

Volksblatt

Amtliches Publikationsorgan ■ 121. Jahrgang, Nr. 258

VERBUND / SÜDOSTSCHWEIZ

Redaktion und Verlag: Feldkircher Str. 5, 9494 Schaan, Telefon (075) 237 51 51 · Fax Redaktion/Verlag (075) 237 51 55 · Fax Inserate (075) 237 51 66
Telefon Sportredaktion (075) 237 51 71 E-Mail-Adresse / flvobla@flvobla.LOL.li · Internet-Adresse: http://www.lol.li/Volksblatt

DAS WETTER BEI UNS

Teilweise
sonnig
max. 7°
min. -1°

Heute

Teilweise
sonnig
max. 8°
min. -1°

Morgen

SMA -
METEO Schweiz
Weitere Wetterinfos - Letzte Seite



COMPUTER-EXTRA

Neue Ultra- schalltechnik

Erstmals vorgestellt wurde die neue Plattform auf dem Ultraschall-Dreiländertreffen in Berlin. **Seite 32**

FREITAG

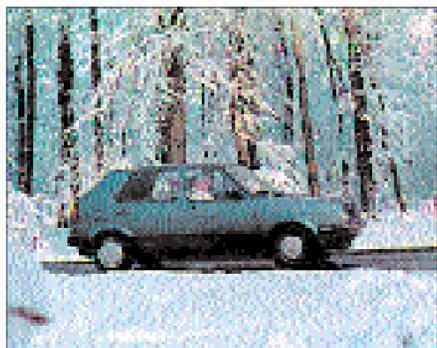
«Der Weg ist wichtiger als das Endprodukt»

MONTREAL: Nach der Eröffnungsfeier der 35. Internationalen Berufswettbewerbe in Montreal vom Mittwochabend, nahmen die rund 600 TeilnehmerInnen aus 33 Nationen die Arbeit gestern im Olympiastadion auf. Damit ging für Carmen Allgäuer (Damenschneiderin), Manfred Frick (Dreher CNC), Stefan Ritter (Fräser CNC), Othmar Wohlwend (Elektroinstallateur), Jakob Brunhart (Starkstromelektriker), Berkant Altinoez (Maler) und Norbert Gantner (Bauschreiner) die lange Zeit der Vorbereitung zu Ende. **Seite 2**

«Die Mängel wurden beseitigt!»

VADUZ: Die Opposition greift der Regierung hilfeleistend unter die Arme. So lässt sich die «Schwangerschaft und Geburt» des Gesetzes über das Landesspital treffend beschreiben. Während die Regierung eine mangelhafte und funktionsunfähige Gesetzesvorlage im Landtag präsentierte, konnte dank der Kritik und Anregung seitens der Opposition nun doch ein funktionelles Gesetz verabschiedet werden. **Seite 3**

Wenn über Nacht der Winter kommt



AUTOMOBIL: Die kühlen Tage, welche sich mit spätsommerlichen Herbsttagen ablösen, vermögen daran zu erinnern, dass der Winter vor der Tür steht. Über Nacht kann sich ein weisser Teppich über die Landschaft legen, und auf der Strasse stellt man fest, dass sich viele Automobilistinnen und Automobilisten noch nicht auf den Winter eingestellt haben. **Seiten 33 bis 37**

Scheidung in Liechtenstein

VADUZ: Der Bund fürs Leben hält häufig nicht bis ans Lebensende. In Liechtenstein sind jährlich rund 140 Paare und deren Kinder von einer Scheidung oder Trennung betroffen, Tendenz steigend. Scheidung ist für die meisten Menschen eine schwierige Phase der Krise und ein schmerzlicher Einschnitt. Das Leben muss neu organisiert werden. **Seite 7**

Räbaliechtli in Mauren

MAUREN: Mit Räbaliechtli in der Hand und singend sind gestern Abend die Kinder von Mauren und Schaanwald um den Weiherring in Mauren gelaufen. **Seite 9**

Ein knuspriges Liech- tensteiner Honigbrot

VADUZ: Körner aus Bio-Weizen, -Dinkel und -Roggen werden wöchentlich in der Balzner Mühle zu Vollkorn-, Halbweiss- und Knöpflemehl verarbeitet. Mais aus der näheren und weiteren Umgebung ergibt das Rheintaler Törggamehl und Gries zu einem währschaften Riebel, der bei uns noch gerne und oft gegessen wird. Liechtensteiner Wald- und Blütenhonig bester Qualität von den einheimischen Imkern. **Seite 14**

Verkehr: Volksabstimmung zur Verfassungsinitiative?

Volksblatt-Streitgespräch in Sachen Verfassungsinitiative Verkehr bringt Überraschung

Kommt die Verfassungsinitiative zum Verkehr der Abgeordneten Peter Sprenger (VU), Gabriel Marxer (FBPL) und Egon Matt (FL) vors Volk? VU-Fraktionssprecher Peter Sprenger kündete im Volksblatt-Streitgespräch an, dass diese Initiative dem Volk vorgelegt werden solle, falls der Landtag diesen überparteilichen Vorstoss ablehne.

