

Die Regierung hat immer gesagt, dass sie den Letzetunnel nicht unterstützt

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

LKW's pro Jahr fahren. Mit dem Szenario 2, das heisst wenn der Alpenschutzartikel umgesetzt wird, dann wäre sogar mit einer Reduktion auf 70 000 LKW's zu rechnen.

Unsere Regierung betreibt eine Begünstigungspolitik mit der Offerte «Umfahrungsstrasse» und negiert dabei, dass es um eine Transitspange geht

Diese ganze Thematik haben wir auch mit Bundesrat Leuenberger besprochen, als er bei uns im Land zu Besuch war. Wir haben auch darauf hingewiesen, dass wir Befürchtungen hätten, dass alles zum San Bernardino verlagert wird. Bundesrat Leuenberger führte aus, dass, falls die Schweizer Verkehrspolitik in Sachen NEAT, Bahn 2000, LSA und anderes Erfolg hat, die Schweiz in den ersten Jahren mit einem Zuwachs an LKW-Verkehr rechnen würde, längerfristig jedoch mit einer massiven Verringerung des LKW-Verkehrs von 1.5 Millionen auf 600 000 über die Alpen gerechnet werde. Es ist also ganz wichtig, dass die Schweizer Verkehrspolitik ein Erfolg wird.

Johannes Kaiser: Wir müssen doch ausschöpfen, was wir in Liechtenstein machen können. Sie haben beispielsweise im Juni 1997 gesagt: «Die Idee, mit neuen Strassen das Problem lösen zu wollen, ist ein falscher Ansatz.» Heute sagen Sie: «Umfahrungsstrassen sind grundsätzlich tauglich.» Die Umfahrungsstrasse ist eine Schleusenöffnung. Dort wo die Schleuse geöffnet wird, ist

«Österreich gibt zu bedenken, dass eine zusätzliche Nordumfahrung von Feldkirch zum Zwecke einer Autobahnverbindung ein klares Eingeständnis dafür wäre, die Verkehrsprobleme mit dem Bau von neuen Strassenverbindungen zu lösen.» Also: Vorarlberg mit 2601,4 km² fordert mit seiner Verkehrspolitik, dass der Transitkorridor über das Liechtensteiner Unterland mit den winzigsten Bodenreserven von 34,8 km² führt. Da muss doch unsere Regierung mit einer einzigen Stimme mit klaren Signalen entgegenwirken. Der österreichische Infrastrukturminister Schmid sagte kürzlich: «Nur die Interessen von Feldkirch sind ausschlaggebend.» Das sind Aussagen von Politikern. Diese stehen für ihre österreichische Bevölkerung ein. Eine solche Aussage würde ich gerne einmal von unserer Regierung hören. Auch Gorbach sagte, dass der Letzetunnel gebaut würde. Die Regierungspartner von Liechtenstein machen immer klare Aussagen. Dies sollte unsere Regierung auch endlich machen. Liechtenstein müsste sagen, dass es keine Umfahrungsstrasse gibt und sie müsste ein klares Nein zum Letzetunnel signalisieren. Dann ist der Letzetunnel gestorben.

Norbert Marxer: Wir haben immer gesagt, dass wir den Letzetunnel nicht unterstützen, da er Mehrverkehr 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. In der Postulatsbeantwortung werden insgesamt vier verschiedene Varianten untersucht und die entsprechenden Verkehrsverlagerungen betrachtet. Wir haben auch eine Kriterien-tabelle, in der man die entsprechenden Massnahmen nach ihren Auswir-

Verkehr auf der Strasse zwischen Nendeln und Schaan. Die vierte Variante ist die sogenannte Schwabbrünnenvariante mit dem Schwabbrünnentunnel. Die Situation ist im Moment so, dass die Gemeinde Mauren die 0+-Variante favorisiert. Die Gemeinde Gamprin hat kommuniziert, dass sie die Schwabbrünnenvariante vertieft weiteruntersucht haben möchte. Dann gibt es die Arbeitsgruppe «Verkehrslösung Liechtenstein», welche die einfache Ersatzstrasse favorisiert. Aus meiner Sicht, und ich habe das Gefühl, dass dies breiten Zuspruch findet, wäre die Variante Ersatzstrasse mit Rückbau zu bevorzugen. Dies deshalb, weil man dadurch die heute bestehenden Kapazitäten praktisch halbiert.

