

Demonstration

Gegen die hohen Gesundheitskosten

Rund 70 Demonstranten kamen am Donnerstag auf dem Peter-Kaiser-Platz in Vaduz zusammen und forderten vom Staat mehr Unterstützung in Bezug auf die Gesundheitskosten. Die Initianten liefen mit weissen Bannern, auf denen sie ihre Forderungen präsentierten: Rückkehr zur Solidargemeinschaft in der Krankenversicherung, Senkung von Franchise und Selbstbehalt auf ein vernünftiges Mass, die Erhöhung des OKP-Staatsbeitrags, Erweiterung der Prämienverbilligung zur Entlastung des Mittelstandes und die Abschaffung des Leistungsaufschubs. Gesundheitsminister Mauro Pedrazzini war während der Demonstration nicht anwesend. Er bot aber an, sich mit ihnen an einen Tisch zu setzen und über ihre Forderungen zu sprechen. «Mittlerweile haben viele Einwohner realisiert, dass das Prämien Geschenk seine Schattenseiten mit sich gebracht hat», las eine der Demonstrantinnen ihre Forderung von einem Zettel.

Geldspielgesetz

Politischer Druck steigt

An der Diskussion im Landtag vom Freitag hörte man gesplante Meinungen über das Geldspielgesetz. Die Redezeit wurde in der Aktuellen Stunde bis auf die letzte Minute genutzt. Alle Parteien beteiligten sich daran. Einige sind der Meinung, dass sich der Hype um die Bewilligungen bald abflachen werde, andere dagegen stellten konkrete Forderungen. Eine davon lautete beispielsweise, dass die Steuersätze nach oben korrigiert werden müssen und es eine Konzessionsbeschränkung brauche. Um die Anzahl der Casinos zu beschränken, müsse das Volk eine Initiative starten.



Daniel Oehry
Fraktionssprecher FDP

2002 wurde das Raumplanungsgesetz mit 74,3 Prozent Nein verworfen. Neun Jahre später wurde der noch heute gültige Landesrichtplan genehmigt. Damals wurde festgehalten, dass es um die Zukunft unseres Landes geht. Weit gefehlt, denn die Raumplanung kann nicht von «oben» verordnet werden (s. Raumplanungsgesetz) und der Landesrichtplan stellt nur eine aktuelle Situation mit Optionen dar und daraus lassen sich keine Entscheide ablesen.

Brauchen einen Neustart,,

Jedes Jahr darf der Landtag den Verkehrsinfrastrukturbericht würdigen. Auch dies im gleichen Muster. Das Radwegnetz wird durch das Land erarbeitet und die Umsetzung obliegt zu geschätzt 90 Prozent bei den Gemeinden. Zukunft.li beschreibt auf 145 Seiten die Situation der Raumentwicklung und trifft ins Schwarze! Wir brauchen einen Neustart der Raumplanung unter Einbezug der Bevölkerung. Wir alle sind ein Teil des Verkehrsproblems und darum auch Teil der Lösung. Wohnungsleerstand und überdimensionierte Wohnzonen sind ein grosses Risiko. Darum müssen wir uns fragen, wie wir unsere Zukunft gestalten wollen und folglich müssen wir auch Entscheide fällen und diese zügig umsetzen.



Rainer Beck
Stv. Landtagsabgeordneter VU

Die Raumplanung in Liechtenstein ist seit Jahrzehnten ein sehr sensibles Thema. Der letzte Versuch zur Einführung eines Raumplanungsgesetzes ist im Jahr 2002 an der Urne kläglich gescheitert. Neben der Siedlungs- und Landschaftsplanung, welche aufgrund der Zonierungshoheit bei den Gemeinden liegt, zählen der Verkehr und die Mobilität zu den herausragenden räumlichen Herausforderungen auf Landesebene. Sämtliche Bereiche der Raumplanung können jedoch nur gemeinsam zwischen Land und Gemeinden erfolversprechend umgesetzt werden, wenn das notwendige gegenseitige Bekenntnis zu einer guten Zusammenarbeit vorhanden ist. Nur gemein-

Braucht gute und mutige Ideen,,

sam kann beispielsweise in der liechtensteinischen Verkehrspolitik der Stillstand, nicht nur auf den Strassen, behoben werden. Dazu braucht es gute und mutige Ideen, ein ganzheitliches, landesweites Verkehrskonzept, getragen vom Land und den Gemeinden und das Durchhaltevermögen und die Beharrlichkeit, dieses Konzept ohne zu zaudern und zu zögern und ohne zu allem Nein zu sagen, zum Wohle der Bevölkerung zu verwirklichen.

Welche Massnahmen sind für die künftige Raumentwicklung in Liechtenstein notwendig?

Die Stiftung Zukunft.li hat zusammen mit der Universität Liechtenstein und dem Zürcher Forschungsinstitut Infrac eine Raumplanungsstudie zur **Entwicklung des Lebens- und Arbeitsraums in Liechtenstein** erstellt und Lösungsansätze aufgezeigt. Besonderes Augenmerk lag dabei auf dem Thema Verkehr.



Wolfgang Marxer

Stv. Landtagsabgeordneter der Freien Liste (FL)

Es ist der Stiftung Zukunft.li zu verdanken, dieses Thema – fundiert, mit allen Facetten – auf die Agenda zu bringen, wozu die Politik seit Jahren nicht imstande ist. In meinen Augen eine Pflichtlektüre.