Alexander Batliner

Die Verfassungsinitiative zum Verkehr wurde in der letzten Landtags-sitzung im Oktober heftig diskutiert. Bürgermeister Karlheinz Ospelt und der FBPL-Abgeordnete Johannes Matt sprachen sich in aller Deutlichkeit gegen diesen überparteilichen Vorschlag aus. Karlheinz Ospelt sprach sogar von Unfug. Nichtsdestotrotz war eine Mehrheit des Landtages für Eintreten auf die Vorlage. Dabei kam klar zum Ausdruck, dass hauptsächlich der Punkt vier der Initiative für einige Abgeordnete nicht akzeptabel ist. Darin verlangen die Initianten: «Die Transitstrassenkapazität darf nicht erhöht werden.» Hierin sehen viele Abgeordnete die Gefahr, dass schlussendlich die Gerichte darüber zu befinden haben, ob eine Strasse gebaut wird oder nicht.

Volksabstimmung Ja oder Nein?

VU-Fraktionssprecher, einer der Initianten der Vorlage, verkündete im Streitgespräch: «Ich hoffe sehr, dass sich noch zwei Abgeordnete überzeugen lassen, so dass wir im Landtag die notwendigen Mehrheiten für die Initiative finden. Falls dies nicht der Fall sein wird, wollen wir diese Initiative einer Volksabstimmung unterbreiten und Unterschriften sammeln.» Bevor eine Volksabstimmung Wirklichkeit wird, muss der Landtag noch zwei Mal über diese Vorlage befinden. Da es sich um eine Verfassungsinitiative handelt, brauchen die Befürworter die Unterstützung von $\frac{2}{3}$ aller Abgeordneten – und das zwei Mal. Erst dann wird feststehen, ob die Initianten diese Vorlage dem Volk unterbreiten. Und dann stellt sich noch eine weitere Frage: Finden sie genügend Unterschriften?



VU-Fraktionssprecher Peter Sprenger und der FBPL-Abgeordnete Johannes Matt beim Streitgespräch zum Thema Verfassungsinitiative Verkehr.

Entscheiden die Gerichte? Die Gegner dieser Verfassungsänderung machen darauf aufmerksam, dass bei Annahme dieser Initiative die Gerichte darüber zu befinden hätten, ob eine Strasse gebaut werde oder nicht. Theoretisch könnte so sogar eine Entscheidung einer etwaigen Volksabstimmung gekippt werden. Der Abgeordnete Johannes Matt betonte im Streitgespräch: «Dann gibt es Rechtsstreite, davon bin ich überzeugt. Dies auch, um den Bau zu verzögern. Dann ist es eine Einschätzungssache der Gerichte. Dies will ich nicht fördern. Wenn es einen Volksentscheid gibt, will ich, dass er durchgesetzt wird – nach demokratischem Denkmuster.» Johannes Matt unterstrich zudem, dass mit dieser Initiative die Flexibilität in der Verkehrspolitik

verloren gehe. «Diese Verzögerungen können gefährlich sein. Wenn der Letztunnel einmal gebaut ist, ist es zu spät. Wir müssen flexibel handeln können.» Des Weiteren kritisierte der FBPL-Abgeordnete, dass die Initiative eine Transitstrasse nicht definiere. Er wolle zuerst das Gesamtpaket sehen. Dies sei nämlich eine grundlegende Frage. Er führte aus: «Für mich ist das Risiko, sich auf einen neuen Verfassungsartikel einzulassen und dann eine Transitstrasse zu definieren, zu gross. Ich weiss ja nicht, wie diese Definition dann genau lautet. Dann will ich zuerst das Gesamtpaket sehen. Bei uns im Land ist theoretisch jede Strasse eine Transitstrasse.» **Seiten 4 und 5**

Liechtenstein überall präsent

Ein Airbus der Swissair trägt den Namen «Fürstentum Liechtenstein»



Erstmals in der Geschichte der Schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft trägt ein modernes Langstreckenflugzeug das Wappen eines Nachbarstaates. Auf Initiative des Schweizer Vereins in Liechtenstein hat die Swissair einen neuen Airbus 330-222 auf den Namen «Fürstentum Liechtenstein» immatrikuliert. **Seite 7**

Wachstum und Inflation in der Euro-Zone

FRANKFURT: Die Europäische Zentralbank (EZB) erwartet in den nächsten Monaten einen Anstieg der Inflationsraten und eine weitere Wachstumsbelebung in der Euro-Zone. Vor allem der Anstieg der Ölpreise wirke sich auf die Konsumentenpreise aus, was auch durch die Entwicklung der Erzeugerpreise bestätigt werde. So schreibt die EZB in dem am Donnerstag in Frankfurt vorliegenden Monatsbericht. Vor diesem Hintergrund habe die EZB am 4. November erstmals die Leitzinsen erhöht, um einen stärkeren Aufwärtsschub auf die Preise zu verhindern und zu einem inflationsfreien Wachstum in der Euro-Zone beizutragen. Dem Bericht zufolge kommt die Konjunktur in der Euro-Zone immer mehr in Schwung. Dies zeige sich vor allem an den Daten zur Industrieproduktion.