Wir haben uns sehr stark für die Bevölkerung eingesetzt, indem wir die geplante Ausdehnung der Zollöffnungszeiten gegen den Willen der Industrie und des Gewerbes aufgefangan haben

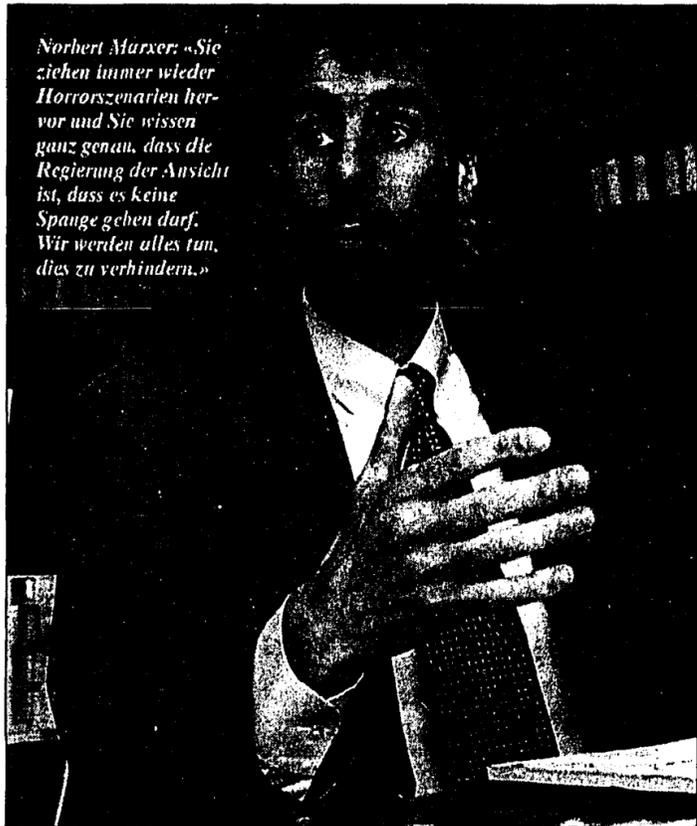
Heute haben wir, wenn man von Schaanwald auf die Autobahn bei Schaan fährt, zwei mögliche Strassen. Die eine ein wenig schneller dafür ist die andere ein wenig kürzer. Wenn man dies zurückbauen würde, und nur noch für den öffentlichen Verkehr aufrecht erhalten würde, dann hätte man die Kapazität praktisch um 50 Prozent reduziert. Da kann nachher niemand sagen, dass wir eine Schleuse vis-à-vis Österreich öffnen würden.

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

lich. Hubert Gorbach hat erreicht, dass alles auf Liechtenstein zugeschoben wird. Liechtenstein hat gegenüber Vorarlberg gar nichts erreicht. Im Gegenteil: Unsere Regierung betreibt eine Begünstigungspolitik mit der Offerte «Umfahrungsstrasse» und negiert dabei, dass es um eine Transitspange geht. Gegenüber zukünftigen Generationen ist dies verantwortungslos. Dies hat fa-

San Bernardino oder über den Brenner geführt wird. Bis diese Ergebnisse nicht vorliegen, werden wir unsere Varianten nicht weiter vertiefen. Jetzt steht zuerst das Gesamtverkehrskonzept im Vordergrund. Bis Ende dieses Jahres wollen wir einiges vorlegen können. Ich habe immer das Gefühl, Herr Kaiser, dass Sie versuchen in der Verkehrspolitik eine grosse Differenz aufzuzeigen. Bei

Norbert Marxer: «Sie ziehen immer wieder Horrorszenerarien hervor und Sie wissen ganz genau, dass die Regierung der Ansicht ist, dass es keine Spange geben darf. Wir werden alles tun, dies zu verhindern.»



tale Folgen. Deshalb sollte die Regierung heute mit aller Klarheit votieren, dass dies für uns nicht in Frage kommt. Wir wollen den Lebensraum Liechtensteiner Unterland für unsere Zukunft erhalten. Der Weg der europäischen Transitspange soll gemeinsam mit Österreich und der Schweiz erarbeitet werden. Diese Spange muss dort durch-

genauer Betrachtung sieht man: Wir sind gegen den Letzetunnel, wir wollen keine Spange zwischen den zwei Autobahnen durch unser Land. Wir haben uns sehr stark für die Bevölkerung eingesetzt, indem wir die geplante Ausdehnung der Zollöffnungszeiten beim Zollamt Schaanwald mit verkehrsorganisatorischen Massnahmen gegen den Willen der Industrie und des Gewerbes aufgefangen haben, dass es auch in Zukunft nicht möglich sein soll, dass Lkw's zwischen fünf und zehn Uhr abends durch Schaanwald fahren können. In der Postulatsbeantwortung gibt es einen Kriterienkatalog, durch welchen die verschiedenen Varianten bewertet werden. Der Kriterienkatalog wäre ein Ansatz. Wenn die Gemeinde Mauren sagt, dass sie gegen die Variante B, C oder D ist, müsste sie auch eine Aussage treffen, wo sie eine andere Gewichtung und wo sie eine andere Bewertung vornimmt, und dass sie deshalb zu einem anderen Ergebnis komme. Die in der Postulatsbeantwortung vorgenommenen Bewertungen wurden von Verkehrsexperten gemacht - in Zusammenarbeit mit den Vorstehern des Unterlandes und von Schaan. So müsste man vorgehen und so gehen wir vor, wir nehmen das Ergebnis nicht vorweg.

