteigerung von 22 Prozent ergeben. Dies bedeutet: Es steuert alles auf diese Achse zu. Derjenige, der diese Achse «anzubohren» beginnt, sei es mit der Umfahrungsstrasse von der A13 oder mit dem Letzetunnel von der A14 her, beginnt diese Transit-Achse zu legen. Dann führt kein Weg mehr daran vorbei. Deshalb ist es wichtig, dass wir von Liechtensteiner Seite her sämtliche Signale so ausrichten, dass es keinen Letzetunnel geben darf und dass wir keine Begünstigungsprojekte, wie zum Beispiel die Umfahrungsstrasse, propagieren. Für die Liechtensteiner Regierung sollte die Landesregierung Vorarlberg ein gleichwertiger Partner sein. Meines



Johannes Kaiser: «Aber Herr Verkehrsminister, solange Sie von Varianten reden, geben Sie die Hand für eine Transitachse. Das ist ein Hand-Geben für die Transiteröffnung und somit für die Schleusenöffnung.»



Norbert Marxer: «Wir haben immer gesagt, dass wir den Letzetunnel nicht unterstützen, da er mehr Verkehr verursacht. In der Postulatsbeantwortung haben wir auch ganz klar gesagt, dass es keine Spange zwischen den beiden Autobahnen A13 und A14 durch unser Land geben dürfe. Ich weiss nicht, Ich habe das Gefühl, dass Sie die Postulatsbeantwortung nicht gründlich gelesen haben.»

Johannes Kaiser: «Wir müssen doch ausschöpfen, was wir in Liechtenstein machen können. Sie haben beispielsweise im Juni 97 gesagt: «Die Idee mit neuen Strassen das Problem zu lösen ist ein falscher Ansatz». Heute sagen Sie: «Umfahrungsstrassen sind grundsätzlich tauglich.»

Erachtet hat Liechtenstein das Recht, seine Argumente und Befürchtungen zu äussern und diese gemeinschaftlich bzw. partnerschaftlich grenzüberschreitend zu lösen. Landesstatthalter Hubert Gorbach hat schon des Öfteren Ultimaten gestellt. So beispielsweise, dass man Frastanz, Tisis und Liechtenstein in dieses Tunnel-Projekt einbinden werde. Er äusserte zum Beispiel, ich zitiere: «Liechtenstein werden wir zwar nicht fragen, ob wir bauen dürfen, aber darüber informieren.» Des Weiteren stellte er, kurz nachdem die Gemeinden Mauren und Frastanz ihre gemeinsame Erklärung vom 23. März 2000 veröffent-

landes vertreten und nicht jene von Vorarlberg. Die Interessen des Unterlandes werden von unserer Regierung, das muss ich ganz deutlich betonen, werden von unserer Regierung in der Verkehrsthematik nicht vertreten.

Norbert Marxer: Da muss ich Einspruch erheben. Herr Kaiser, Sie haben sicher auch die entsprechenden Berichte der Regierung gelesen. Die Regierung hat die deutliche Aussage getätigt, dass sie alles unternehmen werde, damit der Letzetunnel nicht gebaut wird, da er Mehrverkehr generiert. Zudem haben wir klar gesagt, dass wir keine Autobahnverbindung bzw. eine Spange

fehlt in diesen Studien. Dies betrifft nicht nur die weitere Umgebung wie die Region um Feldkirch und das Rheintal sondern auch die internationalen Ströme über die Alpen – sei es über den Gotthard oder über den Brenner. Ich habe von Beginn an die Ansicht vertreten und habe dies auch gegenüber Gorbach vertreten, dass die Untersuchungen, die bis jetzt vorliegen schon einen massiven Mehrverkehr prognostizieren und dass wir dies nicht hinnehmen könnten. Die überregionale Sichtweise beweist aufgrund der Untersuchungen,