«Die Kapazität muss beim status quo bleiben»

VU-Fraktionsprecher Peter Sprenger und der FBPL-Abgeordnete Johannes Matt im Streitgespräch

Die Oktobersitzung des Landtages: Die Abgeordneten Peter Sprenger (VU), Gabriel Marxer (FBPL) und Egon Matt (FL) bringen eine Verfassungsinitiative in Sachen Verkehr ein. Diese Initiative löste im Parlament eine heftige Diskussion aus. Es wurde sogar von Unfug gesprochen. Im Volksblatt-Streitgespräch zur Verfassungsinitiative Verkehr prallten die Argumente erneut aufeinander.

Das Streitgespräch leitete Alexander Batliner

VOLKSBLATT: Herr Sprenger, Sie gehören zu den Initianten der Verfassungsinitiative in Sachen Verkehr. Diese Initiative wurde von Bürgermeister Karlheinz Ospelt als «Unfug» bezeichnet. Weshalb zwingen Sie den Landtag dazu, sich mit «Unfug» zu beschäftigen?

Peter Sprenger: Das Wort «Unfug» stammt aus einem Vokabularium, das ich als gehässig bezeichne. Unsere Initiative löste sowohl bei Bürgermeister Karlheinz Ospelt im Landtag als auch beim ehemaligen Vorsteher von Eschen, Günter Wohlwend, in einem am vergangenen Samstag erschienenen Leserbrief gehässige Reaktionen aus. Wäre ich ebenso gehässig, müsste ich von Stammtischniveau oder Populismus sprechen. Diese Reaktionen stimmen mich zuversichtlich, dass wir etwas in die Wege geleitet haben, das so falsch nicht sein kann. Sonst müsste man nicht so gehässig darauf reagieren.

Die Verfassungsinitiative fördert die Innovation für nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrssysteme

Die Verfassung stammt aus dem Jahre 1921. Schon dazumal wurde der Begriff «moderne Bedürfnisse» des Verkehrs in Artikel 20 in die Verfassung aufgenommen. Wir schlagen daher also nichts Neues vor. Dieser Artikel muss jedoch neu definiert werden, da sich in diesem Bereich in den letzten 70 Jahren sehr viel geändert hat. 1921 waren wir noch ein armes Bauernvolk und es herrschte Aufbruchstimmung für eine bessere Zukunft. Die Voraussetzungen waren also total anders als heute und die bessere Zukunft ist schon lange Realität geworden. Unsere Verfassung beinhaltet nicht nur Grundrechte, sondern auch Grundwertungen. Letzteres unter dem Titel Staatsaufgaben. Diese Wertungen müssen den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Das letzte Jahrhundert hat mehr Veränderungen



Peter Sprenger: «Unsere Verfassung beinhaltet nicht nur Grundrechte, sondern auch Grundwertungen. Diese Wertungen müssen den neuen Gegebenheiten angepasst werden.»

Johannes Matt: «Die Verkehrsproblematik unseres Landes betrifft in erster Linie die Anrainer. Für diese bedeutet diese Initiative, dass sie niemals entlastet werden.»

gebracht, als die letzten 3000 Jahre vorher. Wenn man 1920 gesagt hätte, dass noch vor 1970 jemand auf dem Mond sein wird, hätte man diese Person für verrückt erklärt. Deshalb ist es ein Gebot der Stunde, dass wir die «modernen Bedürfnisse» neu definieren. Wir brauchen diese neue Definition im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung unseres Verkehrssystems. Der Druck aus dem EWR auf Liechtenstein nimmt ständig zu. Bei 32 000 Einwohner haben wir mehr als 23 000 Arbeitsplätze – dies bringt Verkehr. Heute ist, auch wegen des überbordenden Verkehrs, unsere Um- und Mitwelt und damit die Lebensqualität von uns allen gefährdet. Die Umweltgesetzgebung und die internationalen Verträge, die wir unterschrieben haben, – beides wurde zumindest beim Erlass bzw. Unterzeichnung vom politischen und gesetzgeberischen Willen getragen – fordern eine Neuausrichtung unserer Verkehrspolitik. Die Mobilität und ihre Entwicklung muss auch im Einklang mit den nationalen Gesetzen stattfinden. Die Verkehrsentwicklung kann und muss heute schon gesteuert werden. Die Verfassungsinitiative fördert die Innovation für nachhaltige und zukunftsorientierte Verkehrssysteme. Des Weiteren sind das Bruttoinlandsprodukt und der Güterverkehr nicht miteinander gekoppelt. Das Wirtschaftswachstum eines Landes hängt also nicht primär vom Strassengüterverkehr und damit vom Strassenbau ab. Man kann heute «Dinge» zum Beispiel Mobilitätssysteme entwickeln, die nicht mehr so strassenverkehrslastig sind. Deshalb will die Initiative auch die Initiierung eines Strategiewechsels in der Verkehrspolitik bewirken. Es ist nicht so, wie Günter Wohlwend äusserte, dass 80 Prozent der Bevölkerung seiner Meinung folgen

würden. Die abgelehnte Initiative in Schaan hat zum Beispiel ein deutlich anderes Bild aufgezeigt. Die Sorgen in Sachen Verkehrspolitik haben in vielen Staaten zu einem Umdenkungsprozess geführt. Es wird Zeit, dass auch wir mit dem Umdenkungsprozess beginnen. Hierfür ist die Initiative der erste Schritt.

