



Die Geschichte der Raumplanung im Fürstentum Liechtenstein von 1947 bis 2017

Ein Rückblick auf 70 Jahre räumliche Entwicklung

Auftraggeber: Stiftung Zukunft.li
Industriestrasse 10
9491 Ruggell

Verfasser: Remo Looser
Looser Consulting
Arnikaweg 15
9490 Vaduz

Grafik Titelblatt: Atlas Werdenberg-Liechtenstein (2012)

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag.....	- 1 -
1.1 Abgrenzung	- 1 -
1.2 Aufbau	- 1 -
1.3 Angewandte Methodik	- 1 -
2. Definition	- 3 -
3. Einführung.....	- 3 -
4. Raumplanung in Liechtenstein	- 4 -
4.1 Liechtenstein – erste raumplanerische Vorgaben.....	- 4 -
4.2 Liechtenstein – die räumliche Ausgangslage	- 4 -
4.3 Liechtenstein – einstiger Pionier in der Raumplanung.....	- 5 -
4.4 Liechtenstein - die Chronologie der räumlichen Entwicklung seit 1947	- 6 -
5. Fazit	- 19 -
Literaturverzeichnis	- 20 -
Anlagen (gemäss Anlagenverzeichnis).....	- 21 -

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Mail von Denise Vagnières, Assistentin Leiter Gebiet VI, St. Gallen
- Anlage 2 Quellennachweis, Definition der Kennzahlenreihe „Faktenbox“

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
ORL	Orts-, Regional- und Landesplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
S.D.	Seine Durchlaucht

1. Auftrag

Inhalt des Auftrags ist die Aufarbeitung der Geschichte der Raumplanung Liechtensteins in kompakter Form. Dabei wird die gesetzliche Entwicklung seit der Einführung des Baugesetzes im Jahre 1947 bis heute aufgezeigt und in Kontext zur aktuellen Situation in Liechtenstein gestellt.

1.1 Abgrenzung

Um dem Auftrag der kompakten Aufarbeitung der Geschichte der Raumplanung zu entsprechen, mussten zusätzliche Rahmenbedingungen aufgestellt werden.

Im Rahmen der Erarbeitung wurden primär raumprägende gesetzliche Grundlagen sowie Entscheide erfasst, die den Verlauf der Raumplanung in Liechtenstein massgeblich beeinflussten.

Nicht Teil der Arbeit sind insbesondere Massnahmen der Siedlungsausstattung auf kommunaler Ebene, wie Freizeit- und Kulturanlagen, Schulbauten oder Angebote der Kunst. Auch wird aufgrund der Übersichtlichkeit auf die Auflistung von Infrastrukturbauten im Bereich Kommunikation, Schulbautenplanung sowie Ver- und Entsorgung verzichtet. Des Weiteren sind die Rechtsprechung mit raumrelevanter Auswirkung und einmalige Initiativen von einzelnen Personen, Gruppierungen oder Organisationen nicht berücksichtigt worden.

Der Kontext zu der aktuellen Situation wird anhand einer Kennzahlenreihe aufgezeigt. Zum gesellschaftspolitischen Bezug werden Aussagen S.D. des Landesfürsten in den Thronreden aufgenommen.

Die Arbeit ist in sich geschlossen ausgeführt und bildet einen Baustein für das Gesamtprojekt der Stiftung Zukunft.li zur Raumplanung in Liechtenstein, der in einem nächsten Schritt an die abschliessende Berichtsstruktur angepasst werden muss.

1.2 Aufbau

Ziel der Arbeit ist eine kompakte Aufarbeitung der Raumplanung sowie raumrelevanter Entscheide und Entwicklungen in Liechtenstein, deren Systematik in Kapitel 1 beschrieben wird. Dazu wird in Kapitel 2 eine Definition für die Raumplanung vorgenommen. In Kapitel 3 wird das Wesen der Raumplanung aufgezeigt und die Geschichte der Raumplanung wird in Kapitel 4 dargestellt. Dabei wird die räumliche Ausgangslage beschrieben und die raumrelevanten Entscheide werden aufgeführt. Verknüpft werden diese mit einer Zeitachse von Kennzahlen, die die Entwicklungen fassbar machen. Kapitel 5 stellt das Fazit dar und fasst die übergeordneten Erkenntnisse aus Kapitel 4 zusammen.