Töner LKW's fahren dann durch unser Land. Dies deshalb, weil sie dann rund eine Stunde weniger lang von Deutschland nach Norditalien brauchen und dementsprechend weniger Kilometer fahren müssen. Das gibt gemäss Infra-Studie eine Verlagerung von einer Verdreifachung beim LKW-Verkehr. Das heisst: Bis 2005 wird mit rund 1000 LKW's gerechnet. Wenn die Umfahrungsstrasse im Unterland gebaut wird, werden wir pro Tag mit 16 000 bis 20 000 Autos und rund 1000 LKW's konfrontiert sein. Wollen wir das? Da muss ich entschieden Nein sagen. Wir dürfen und wollen kein Transitmekka sein. Das müssen wir auch signalisieren. Die Regierung steht zur Umfahrungsstrasse, wie sie dies in der Postulatsbeantwortung betont hat, wobei sie zudem, wie Sie, Herr Verkehrsminister, gerade ausgeführt haben, die internationalen LKW-Ströme nicht berücksichtigt haben. Für diese Transitstrasse wird auch während der LIGHA Werbung gemacht. Wenn sich die Regierung mit dieser Umfahrungsstrasse identifiziert, und diese mit Begeisterung kommuniziert, dann wird der Druck auf den Letzetunnel sehr gross. Das heisst: Die Regierung macht nichts anderes, als Signale pro Letzetunnel und pro europäische Transitachse von der A14 zur A13 durch das Liechtensteiner Unterland ohne Rücksicht auf deren Bevölkerung auszusenden.

Norbert Marxer: Das stimmt natürlich ganz sicher nicht. Wenn Sie die Postulatsbeantwortung gründlich gelesen hätten, dann würden Sie sehen, dass aufgrund der Kriterien, die man angewendet hatte, die Bevölkerung einen sehr hohen Stellenwert besitzt und dementsprechend die Projekte auch be-