Herr Matt, Sie unterstützten den Bürgermeister in seiner Meinung und plädierten im Landtag ebenfalls gegen Eintreten auf die Vorlage. Deshalb werden Sie den Ausführungen von VU-Fraktionsprecher Peter Sprenger wohl skeptisch gegenüberstehen.

Johannes Matt: Ich beschäftige mich jetzt auch schon seit einigen Jahren mit der Verkehrsproblematik unseres Landes – speziell mit jener des Unterlandes. Ich hatte lange das Gefühl, dass nichts geschieht. Dass seit einiger Zeit die Verkehrsproblematik diskutiert wird, ist zum Teil auch Günter Wohlwend und Hanno Konrad zu verdanken. Mit ihrem Projekt haben sie einen massgeblichen Anteil an der Lancierung der Diskussion. Dafür muss man ihnen auch danken. Wir wissen nicht, wie die Probleme gelöst werden sollen und deshalb kommen wir auch keinen Schritt vorwärts. Es herrschte eine Orientierungslosigkeit und eine Passivität. Deshalb habe ich schon vor zwei Jahren vorgeschlagen, einen Fonds mit einer Einlage von 20 Millionen zu gründen.

Die Initiative ist eine Zementierung des Ist-Zustandes

Diese 20 Millionen hätten zum Investieren im Inland oder im Ausland gebraucht werden können. So hätte man sich beispielsweise an einer anderen Umfang von Feldkirch als der Letzetunnel beteiligen können. 1998 wurde von der FBPL-Fraktion nochmals ein Postulat eingebracht. Dieses bestand aus 10 Punkten. Der zehnte Punkt war bauliche Massnahmen. Dieser wäre erst zum Tragen gekommen, wenn die anderen neun Punkte nicht gegriffen hätten. Doch der Landtag hat beide Vorstösse abgelehnt.

Und jetzt wird auf einmal diese Verfassungsinitiative vorgelegt. Mit dieser habe ich Probleme. Sie ist eine Zementierung des Ist-Zustandes. Man muss jedoch die Intentionen der Initianten Gabriel Marxer, Egon Matt und Peter Sprenger unterschiedlich bewerten. Der FL-Abgeordnete Egon Matt hat eine andere Strategie als die beiden Vertreter der grossen Parteien. Die Freie Liste hat nämlich nur ein Thema besetzt: den

Verkehr. Dies wollen sie bewahren. Ich denke, dass Gabriel Marxer und Sie Herr Sprenger in dieser Frage weiter gedacht haben. Die Freie Liste will alles verhindern, was mit baulichen Massnahmen bezüglich Verkehr zu tun hat. Diese Initiative hat genau das im Sinn: Den Ist-Zustand zementieren. Deshalb



Johannes Matt: «Die Freie Liste will alles verhindern, was mit baulichen Massnahmen bezüglich Verkehr zu tun hat. Diese Initiative hat genau das im Sinn: Den Ist-Zustand zementieren. Deshalb kann ich dieser Initiative nicht zustimmen.»

kann ich dieser Initiative nicht zustimmen. Die Verkehrsproblematik unseres Landes betrifft in erster Linie die Anrainer. Für diese bedeutet diese Initiative und die Ansichten der Freien Liste, dass sie niemals entlastet werden. Die Umweltorganisationen und die Freie Liste werden die Annahme dieser Initiative immer wieder zum Anlass nehmen, und jedigliche zukunftsgerichtete Ausrichtung des Verkehrs, falls es bauliche Massnahmen betrifft, zu torpedieren. Ich möchte noch Folgendes betonen: Die Kapazität der Strasse Schaanwald nach Bendern ist noch nicht ausgelastet. Wir haben Spitzenzeiten, während welchen nicht mehr viel geht – es könnte aber auch noch schlimmer sein. Deshalb: Wir können doch nicht hergehen, und diese Strasse noch mehr belasten. Wenn der Letzetunnel kommt und Mehrverkehr bringt, Herr Sprenger, dann wird diese Strasse noch mehr verstopft sein – aber sie schluckt es. Und wer sind die Leidtragenden? – Die Anwohner. Dies kann doch nicht sein. Damit wir für die Betroffenen eine Lösung umsetzen können, müssen wir uns alle Optionen offen lassen. Deshalb ist diese Initiative schlecht. Wir müssen etwas machen, damit die Strasse von Eschen nach Nendeln und in den Schaanwald praktisch eine Quartierstrasse wird. Deshalb sage ich, dass bauliche Massnahmen aus Sicht der Bevölkerung und gerade der Betroffenen notwendige Massnahmen sind. Bei allen strategischen Spielen der Freien Liste, wird zwar gesagt, dass man auf die Anrainer Rücksicht nehme, aber dann

