

## NACHRICHTEN

## Diebe geschnappt

VADUZ – Die Landespolizei konnte einen Einbruchdiebstahl vom 24. Juni 2003 erfolgreich aufklären. Die beiden in Vorarlberg wohnhaften Täter, die aus einem Einfamilienhaus in Gamprin einen Laptop, eine Digitalkamera und eine Geldtasche gestohlen hatten, gestanden ihre Taten in den umfangreichen Einvernahmen. Der Deliktbetrag belief sich auf ca. 5500 Franken. Der Ermittlungserfolg wurde durch die sehr gute Zusammenarbeit mit der Grenzwaache und der Vorarlberger Landesgendarmarie möglich. Erstere registrierte bei einer Routinekontrolle eine gestohlene Visa-Kreditkarte. Hiermit konnte eine Verbindung zwischen dem Einbruch und den kontrollierten Personen hergestellt werden. Ein Rechtshilfeersuchen an die österreichischen Stellen führte schliesslich zu einer Hausdurchsuchung der Räumlichkeiten der Täterschaft. Bei der Durchsuchung konnten Spuren, die der Kriminaltechnische Dienst der Landespolizei am Tatort auffand, eindeutig zugeordnet werden. (lpfl)

## LESERMEINUNG

## «Opium fürs Volk»

Im österreichischen Polit-Magazin «profil» vom 14. Juli findet sich auf Seite 84 ein Interview mit dem bekannten Politikwissenschaftler Anton Pelinka (Professor für Politikwissenschaft an der Universität Innsbruck und Leiter des Institutes für Konfliktforschung in Wien), worin sich Prof. Pelinka, der im Bereich Demokratietheorie forscht, unter der obigen Überschrift zur «politischen Bedeutungslosigkeit von Europas Monarchen» äussert. Seine Bemerkungen verdienen es auch in Liechtenstein zur Kenntnis genommen zu werden. Ich zitiere:

**profil:** «Prinze Charles kommt in Kürze nach Österreich. Was finden viele Menschen an blauem Blut immer noch so faszinierend?»

**Pelinka:** «Das ist Opium fürs Volk. Das ist die Seitenblicke-Gesellschaft, denn politisch hat Prinz Charles null Bedeutung. Die britische Monarchie ist eigentlich erst seit der Queen Victoria vor bald 200 Jahren breit populär. Deren wichtigstes Merkmal war die demonstrative Nichteinmischung in die Politik.»

**profil:** «Besteht die Aufgabe eines Monarchen heute also nur noch darin, sein Image zu kontrollieren?»

**Pelinka:** «Ja, es ist die höchst symbolische Funktion, für die nationale Einheit zu stehen, was auch wichtig sein kann. Das kann der Monarch nur, wenn er grundsätzlich nicht parteiisch wahrgenommen wird, er sich also nicht einmischet. Die europäischen Monarchien erfüllen ihre Funktion politisch positiv, wenn sie nicht politisch sind.»

**profil:** «Versucht kein Monarch mehr, in der Politik mitzuspielen?»

**Pelinka:** «Doch, es gibt einen – der Fürst von Liechtenstein versucht, das Rad der Zeit zurückzudrehen und die liechtensteinische Monarchie wieder zum offiziellen politischen Faktor zu machen. Er ist damit ganz erfolgreich – wir werden sehen, wie das weitergeht.»

**profil:** «In Bulgarien ist vor zwei Jahren der Ex-König zum Premierminister gewählt worden. Könnte sich das Rad der Zeit auch noch in anderen Ländern zurückdrehen?»

**Pelinka:** «Wenn man sich wie in Spanien zur Stabilisierung der Demokratie für eine Monarchie mit einem nicht politischen Monarchen entscheidet, muss das keinen Rückschritt bedeuten. Juan Carlos in Spanien mischt sich nicht ein, obwohl er ja von Diktator Franco anders programmiert gewesen wäre. Wenn also beispielsweise morgen Rumänien oder Serbien entscheiden, auf ihre alten Monarchien zurückzugreifen und dem spanischen Modell zu folgen, heisst das nicht zwangsläufig, dass dadurch die Demokratie geschwächt wird. Sie könnte sogar gestärkt werden. Aber eine Monarchie, in der die Regierungsgewalt zwischen dem Monarchen und dem Parlament geteilt ist, wie in Liechtenstein, ist eigentlich nicht akzeptabel.»