1.3 Angewandte Methodik

Die Erkenntnisse der vorliegenden Arbeit basieren auf verschiedenen methodischen Zugängen. Primär wurde dazu eine Dokumenten- und Literaturanalyse durchgeführt. Eine Übersicht der verwendeten Dokumente findet sich im Literaturnachweis. Ergänzend wurden persönliche Gespräche mit mehreren Personen geführt:

- Henrik Caduff, Amt für Bau und Infrastruktur, Vaduz
- Hanspeter Eberle, Amt für Umwelt, Vaduz
- René Lenherr-Fend, Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, Buchs
- Oliver Müller, Amt für Umwelt, Vaduz
- Julius Ospelt, Amt für Umwelt, Vaduz

- Denise Vagnières, Nationalstrassen Gebiet VI, St. Gallen
- Walter Walch, Vaduz
- Stephan Wohlwend, Amt für Bevölkerungsschutz, Vaduz

2. Definition

Für die Definition der Disziplin Raumplanung gibt es aufgrund unterschiedlicher Abgrenzungen zahlreiche Varianten. Aufgrund dessen ist vorgängig der Aufarbeitung der Geschichte der Raumplanung im Fürstentum Liechtenstein zu definieren, welches Verständnis zur Raumplanung diesem Bericht zugrunde liegen soll.

Übergeordnet kann dafür die weitgehend etablierte Definition der European Regional/Spatial Planning Charter (Torremolinos Charter), 1983 von der European Conference of Ministers responsible for Regional Planning (CEMAT) aufgeführt werden:

“Regional/spatial planning gives geographical expression to the economic, social, cultural and ecological policies of society. It is at the same time a scientific discipline, an administrative technique and a policy developed as an interdisciplinary and comprehensive approach directed towards a balanced regional development and the physical organisation of space according to an overall strategy.”¹

Da die Raumplanung des Fürstentums Liechtenstein in Struktur und Systematik der Schweizerischen Raumplanung entspricht, wird zur Abgrenzung auf das Bundesgesetz über die Raumplanung abgestützt:

„Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt und das Baugebiet vom Nichtbaugebiet getrennt wird. Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung. Sie achten dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft.“

„Sie unterstützt mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere Bestrebungen, die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen; wohnliche Siedlungen und die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten; das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern und auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken; die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern; die Gesamtverteidigung zu gewährleisten.“²

3. Einführung

Wie in den Definitionen aufgezeigt, umfasst die Raumplanung ökologische, politische, wirtschaftliche, soziale sowie kulturelle Dimensionen³ und stellt eine querschnittsorientierte Aufgabe dar, in der flächenübergreifende und interdisziplinäre Zusammenhänge aufgezeigt werden. Da die Entwicklung des eigenen Hoheitsgebietes zudem eine der Aufgaben ist, in der Gebietskörperschaften über eine sehr grosse Autonomie und grossen Gestaltungsfreiraum verfügen, führt dies zu einem steten Prozess der Auseinandersetzung mit Fragen der gewünschten Raumplanung. Verbände, Organisationen, Interessensvertreter, Wirtschaft und die Zivilgesellschaft stehen - strukturiert oder unstrukturiert - in einem ständigen Diskurs, diese durch unterschiedliche Nutzungsansprüche entstehende Konflikte zu vermeiden oder auf einander abzustimmen bzw. das

¹ <https://rm.coe.int/16804895e4>

² <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19790171/index.html>

³ https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/planen_bauen_wohnen/stadtplanungs_und_bauordnungsamt/stadtplanung/raumplanung/index.html

Konfliktpotenzial zu minimieren und durch geeignete Faktoren eine nachhaltige Raumentwicklung zu ermöglichen.