müsste man auch darauf achten, wie die Anrainer entlastet werden. Deshalb finde ich diese Verfassungsinitiative total verfehlt, weil sie wirklich jedigliche baulichen Massnahmen, die für die Anwohner sogar notwendig sind, torpediert und zu verhindern versucht. Diesbezüglich ist hauptsächlich der Punkt vier eurer Initiative für mich ein Problem. Darin verlangt ihr, dass die bestehende Transitstrassenkapazität nicht erhöht werden darf.

Peter Sprenger: Mit dieser Initiative werden bauliche Massnahmen nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Es darf nur nicht die derzeit bestehende Transitstrassenkapazität erhöht werden. Auch die Projektgruppe um Hanno Konrad und Günter Wohlwend sagte mir, dass mit ihrem Projekt die Transitstrassenkapazität nicht erhöht werde, da die jetzigen Strassen in den Dörfern dann zurückgebaut werden. Die Kapazität muss beim status quo bleiben. Deshalb sehe ich es nicht wie Sie Herr Matt, dass jedigliche baulichen Massnahmen mit dieser Initiative ausgeschlossen werden. Ich bin sogar der Überzeugung, dass unsere Initiative ein Mittel dafür wäre, das die notwendigen Rückbaumassnahmen auch durchgeführt werden. Sonst wird diese Strasse gebaut und in den Dörfern geschieht gar nichts. Dann bleibt der Verkehr in den Dörfern und den Anwohnern wäre nicht geholfen. In einem Punkt gebe ich ihnen

Recht: Diese Initiative definiert Transitstrasse nicht. Dies ist aber auch nicht die Aufgabe einer Verfassungsbestimmung. Gestützt auf die durch diese Initiative eingefügte Verfassungsbestimmung muss ein Gesetz ausgearbeitet werden, in welchem dann klar aufgeführt wird, was eine Transitstrasse ist. Für mich ist eine Transitstrasse eine Strasse, die von Staatsgrenze zu Staatsgrenze führt. Ich hoffe sehr, dass sich noch zwei Abgeordnete überzeugen lassen, so das wir im Landtag die notwendigen Mehrheiten für die Initiative finden. Falls dies nicht der Fall sein wird, wollen wir diese Initiative einer Volksabstimmung unterbreiten und Unterschriften sammeln. Dann soll das Volk entscheiden, ob es diese Verfassungsbestimmung will oder nicht. Dies ist ein demokratisch ganz normaler Vorgang.

Das ist nicht Aufgabe einer Verfassungsbestimmung, Transitstrasse zu definieren

Ich möchte mich noch gegen etwas konkret aussprechen: Sie versuchen uns drei Initianten auseinander zu dividieren. Wir haben ganz bewusst, und dies



Die drei Initianten der Verfassungsinitiative zum Verkehr wollen, dass die Transitstrassenkapazität nicht erhöht werden darf. (Bilder: Brigitt Risch)

(Fortsetzung auf Seite 5)

(Fortsetzung von Seite 4)

«Mit dieser Initiative werden die Anrainer niemals entlastet»

Die Teilnehmer am Streitgespräch diskutierten heftig über die Folgen dieser Initiative für die Anrainer

auch im Landtag gesagt, aus jeder Fraktion des Landtages einen Vertreter gesucht. Wir wollten auf keinen Fall den Eindruck erzeugen, dass parteipolitische Gegebenheiten eine Rolle spielen und keine Gewichtungen gemacht werden können. Ihre diesbezügliche Aussage, die den Abgeordneten Egon Matt in die grün-fundamentalistische Ecke drängt, weise ich deutlich zurück.

Johannes Matt: Für mich ist das Risiko, sich auf einen neuen Verfassungsartikel einzulassen und dann eine Transitstrasse zu definieren, zu gross. Ich weiss ja nicht, wie diese Definition dann genau lautet. Dann will ich zuerst das Gesamtpaket sehen. Bei uns im Land ist theoretisch jede Strasse eine Transitstrasse.

Peter Sprenger: In einer Verfassungsbestimmung regelt man den Grundsatz – eben eine von vielen Staatsaufgaben. Was dies dann konkret heisst, ist eine andere Sache. Die Schweiz rennt heute noch ihrer Mutterschaftsversicherung nach, obwohl diese schon lange in der Verfassung verankert ist. Sie wurde einfach nie umgesetzt, weil das Volk nicht wollte. Das heisst: Dieses Problem gibt es immer. Man kann nicht das Grundlegende wegen einem Detail ablehnen. Auch wenn das von ihnen reklamierte Gesamtpaket noch nicht im Detail bekannt ist, kann ich sie beruhigen. Die künftigen Inhalte eines einschlägigen Gesetzes werden vom Landtag diskutiert und festgelegt werden.