Einfach zum Nachdenken, gerade für uns Liechtensteinerinnen und Liechtensteiner, meint: Peter Sprenger, Haldenstr. 12, Triesen

## Zwei Jahrzehnte Stillstand

Verzögertes und Versäumtes im Zusammenhang mit dem Letzetunnel

VADUZ – Die Verkehrspolitik der 80er- und 90er-Jahre zeichnet sich durch einen weitgehenden Stillstand aus. Die Position Liechtensteins zum umstrittenen Letzetunnel wurde schon in den 70er-Jahren bezogen. Während sich die Vorarlberger um Lösungen für die Umfahrung Feldkirchs und eine Querspange zwischen den Rheintal-Autobahnen bemühten, blockte Liechtenstein einfach ab: Keine Übernahme einer neuen Strasse!

• Von Günther Meler

«Unsere Behörde ist gefordert, mit den zuständigen österreichischen und schweizerischen Stellen die Verkehrssituation erneut und in sehr grundsätzlicher Weise zu erörtern und daraus folgend, was viel wichtiger ist, endlich Lösungen zu erarbeiten.»

## «Endlich Lösungen»

Endlich Lösungen wollte im Juni-Landtag 1995 der VU-Abgeordnete Oswald Kranz auf dem Tisch haben. Nach 17 Jahren VU-Mehrheit in Regierung und Landtag, die offenbar das Verkehrsproblem im Unterland keinen entscheidenden Schritt vorangebracht hatten, war dem VU-Präsidenten der Kragen geplatzt.

## «Mörderischer Verkehr»

Es bestehe in dieser Angelegenheit «absolut dringender Handlungsbedarf», schmetterte Kranz der VU-dominierten Regierung entgegen, und das Liechtensteiner Vaterland verstärkte die präsidialen Worte und gebrauchte zur markigen Illustration der Luftbelastung und der Lärmbelastigung den Begriff «mörderischer Verkehr». Schon 1995 forderte der VU-Präsident die Regierung mit Nachdruck auf, sich um den Letzetunnel zu kümmern, der im Vorarlberger Strassenprogramm «absolute Priorität» habe. «Es ist ein unannehmbarer und untragbarer Zustand», betonte der damalige Präsident der Regierungspartei, «wenn Autobahnen, durch die der internationale Verkehr kanalisiert wird, mit einer Verbindung durch Wohngebiete gekoppelt sind.»

## Absolut dringender Handlungsbedarf

Mit seinem engagierten Votum tippte Oswald Kranz vor ziemlich genau acht Jahren eine Reihe von Problemen an, die nach jeder Wahl der nächsten Regierung weiter erreicht würden. Mit seinem Hinweis auf den absolut dringenden Handlungsbedarf kritisierte der VU-Präsident unverblümt die Untätigkeit der Regierungen in den 80er- und 90er-Jahren. Seine Kritik galt auch der unveränderten Position der Regierung in Sachen Letzetunnel, die sich darin erschöpfte hatte, den Vorarlbergern mitzuteilen, dass Liechtenstein auf keinen Fall eine neue Vierspuren- oder Hochleistungsstrasse an der Grenze in Schaanwald übernehme und nach Bendorf zur Schweizer Autobahn weiter führe. «Wenn der Letzetunnel Realität werden sollte», forderte Kranz, dann müsse koordinierend eine Verbindungsstrecke zwischen den beiden Autobahnen erstellt werden – aber nicht durch Liechtenstein. Als eine geeignete bauliche Massnahme erschien ihm sogar der Bau eines Tunnels durch den Eschnerberg, «damit die Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Ge-



In Liechtenstein ist das Verkehrsproblem seit Jahren ein Dauerbrenner: So manche politische Vorstösse bleiben in den 90er-Jahren in den Schubladen der Regierungen hängen.

meinden des Unterlandes und der Gemeinde Schaan nicht völlig zerstört werde.»

## Der grosse Irrtum

Nur in einem Punkt irrte sich der VU-Präsident, weil er die Regierungsversion übernommen hatte, die das Verkehrsproblem auf den Transitverkehr reduzierte: Erst als man genaue Zahlen an den Grenzübergängen ermittelte, wurde klar, dass das eigentliche Transitaufkommen der kleinere Teil des Problems darstellt, die grosse Masse des Verkehrsaufkommens dagegen aus dem Verkehr zwischen Liechtenstein und Vorarlberg stammt.

## Berichte für die Schublade

Der «absolut dringende Handlungsbedarf» des VU-Abgeordneten und VU-Präsidenten Oswald Kranz könnte seinen Ursprung nicht nur im täglich zu beobachtenden Verkehrsproblem in seinem Wohnort Nendeln und in Schaanwald haben, sondern auch in der Tatsache, dass verschiedene Vorstösse der VU-Fraktion im Landtag einfach in der Schublade verschwunden sind. So reichten im Frühjahr 1991 VU-Abgeordnete eine Interpellation betreffend die «Verkehrssituation» ein, begleitet von der Aufforderung an die Regierung, es sollten «alle möglichen Massnahmen in Erwägung gezogen» werden, um die Auswirkungen der Verkehrsbelastungen für die Anwohner der Hauptverkehrsstrassen im Unterland so gering wie möglich zu halten. Ein gutes Jahr später, im Juni 1992, folgte ein VU-Postulat zur «Verbesserung der

Umweltsituation und des Wohlbefindens der Bevölkerung.»