STREITGESPRÄCH

die Schleusenöffnung. Es muss zuerst ein integrierendes Gesamtverkehrsmo-dell erarbeitet werden. Deshalb haben die Gemeinden Mauren und Frastanz gefordert, dass ein sofortiger Ausbau- und Planungsstopp für alle hochrangigen Strassenbauten an der Rheintal-San Bernardino-Route vorgenommen werden müsse. Die Grundsatzfrage ist: Will Liechtenstein im Unterland ein Transitmekka werden oder will es das nicht? Wenn wir es nicht wollen, dann muss man dies signalisieren und zwar mit einem Planungsstopp. Es ist zusammen mit Österreich und der Schweiz ein Gesamtverkehrsmo-dell zu verlangen. Es kann doch nicht sein, dass das Unterland mit seinen 34,8 km² und seinen einzigen zusammenhängenden Rietflächen noch verbaut wird und diese einer Transitachse geopfert werden. Von Triesen bis Schaan ist bereits alles verbaut. Das ist das, was ich verurteile. Vor allem fällt auf, dass Sie als Verkehrsminister und auch der Regierungschef die gleiche Sprache sprechen wie Hubert Gorbach. Gorbach nennt den Letzetunnel «kleine Umfahrung von Feldkirch». Im Masterplan, das ist der Hauptverkehrswegeplan von Österreich, ist der Letzetunnel als hochrangiges Strassenbauprojekt aufgeführt. Unsere Regierung sagt, die Umfahrungsstrasse ist eine Ersatzstrasse. Es wird verharmlost und degradiert. Es ist also die gleiche Taktik und Strategie erkennt-

gehen, wo die A14 und A13 am nächsten beieinanderliegen und nicht an der weitesten Strecke von 10,5 km durch intakte Rietlandschaften.

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. Sie sagten, dass wir einen Planungsstopp machen und ein Gesamtverkehrsmo-dell mit den beiden benachbarten Ländern erarbeiten sollen. Bezüglich Planungsstopp haben Sie sicherlich Österreich angesprochen. In diesem Zusammenhang laufen bei uns überhaupt keine Planungen. Ich habe auch im Landtag gesagt, dass es in der Postulatsbeantwortung darum gegangen sei, eine Anfrage des Landtags zu beantworten. Die Frage lautete: Ist es möglich die Bevölkerung mit verschiedenen Massnahmen von den Auswirkungen des Verkehrs zu entlasten. Die Antwort haben wir in der Postulatsbeantwortung gegeben. Das heisst nicht, dass wir beschlossen haben, etwas zu bauen. Ich habe ganz klar im Landtag gesagt, dass wir bezüglich der verschiedenen Varianten momentan nichts zusätzliches machen werden. Dies deshalb, weil wir momentan die internationalen Verkehrsströme noch nicht abschätzen können. Wir wissen nicht, ob der internationale Verkehr in Zukunft vor allem über den Gotthard, über den

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

Johannes Kaiser: Die Regierung hat doch ein ganzes Archiv voll Abklärungen und Studien und dergleichen. Wieso hat dann die Landesregierung Vorarl-

(Fortsetzung auf Seite 6)



Johannes Kaiser: «Die Landesregierung Vorarlbergs erreicht alles was sie will. Sie haben keine Autobahnverbindung gemacht, sie haben keine Transiterhebung gemacht. Sie erwarten sogar, dass Liechtenstein eine Ersatzstrasse baut. Und die Regierung gibt sogar noch das Signal dazu.»

die Achse gelegt. Vor allem hat Liechtenstein das Recht, dass die Schleuse nicht auf der weitesten Strecke über unser Staatsgebiet verläuft. Dies betrifft nicht nur die Gemeinde Mauren, sondern das ganze Unterland. Die Wohngebiete von Eschen-Nendeln, Gamprin-Bendern, Mauren-Schaanwald und Schellenberg sind bei einer Umfahrungsstrasse durch Lärm und Abgase betroffen. Das Unterland hat eine Grösse von 34,8 km² mit 10 000 Einwohner. Vorarlberg hat 2601,4 km². Und was sagt Gorbach? Er zementiert:

kungen bewertet. Es gibt insgesamt vier verschiedene Varianten. Die erste ist die 0+-Variante. Diese geht vom heutigen Verkehrssystem aus. Die zweite Variante ist die Ersatzstrasse, die Schaanwald, Eschen und Nendeln umfährt. Das heisst: Der Verkehr geht nachher nicht mehr durch die Dörfer sondern wird ausserhalb der Dörfer geführt. Die dritte Variante ist aus meiner Sicht die zu favorisierende Variante. Dies wäre die sogenannte Ersatzstrasse durch das Unterland mit gleichzeitigem Rückbau und weitestgehender Elimination des