Johannes Matt: In dieser Frage, die von so enormer Wichtigkeit ist, will ich das Gesamtpaket sehen. Ich will wissen, was eine Transitstrasse ist und was dieser Absatz vier für Folgen hat. Ich will euch drei Initianten nicht auseinanderdividieren. Egon Matt wird vermutlich nur derjenige sein, der diese Bestimmung dann am extremsten auslegen wird. Er wird seinen Kampf, jediglichen Strassenbau zu verhindern, weiterführen. Deshalb habe ich Angst davor, dass die Anrainer unter dieser Bestimmung zu leiden hätten.

Herr Matt, Sie betonten im Landtag, dass sich die Gegner eines Strassenbauprojektes jeweils vor Gericht treffen würden. Zudem sei ein Referendum ebenfalls nicht mehr nötig, da man nur behaupten müsse, dass sich das Strassenprojekt um eine Transitstrasse handle. Somit würde eine Einzelbeschwerde ausreichen, über welche die Gerichte zu befinden hätten. Sind das wirklich Szenarien, die uns mit dieser Initiative bevorstehen könnten?

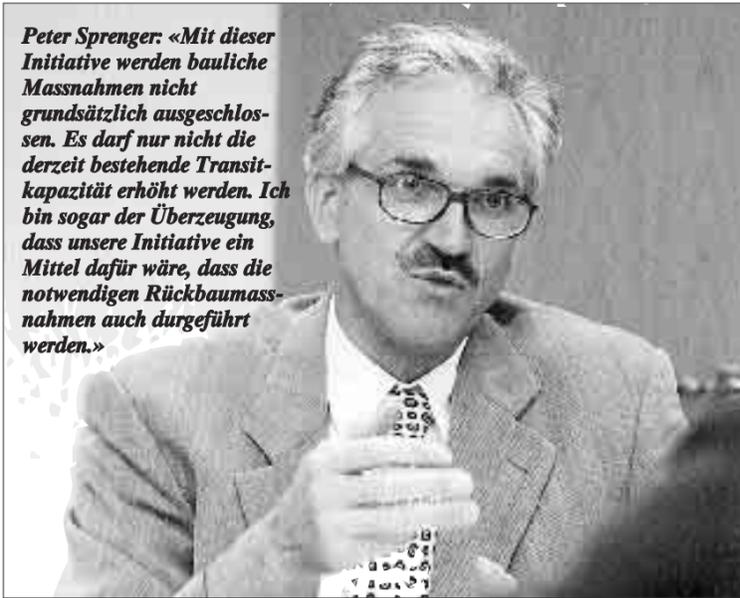
Für die Anrainer bedeutet diese Initiative, dass sie niemals entlastet werden

Johannes Matt: Wenn diese Initiative eine Mehrheit findet, gehen die Streitereien los. Die Gegner argumentieren dann, dass ein bestimmter Strassenbau dem Verfassungsartikel bzw. dem Gesetzesartikel widerspreche. Das heisst: Es gibt eine Verschiebung von der politischen Entscheidungsfindung zur Judikative. Dies kann es doch auch nicht sein oder ...

Peter Sprenger: ... Das sehe ich anders. Ich finde es nicht grundsätzlich falsch, dass man solche schwerwiegenden Verkehrsmaßnahmen länger als nur ein halbes Jahr diskutiert. Solche Entscheidungen müssen reifen – selbst wenn es über eine Beschwerde laufen sollte. Im Ansatz ist eine breite und damit vertiefte Diskussion zu begrüssen. Dies bringt es mit sich, dass solche Massnahmen von allen Seiten her betrachtet werden.

Johannes Matt: Die Gerichte haben

Peter Sprenger: «Mit dieser Initiative werden bauliche Massnahmen nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Es darf nur nicht die derzeit bestehende Transitzkapazität erhöht werden. Ich bin sogar der Überzeugung, dass unsere Initiative ein Mittel dafür wäre, dass die notwendigen Rückbaumassnahmen auch durchgeführt werden.»



aber das letzte Wort und somit die Entscheidungsgewalt. Die Verkehrsproblematik beschäftigt uns jetzt schon fast 30 Jahre. Ich bin dafür, dass die politischen Entscheidungsträger in dieser Sache entscheiden sollen. Ihre bevorzugte Variante soll dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden. Dann wissen wir was wir wollen.

Ich hoffe, dass sich noch zwei Abgeordnete überzeugen lassen

Peter Sprenger: Es ist ein Irrtum zu glauben, dass man gestützt auf Verfassungsbestimmungen über die Staatsaufgaben klagen kann. Klagen kann man nur in Bezug auf Grundrechte wie zum Beispiel freie Meinungsäusserung. Unser Artikel gehört zu den Staatsaufgaben. Das sind Grundausrichtungen bzw. Grundwerte eines Staates. Die Situation in Sachen Verkehr hat sich so verschoben, dass wir uns neu ausrichten müssen. Wir haben in Artikel 19 der Verfassung auch festgeschrieben, dass der Staat das Recht auf Arbeit schützt. Trotzdem kann kein arbeitsloser Arbeitnehmer gestützt auf dieses Recht klagen.