## Postulat nie beantwortet

Wie ernst die Regierung Brunhart und nachfolgend die Regierung Frick die darin enthaltene Aufforderung nach «baulichen, betrieblichen, verkehrslenkenden und verkehrsbeschränkenden Massnahmen» nahm, lässt sich daran erkennen, dass dieses Postulat gar nie beantwortet wurde. Auch eine VU-Interpellation vom Mai 1995, die fast identisch wie das Postulat von 1992 nach «verkehrspolitischen Massnahmen, die sich am Gesamtwohl der Bevölkerung orientieren» fragte, blieb in der Schublade hängen. Zwischendurch, in allen Jahren von 1985 bis 1995, gab es verschiedene kleine Anfragen über die Verkehrsproblematik, deren Antworten sich in der Regel am Bericht der Regierung aus dem Jahre 1982 orientierten.

## Gemeinsame Lösung

Verstärkt wurde in diesen sich wiederholenden Antworten seit Anfang der 90er-Jahre aber darauf hingewiesen, dass aus liechtensteinischer Sicht die Lösung der Verkehrsprobleme nicht von einem Land allein, sondern nur über eine regionale Zusammenarbeit und Koordination angegangen werden sollte.

## Vor Österreich kapituliert?

Ob die verschiedenen VU-Vorstösse ernst gemeint waren oder nur dazu dienten, in der Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken, als ob in der Regierung bzw. Regierungs-

partei viel Energie in die Lösung des Verkehrsproblems gesteckt werde, lässt sich nicht einfach beantworten. Tatsache aber ist, dass die VU-Landtagsfraktion nie einen der verlangten Berichte bei der Regierung annahmte. Im Gegenteil, die Einreichung der Interpellation von 1995 erfolgte, ohne dass ein Bezug zum nicht beantworteten Postulat von 1992 zur gleichen Thematik hergestellt wurde. Auf der anderen Seite hatten Vorstösse der anderen Parteien kaum Chancen, an der VU-Mehrheit vorbei ins Parlament zu gelangen. Nachdem der Verkehrsbericht 1997, der alle noch offenen, teilweise Jahre zurückliegenden Vorstösse als beantwortet erklärte, aber keine neuen Perspektiven für das mit dem Letzetunnel zusammenhängende Verkehrsproblem aufgezeigt hatte, ging die FBP-Fraktion 1998 in die Offensive. Zehn Zielsetzungen umfasste ein Postulat, das jedoch weder den Weg in die grosse «Verkehrsschublade» noch zur Beantwortung durch die Regierung schaffte, weil die VU-Fraktion im Landtag die Überweisung verhinderte. Ähnlich wie VU-Vorstösse hatte sich die FBP-Fraktion auf den Standpunkt gestellt, Liechtenstein habe ein berechtigtes Interesse, dass alle Möglichkeiten ausgeschöpft würden, um sich vor «zukünftigen Verkehrsexpansionen zu schützen». Mit ihrer Haltung zum Letzetunnel habe die Regierung, so der FBP-Vorwurf, «nach Österreich grünes Licht signalisiert und in der Verkehrspolitik kapituliert». Eine der zehn Zielsetzungen betraf die «Erstellung eines Verkehrskonzeptes Liechtenstein», eine andere in Bezug auf den Letzetunnel die «Ausschöpfung der nationalen und internationalen Interventionsmöglichkeiten». Im Nachgang des von der VU-Fraktion verhinderten Postulates doppelte die FBP-Fraktion im Mai 1999 mit einer Interpellation zur Verkehrspolitik nach. Interessant in der Beantwortung der Regierung der Hinweis auf die Position gegenüber dem umstrittensten Projekt: Ein Letzetunnel, der Mehrverkehr für unser Land generiert, werde nicht akzeptiert und mit allen rechtlichen Mitteln bekämpft.

Der dritte Beitrag befasst sich mit dem Verkehrsbericht von 1997 und die Position der damaligen Regierung zum Letzetunnel.



Nach 17 Jahren VU-Mehrheit in Regierung und Landtag platzte dem damaligen VU-Präsidenten und Abgeordneten Oswald Kranz 1995 der Kragen: Er forderte schon damals in Sachen Verkehr «endlich Lösungen».