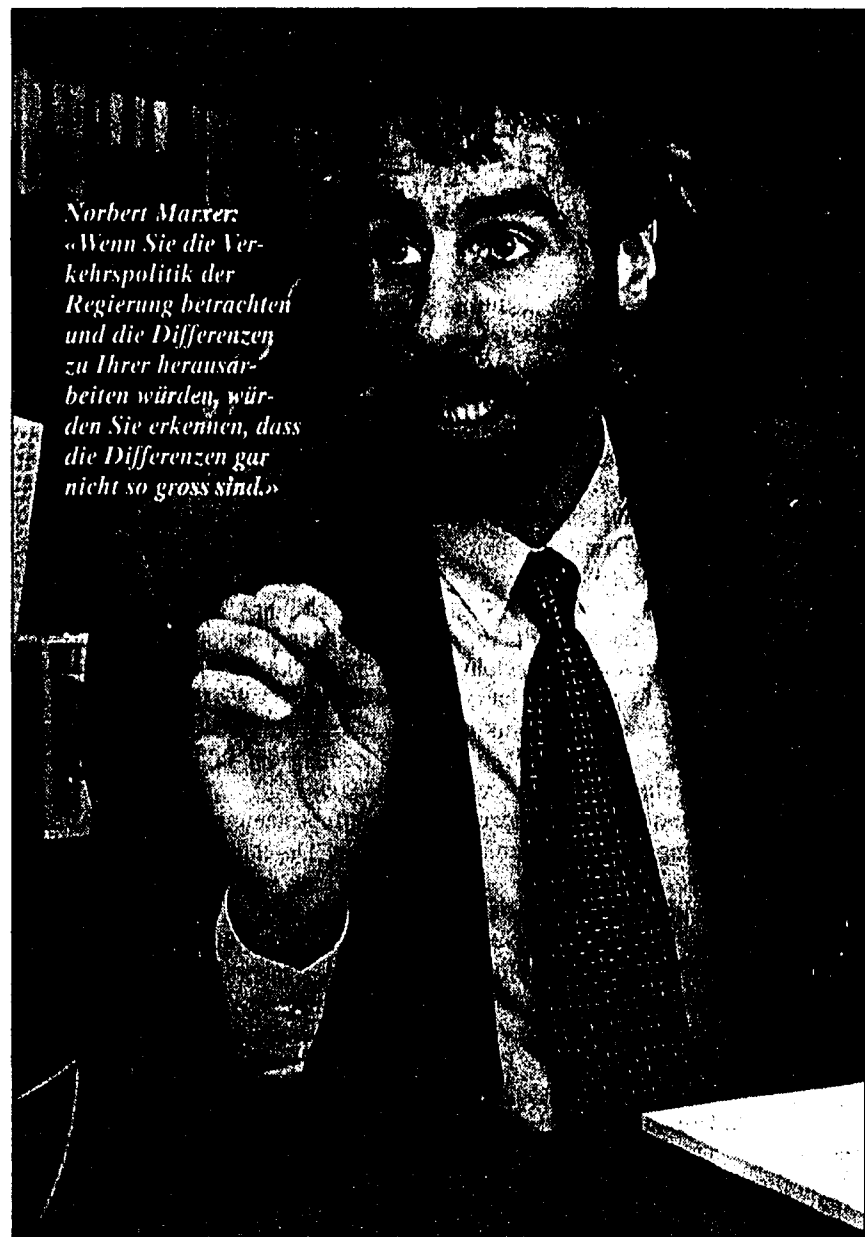
STREITGESPRÄCH

lichten, das Ultimatum: «Wir werden über Frastanz nicht einfach darüberfahren. An der tatsächlichen Umsetzung des Letzetunnels werde dies aber nichts ändern.» Also: Alle Signale des Vizeregierungschefs Vorarlberg Hubert Gorbach sind ultimativ, sind ohne Rücksicht und sind auch sehr egoistisch. Das nehme ich ihm nicht übel. Er ist nämlich ein Politiker von Vorarlberg und hat dementsprechend diese Interessen zu vertreten. Unsere Regierung muss die Interessen des Liechtensteiner Unter-

zwischen der A13 und A14 wollen. Dies können Sie sowohl im Verkehrsbericht der Regierung, in der Interpellationsbeantwortung als auch in der Postulatsbeantwortung nachlesen. Dies haben wir also in den letzten Jahren gegenüber der Bevölkerung, gegenüber dem Landtag und gegenüber der Vorarlberger Regierung immer wieder kommuniziert und haben das auch in Wien klar deponiert. An dieser klaren Haltung gibt es nichts zu deuteln. Es ist aber auch klar, dass es unterschiedliche Positionen gibt.

Die Regierung hat die deutliche Aussage getätigt, dass sie alles unternehmen werde, damit der Letzetunnel nicht gebaut wird

In Österreich und insbesondere von Hubert Gorbach wird eine andere Sichtweise vertreten. Diese Sichtweise kann ich nicht teilen und ich würde sie auch aus der Sichtweise Österreichs nicht teilen. Dies deshalb, da eine genaue Analyse der Situation ergibt, dass ein Bau des Letzetunnels negative Auswirkungen auch auf die Verkehrssituation in Feldkirch, in Tisis und in Frastanz hätte. Ich habe von Anfang an – auch im Landtag – betont, dass die Untersuchungen, die es bisher gibt, seien es die ETH-Studie oder andere, nur die lokale Sichtweise betrachten. Man hat den Verkehr nur innerhalb der Stadt Feldkirch herumgeschoben. Die übergeordnete überregionale Sichtweise



Norbert Marxer: «Wenn Sie die Verkehrspolitik der Regierung betrachten und die Differenzen zu Ihrer herausarbeiten würden, würden Sie erkennen, dass die Differenzen gar nicht so gross sind.»

dass sogar noch mehr Verkehr generiert wird.

Johannes Kaiser: Man weiss, dass ab dem Jahre 2003 in der Schweiz die 28 Tonnen Limite fallen wird, und anschliessend die 40 Tonnen LKW's zugelassen sind. Man weiss, dass zum Beispiel die schweren LKW's, die jetzt über den Brenner fahren, dann über das Rheintal fahren werden. Wenn die Umfahrungsstrasse und der Letzetunnel gebaut werden, dann wird hier die Schleuse geöffnet. Das heisst: Diese schweren 40

wertet wurden. Die Infra-Studie, die Sie erwähnt haben ist mir auch sehr gut bekannt. Dementsprechend habe ich diese Horrorszenarien auch schon im Landtag vertreten. Ich muss aber auch sagen, das ist eine Studie, die schon 1997 oder 1998 präsentiert worden ist. Sie geht von verschiedenen Voraussetzungen aus. Szenario 1: Das haben Sie dargestellt. Es gibt aber auch ein Szenario 2 und ein Szenario 3, die ganz anders aussehen. Wir gehen davon aus, dass über die San Bernardino Route rund 90 000