Johannes Matt: Das können Sie jetzt aber nicht mit dem Verkehr vergleichen. Man kann doch nicht das Recht auf Arbeit mit einem konkreten Verkehrsprojekt vergleichen.

Peter Sprenger: Sie unterstellen dieser Initiative etwas, was dieser Initiative nicht unterstellt werden darf. Es hängt sehr viel von der konkreten Gesetzgebung ab, die nach Annahme der Initiative gemacht werden muss. Darin enthalten muss eine Definition bezüglich Transitstrasse sein. Wir haben nicht nur die Idee, alles zu verhindern. Wir möchten einen Weg finden, der von der abso-

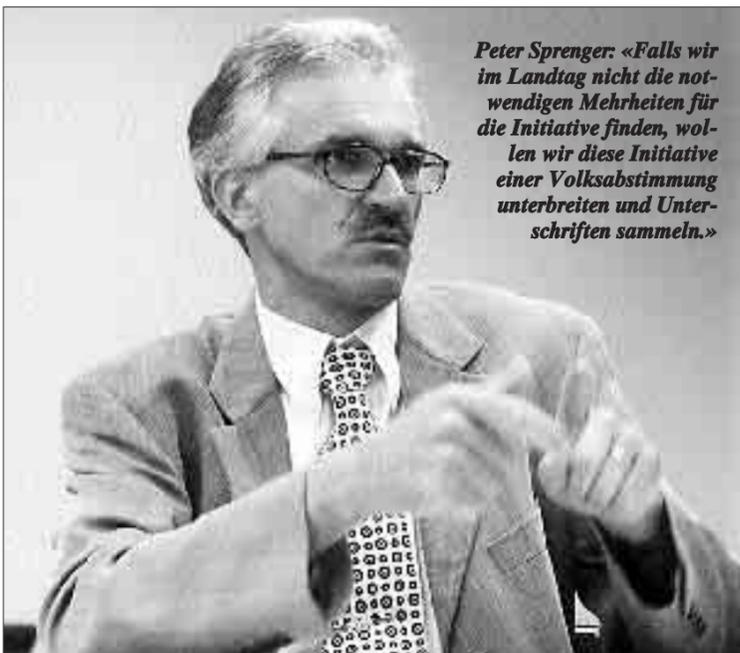
luten Dominanz des Strassenverkehrs wegführt. Man kann doch das Geld für neue Ideen brauchen. Beispielsweise kann man mit neuartigen Technologien die Verkehrsbewegungen messen und für den elektronischen Einzug von Strassenbenutzungsgebühren sorgen. Dann zahlt jemand genau entsprechend seinem Gebrauch der Strassen.

Johannes Matt: Diesbezüglich sind wir gar nicht so weit auseinander. Solche Investitionen kann ich mir auch vorstellen.

Herr Sprenger, im Landtag wurde auch über die Definition einer Transitstrasse diskutiert, deren Kapazität gemäss ihres Vorschlags nicht erhöht werden sollte. Die Verfassung der Schweiz sieht dies auch vor, fügt aber zudem hinzu: «Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.» Liegt nicht gerade in dieser Einschränkung die Durchsetzbarkeit? Weshalb haben Sie diesen Einschub weggelassen?

Mit dieser Initiative werden bauliche Massnahmen nicht grundsätzlich ausgeschlossen

Peter Sprenger: Weshalb wir diesen Einschub weggelassen haben, hat einen Grund: Liechtenstein ist bezüglich Grösse mit der Schweiz nicht vergleichbar. Wir sind flächen- und bevölkerungsmässig ein Vorort von Zürich. Eine Transitstrasse hat in der Schweiz ganz andere Dimensionen. Eine Umfahrungsstrasse ist bei uns in aller Regel auch eine Transitstrasse.



Peter Sprenger: «Falls wir im Landtag nicht die notwendigen Mehrheiten für die Initiative finden, wollen wir diese Initiative einer Volksabstimmung unterbreiten und Unterschriften sammeln.»



Johannes Matt: «In dieser Frage, die von so enormer Wichtigkeit ist, will ich das Gesamtpaket sehen. Ich will wissen, was eine Transitstrasse ist und was dieser Absatz vier für Folgen hat.»

Johannes Matt: Jetzt kommen wir zum Problem. Die Problemstrassen die wir haben, sind Transitstrassen. Alle Problemstrassen, so klein sie auch sind, sind bei uns Transitstrassen.

Peter Sprenger: Nein! Eine Umfahrung von Triesen wäre keine Transitstrasse.

Johannes Matt: Ja, das ist richtig. Ist das aber im Moment eine Problemstrasse?

