

VU Triesen nominierte



Mit der VU-Ortsgruppe Triesen hat gestern Abend die letzte Ortsgruppe nominiert. Sie stellte drei Kandidaten für die Landtagswahl vom kommenden Februar auf. Dies sind Peter Sprenger, Maja Marxer-Schädler und Dorothee Laternser (von links). Maja Marxer-Schädler kandidiert zum ersten Mal für den Landtag. Sie ist Sozialarbeiterin und Geschäftsführerin des Eltern-Kind-Forums. (Bild: bak)

«Mundart ins Mikrophon rezitiert»



Gestern Abend wurde die Bevölkerung der Gemeinde Schellenberg zur Präsentation ihrer Mundart-CD «Wia ma bi üs red» eingeladen. In Zusammenarbeit mit Roman Banzer, einem profunden Dialektkenner, haben insgesamt 11 Gemeinden eine CD produziert. Schellenberg stellte gestern ihre CD als vorletzte Gemeinde vor Mauren vor. (Bild: J. J. Wucherer)

LESERBRIEFE

Sehr geehrter Herr Reglerungschef

Ihre Aussage in Sachen Mobilfunk, dass nun der Landtag gefordert sei, ist leider nur allzu wahr. Das Schönste für mich wäre, wenn alle Landtagsabgeordneten ihre Parteibrille ablegen würden und gemäss dem ihnen anvertrauten Volksauftrag im «Interesse des Volkes» agieren und arbeiten würden. Auch Sie als Regierungschef mit Ihrem Team müssten, meiner Meinung nach, sich auf dem Pfad des verantwortlichen Vorgehens und die Tugend der Ehrlichkeit zurückbesinnen. Erlauben Sie mir den Ausspruch des französischen Philosophieprofessors Jean-François Revel zu

zitieren: «51 % mehr Wahrheit als Lüge sind für das Gelingen einer Demokratie unerlässlich.»
Max Heidegger, Triesen

Fortschrittliches und zukunftsorientiertes Liechtenstein investiert in aussterbende Technik

Gasbetriebene Motoren haben als Stationärmotoren neben einer Gasquelle oder neben einer Pipeline durchaus ihre Berechtigung. Als Antriebsmotor in einem Fahrzeug aber sieht die Sache anders aus. Hier ist das Problem, den Treibstoff Gas in irgendeiner Form in genügender Menge mitzuführen. Das Fahrzeuggas muss mit stromintensiven Kompressoren hoch ver-

dichtet werden, welches dann in Gasflaschen gefüllt und den ganzen Tag mitgeführt werden muss. Bei einem Dieselbus hat der Tagesbedarf an Treibstoff inkl. Tank ein Gewicht von ca. 350 kg. Bei Gasbetrieb ist dies ein Vielfaches an Gewicht, welches sich auf Verbrauch und somit die Wirtschaftlichkeit senkt.

Die sehr viel kürzeren Wartungsintervalle fördern weder die Umweltverträglichkeit noch die Wirtschaftlichkeit. Der Bus fällt wegen der kürzeren Wartungsintervalle vermehrt und länger aus. Der Arbeitsbedarf ist viel höher und somit teurer. Der Servicematerialbedarf ist wesentlich höher und somit auch die Belastung aller Altstoffe. Dazu kommt, dass die

Gastanks periodisch ausgebaut und geprüft werden müssen. Die Stadt Basel hat sich bei der letzten Busbestellung ganz klar wieder für Dieselbusse entschieden, da ihre Wirtschaftlichkeit der Gasbusse trotz bestehender Infrastruktur (ohne Unterhalt der Gastankstelle) entschieden schlechter ist. Dasselbe gilt für Lausanne. Als Referenzbetriebe sollte man Schweizer Betriebe nehmen, die die gleichen Voraussetzungen (Gaspreise) haben wie wir. In Deutschland sehen die Verhältnisse anders aus. In den USA waren gasbetriebene Fahrzeuge Ende der 70er Jahre Anfang 80er Jahre sehr populär. Heute ist Gas in den USA für Fahrzeugmotoren kein Thema mehr. Wohl bemerkt in einem Land mit eigenem Gasvorkommen

und eigener Gasindustrie. Der grösste LKW- und Busmotorenhersteller der Welt, Mercedes-Benz, sowie viele der anderen Motorenhersteller haben die Entwicklung der Gasmotoren für den Fahrzeugbedarf eingefroren und somit stillgelegt. Der Grund ist, dass die Gasmotoren im Automobilbau keine Zukunft haben.

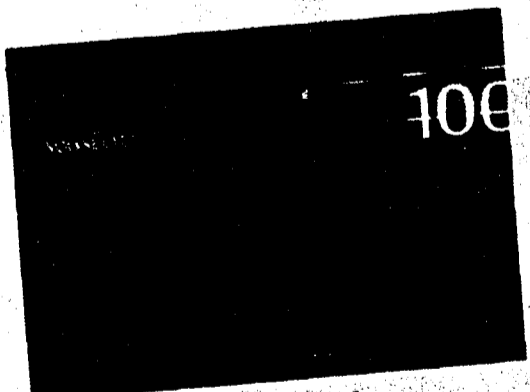
Ich verstehe nicht, warum wir Liechtensteiner in die Vergangenheit investieren, wenn die restliche Welt von der Zukunft der Antriebstechnik spricht. Die Zukunft ist Wasserstoff und Brennstoffzellen. Hier haben wir wirklich schadstofffreie Motoren mit «Null-Emission». Die Probefahrtests überzeugen. Die Automobilindustrie arbeitet mit Volldampf an dieser Technologie und rech-

net damit, dass in fünf bis sieben Jahren die wasserstoffbetriebenen Busse zu konkurrenzfähigen Preisen angeboten werden können. Das bedeutet das ganz klare «Aus» für Gas- und Trolleybusse. Warum sollen wir Liechtensteiner jetzt für eine Gastankstelle X-Mio.-Franken ausgeben, um Erfahrungen machen zu können, die andere schon lange gemacht haben. Nach meinen Schätzungen würde sie in zehn Jahren wieder stillgelegt, da es voraussichtlich dann keine Anbieter mehr für Gasbusse gibt. Nach meiner Ansicht fehlt hier die unternehmerische Weitsicht. In der Privatwirtschaft ist dies der Ruin. Hier ist es eine...!! Der nichtgasbetriebene Schaaner Frick Alexander, Im Rösle 7, 9494 Schaan

Nehmen Sie uns beim Namen...

Liechtensteiner VOLKSBLATT
Donnerstag
Volksblatt, die Zeitung fürs Volk

JA, ich möchte das Liechtensteiner Volksblatt, die Zeitung fürs Volk zum Jahresabopreis von CHF 179.- abonnieren und erhalte die Broschüre «100 bewegte Jahre in Liechtenstein von 1900-1999» im Wert von CHF 25.- kostenlos dazu!



Und so wird's gemacht: Untenstehenden Talon ausfüllen und einsenden an LIECHTENSTEINER VOLKSBLATT, Feldkircher Strasse 5, 9494 Schaan.

Name/Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

Telefon-Nummer:

Frühzustellung: JA NEIN

Zutreffendes bitte ankreuzen!

Ort, Datum

Unterschrift