4. Raumplanung in Liechtenstein

4.1 Liechtenstein – erste raumplanerische Vorgaben

Die Raumplanung, als Reaktion auf raumwirksame Entwicklungen, und deren Instrumente zur Umsetzung wurden in Liechtenstein bereits 1947 mit der Verabschiedung des Baugesetzes verankert. Zu einer Zeit also, in der das Land noch stark landwirtschaftlich geprägt und der wirtschaftliche Aufstieg Liechtensteins zu einem führenden Industrie- und Dienstleistungsplatz erst in Ansätzen ersichtlich war.

Mit der Waldordnung von 1865, die 1991 ins Waldgesetz überführt wurde, sowie dem Naturschutzgesetz aus dem Jahre 1933, das 1996 durch das Gesetz zum Schutze von Natur und Landschaft abgelöst wurde, wurden jedoch schon früher Bestimmungen formuliert, die der „*vo-rausschauenden, planmässigen Gestaltung des Gesamtraumes und der Teilräume des Landes zur Gewährleistung der bestmöglichen Nutzung und Sicherung des Lebensraumes im Interesse des Gesamtwohles unter Bedachtnahme auf die natürlichen und historisch gewachsenen Gegebenheiten, die ökologischen Erfordernisse, die abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung sowie die freie Entfaltung des einzelnen in der Gemeinschaft*“ dienen.⁴

4.2 Liechtenstein – die räumliche Ausgangslage

Diese, für die damalige Zeit aussergewöhnliche Sensibilisierung für die Raumplanung überrascht jedoch nicht. Bei einer Ausdehnung von 160 km² ist in Liechtenstein die hoheitlich zur Verfügung stehende Fläche zur Abdeckung der Bedürfnisse der Bevölkerung sehr begrenzt. Rund zwei Drittel dieser Fläche sind zudem Hanglagen und Gebirge, deren Nutzung nur sehr eingeschränkt möglich sowie mit grossem Aufwand verbunden ist.⁵ Zudem konnte die rund 50 km² grosse Talfläche, die sich für eine produktive Bewirtschaftung eignet, erst nach der Errichtung der Rheindämme im 19. Jahrhundert⁶ sowie des Binnenkanalsystems in den 1930-er und 40-er Jahren⁷ ganzjährig und vor Überschwemmungen geschützt bearbeitet werden. Nutzbare Bodenflächen waren somit lange Zeit ein knappes Gut in Liechtenstein und erhielten dadurch auch die entsprechend hohe Wertschätzung in der Bevölkerung.

Diese Wertschätzung zeigte sich auch an der damaligen Siedlungsstruktur. Der landwirtschaftlich geeignete Boden wurde von einer Überbauung möglichst freigehalten und für die Versorgung der Bevölkerung gesichert. Die Siedlungen wurden kompakt und mehrheitlich am Hangfuss errichtet, wo sie möglichst wenig fruchtbares Kulturland verbrauchten sowie vor Überschwemmungen geschützt waren. Verbunden waren diese um die Jahrhundertwende durch ein dichtes Netz von Fahrwegen und wenigen Strassen.⁸

⁴ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrK&Gesetzesnummer=10000036>

⁵ <https://www.ilv.li/files/abi/pdf-llv-abi-arealstatistik-resultate.pdf>

⁶ Lorenz Hollenstein in *Der Alpenrhein und seine Regulierung*; S. 52ff

⁷ Eugen Bühler in *Das Fürstentum Liechtenstein im Wandel der Zeit und im Zeichen seiner Souveränität*; S. 53f

⁸ Karl Hartmann in *Das Fürstentum Liechtenstein im Wandel der Zeit und im Zeichen seiner Souveränität*; S. 42f

Mit dem Beginn der Industrialisierung änderte sich die Rolle des Bodens und damit sein Stellenwert.