Peter Sprenger: Nein

Johannes Matt: Eben. Was sind nun bei uns die Problemstrassen: Transitstrassen, wo Lastwagen hereinfahren und bei der anderen Grenze wieder hinausfahren. Diese müssen prioritär gelöst werden. Das ist das Verkehrsproblem. Wir müssen aber auch Mut beweisen. Man könnte zum Beispiel auch eine Magnet- oder Luftschwebbahn bauen. Dann investieren wir einmal in solche Projekte. Damit löst man aber das Problem des Durchgangsverkehrs nicht – also den Transit. Deshalb habe ich Angst, dass wir mit dieser Initiative diese Problemlösung verhindern. Und nur deshalb bin ich dagegen. Ich habe im Landtag einmal vorgeschlagen, das ganze Land mit einem Tunnel zu verbinden. Das ist ein extremer Lösungsvorschlag, das ist mir schon klar. Was ich damit sagen wollte ist, dass wir einfach irgendetwas machen sollen. Ob es ein Zug, eine Schwebbahn oder eine andere Alternative ist, ist egal. Hauptsache es passiert etwas. Die Umfahrungsstrasse soll nicht zum Ziel haben, dass der ganze Verkehr durch unser Land geführt wird. Man darf dies nicht so engstirnig betrachten. Es ist daneben, was die Freie Liste macht. Sie kritisiert einfach jeden, der eine andere Denkweise hat. Man muss die Verkehrsproblematik im Gesamten betrachten. Das heisst: Wir brauchen alternative Verkehrsmittel, wir brauchen eine Umfahrungsstrasse, damit die Quartiere und somit die Anrainer entlastet werden. Zudem muss man mit Österreich verhandeln, was mit zur Verkehrssituation Feldkirch beitragen können. Man könnte zum Beispiel vorschlagen: Wenn wir bauliche Massnahmen machen, baut ihr auch die S 18. So könnte man einen gemeinsamen Nenner finden. Die Regierung sagt einfach Nein – das ist nicht unser Problem. Das geht auch nicht. Zusammenarbeit ist gefragt. Mit dieser Initiative unterstützen wir die Nein-Position. Das ist nicht der richtige Weg.

Peter Sprenger: Sie unterstellen der Freien Liste eine absolute Verhinderungspolitik. Ich habe dort andere und bessere Erfahrungen gemacht. Ich bin überzeugt, dass die Freie Liste die Hand reichen wird zu einer Umfahrungsstrasse, wenn der Letzetunnel kommen sollte. Dann müssen aber auch die entsprechenden Massnahmen in den Dörfern gemacht werden. Diese Rückbaumassnahmen müssen dann auch realisiert werden. Hier deckt sich meine Meinung mit jener der Freien Liste, die diesbe-

züglich skeptisch eingestellt ist.

Herr Sprenger, glauben Sie, dass das Unterland bei Annahme dieser Initiative bezüglich Verkehrsproblematik und einem etwaigen Strassenbau noch alleine und autonom entscheiden kann?

Peter Sprenger: Ich glaube nicht, dass wir mit dieser Initiative zu einem Richterstaat werden. Selbstverständlich wird es je nach Ausgestaltung der nachgelagerten Gesetzgebung mehr Möglichkeiten der Überprüfung geben.

Könnte nicht folgendes Szenario Realität werden: Das Volk sagt Ja zu einem Strassenbau. Die unterlegenen Gegner akzeptieren den Entscheid nicht und rufen die Gerichte an und diese sagen dann Nein zum Bau, weil er eine Erhöhung der Transitzkapazität in sich birgt?

Wenn diese Initiative eine Mehrheit findet, gehen die Streitereien los

Peter Sprenger: Ich möchte jene Personen sehen, die auf der Basis eines Volksentscheides die Gerichte anrufen. Wenn beispielsweise 80 Prozent Ja stimmen ...

Johannes Matt: ... Sie dürfen nicht von solchen Mehrheiten ausgehen. Wenn die Abstimmung 49 Prozent Nein und 51 Prozent Ja ausgeht, sieht dies anders aus. Dann gibt es Rechtsstreite, davon bin ich überzeugt. Dies auch um den Bau zu verzögern. Dann ist es eine Einschätzungssache der Gerichte. Dies will ich nicht fördern. Wenn es einen Volksentscheid gibt, will ich, dass er durchgesetzt wird – nach demokratischen Denkmustern.

Peter Sprenger: Jetzt diskutieren wir hypothetisch. Dies hängt von der nachfolgenden Gesetzgebung ab. Zu 100 Prozent kann man aber nicht ausschliessen, dass es zu Verzögerungen kommt. Ich bin der Ansicht, dass eine vermeintliche Verzögerung durchaus auch eine Beschleunigung mitbeinhalten kann, und zwar in eine andere, vielleicht bessere Richtung der Entwicklung.

Johannes Matt: Diese Verzögerungen können gefährlich sein. Wenn der Letzetunnel einmal gebaut ist, ist es zu spät. Wir müssen flexibel handeln können.

Peter Sprenger: Nur mit dem Argument Zeit alles abzulehnen, finde ich den falschen Weg.