Die Entwicklung rund um die knappe Ressource Boden läuft in Liechtenstein völlig ungesteuert ab – mit allen Konsequenzen: Was hinterlassen wir zukünftigen Generationen? Welche Lenkung in welche Zukunft wollen wir? Die Dringlichkeit, Rahmenbedingungen für die Raumentwicklung zu setzen, wird täglich offensichtlicher.

Nach jahrzehntelangem Stillstand ist ein kompletter Neustart eines Raumentwicklungsprozesses vonnöten. Und ohne mutiges Vorgehen dieser Regierung mit einer partei- und legislativ-übergreifenden Strategie sind dessen Erfolgsaussichten gleich null.

Die Entwicklungen, z.B. im Verkehr, schreitet überregional rasant fort – mit oder ohne uns. Es bleibt ein schmales Zeitfenster von fünf bis zehn Jahren, in dem wir uns klar werden müssen, wie in Liechtenstein künftig gelebt, gebaut, gefahren und gewirtschaftet wird.

Nach der Sanierung des Staatshaushalts steht Liechtenstein vor der nächsten grossen Zukunftsfrage. Für mich ist das kurzfristige Aufgleisen eines zukunftssträchtigen Raumentwicklungsprozesses nach Jahren der Passivität der Lackmüstest dieser Regierung.



Herbert Elkuch

Mitglied der Demokraten pro Liechtenstein (DpL)

In der wenig koordinierten «Zonenvielfalt» soll die ausgeschiedene Bauzone für 140 000 Einwohner reichen. Trotzdem kann ein Normalverdiener sich meist kein Grundstück leisten. In die Raumplanung ist die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur einzubeziehen. Die Studie beschreibt viele Zukunftssysteme und Denkanstösse für die Verkehrsbewältigung. Aus meiner Sicht genügt es vorab, den Industriebürger Schaan zu verlängern und die Grenzübergänge zu optimieren. Die neuralgischen Kreuzungsbereiche verbessern, bestehende Strassen flüssig zu halten, zum Vorteil aller, auch der Linienbusse. Gefährliche Teilstücke im Radfahrnetz beseitigen. Als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Inland sind die Linienbusse noch viele Jahre die günstigste Variante.

Der Empfehlung, die Potenziale Wind, Wasser und Sonne für die Stromerzeugung zu nutzen, stimme ich zu. Nicht aber, Seite 113, der Klimawandel könnte Bergstürze und Schlammlawinen auslösen und mache das Arbeiten und Wohnen an der Hangkante unattraktiv, dies führe zur Umsiedlung am Rhein entlang. Sollte dieses Klima-Horror-Szenario wahr sein, ist Klimaschutz prioritär, Stichwort Schutzwald. Das fruchtbare Ackerland in der Talebene unter Schutz stellen. Für krisensichere Lebensmittel aus unserer Talebene, anstatt CO₂-Produktion durch lange Transporte aus Übersee und Verbrennen von Verpackungsmüll.

Meine spontane Reaktion auf die diversen Punkte:
Zum Raumentwicklungsprozess: Tönt nach externen Experten.
Zum ÖV-Angebot: Da wir nicht einmal in der Lage sind, eine Bahnunter- bzw. -überführung in Schaan und Nendeln zu bauen, ist es wohl verfrüht, über ganze, separate ÖV-Trassen zu reden. Mobility Pricing gleich Maut für Autofahrer, etc. Viel Glück!
Und wenn wir schon 20 000 Pendler haben, da sollte man doch mal genau eruieren, ob und wie sich diese zusätzlichen Arbeitskräfte auf Gemeinde- und Landessteuern auswirken.
Zu den Bodenbanken: Tönt gut, aber was sagt der Bodenbesitzer?
Zum Boden- und Immobilienmarkt: Mindestens zwei Neuanstellungen für das Amt für Statistik.
Kurzum: Raumentwicklung ist sicher wichtig, ist aber auch schwierig. Politisch schwierig, und deshalb ein langwieriger Prozess.



Harry Quaderer

Landtagsabgeordneter der Unabhängigen (DU)

Die Stiftung Zukunft.li legt mit ihrer 140-seitigen Studie folgende Empfehlungen vor: Start eines kooperativen, breit abgestützten Raumentwicklungsprozesses, Verbesserung des ÖV-Angebotes – Schaffung eigener ÖV-Trassen – Einführung eines landesweiten Mobility Pricing, Errichtung von Bodenbanken als Instrument zur Verdichtung sowie eine Schaffung von transparenten und umfassenden Statistiken zum Boden- und Immobilienmarkt.

Meine spontane Reaktion auf die diversen Punkte:

Zum Raumentwicklungsprozess: Tönt nach externen Experten.

Zum ÖV-Angebot: Da wir nicht einmal in der Lage sind, eine Bahnunter- bzw. -überführung in Schaan und Nendeln zu bauen, ist es wohl verfrüht, über ganze, separate ÖV-Trassen zu reden. Mobility Pricing gleich Maut für Autofahrer, etc. Viel Glück!

Und wenn wir schon 20 000 Pendler haben, da sollte man doch mal genau eruieren, ob und wie sich diese zusätzlichen Arbeitskräfte auf Gemeinde- und Landessteuern auswirken.

Zu den Bodenbanken: Tönt gut, aber was sagt der Bodenbesitzer?

Zum Boden- und Immobilienmarkt: Mindestens zwei Neuanstellungen für das Amt für Statistik.

Kurzum: Raumentwicklung ist sicher wichtig, ist aber auch schwierig. Politisch schwierig, und deshalb ein langwieriger Prozess.