Erste Ausnahmen dieser ursprünglich bodenschonenden Nutzung bilden die nach dem ersten Weltkrieg entstehenden Industriebetriebe, die mehrheitlich ausserhalb der Dörfer errichtet wurden und damit eine räumliche Entwicklung in diesen Gebieten lancierten, die bis heute prägend für die Ortsbilder ist.

In diesem Zeitraum wurde auch das Strassennetz, ausgehend von der Durchgangsstrasse Balzers-Schaanwald, schrittweise ausgebaut und war bereits ab 1931 staubfrei. Für die Verkehrsanbindung an die Schweiz standen vier hölzerne Brücken bei Bendern, Schaan, Vaduz und Balzers sowie die Eisenbrücke in Ruggell zur Verfügung.⁹ Ein umfangreiches Postautoangebot ermöglichte seit den 20-er Jahren eine gute Anbindung an die umliegenden Regionalzentren.¹⁰

Die Eisenbahnlinie Feldkirch-Buchs mit der Rheinbrücke in Schaan sowie den Bahnhöfen Nendeln und Schaan-Vaduz wurde 1872 realisiert und ist seit 1926 elektrifiziert. Zur besseren Bedienung des Ortsbereichs Schaanwald wurde zudem 1902 die Haltestelle Schaanwald eröffnet. Die gewählte Linienführung stellte einen Kompromiss dar, wollte doch die Fürstlich Liechtensteinischen Regierung im Rahmen der Konzessionsvergabe die Strecke von Feldkirch über Schaanwald-Nendeln-Schaan-Vaduz-Triesen-Mäls nach Sargans führen, während die ursprüngliche Idee der Erbauer eine Umfahrung Liechtensteins durch eine Verbindung Feldkirch-Rüthi vorsah.¹¹ Dank dieser vorausschauenden Intervention der Regierung war Liechtenstein an das Schweizerische sowie Österreichische Bahnnetz, das wiederum die Verbindung nach Deutschland sicherstellte, angeschlossen.

4.3 Liechtenstein – einstiger Pionier in der Raumplanung

Regierung und Landtag erkannten, dass der einsetzende Wandel nach dem zweiten Weltkrieg grosse Auswirkungen auf die Ausgestaltung des Landes haben wird und es neue Rahmenbedingungen braucht, um das knappe Gut Boden haushälterisch zu nutzen. Im Wissen um den Wert des beschränkt verfügbaren Bodens legten sie 1947 im Baugesetz nicht nur baurechtliche Bestimmungen fest, sondern definierten zudem auch planerische Vorgaben, die noch heute Bestandteil der Liechtensteinischen Gesetzgebung sind.

So beschreibt das Baugesetz bereits die Gemeindebauordnung mit Zonenplan zur Einteilung des Baugebietes, den Überbauungsplan und Baulinien für eine geordnete Bebauung und Erschliessung von Gebieten, die Art und Weise der möglichen Gebäudevolumen im Sinne des Heimatschutzes und die Ausgestaltung der öffentlichen Wasserversorgung.

Zusammen mit den 1923 im Sachenrecht definierten Rechtsbestimmungen zur Baulandumlegung hatte Liechtenstein mit diesem Gesetz eine raumplanerische Pionierleistung erbracht und nahm zu dieser

Faktenbox 1947		
Sozial		
Einwohner		12'680
Altenquotient	[%]	
Motorfahrzeuge		535
Personenwagen	[pro 1'000 EW]	26
bewohnte Gebäude		
Ökonomisch		
Staatseinnahmen	[Mio. CHF]	4
AHV-pflichtiges Einkommen	[Mio. CHF]	
Beschäftigte		5'500
Zupendler		1'200 (1955)
Bautätigkeit	[Tsd m ³]	
Ökologisch		
Landw. genutzte Flächen	[ha]	4'334 (1955)
Landw. nutzbare Flächen	[ha]	
Siedlungsfläche	[ha]	
Bodenversiegelung	[ha]	
Natur- und Landschaftsschutzgebiete	[ha]	

⁹ http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/image/000065776_20032/19/#topDocAnchor

¹⁰ http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/image/000064739_1925/233/LOG_0059/

¹¹ Lothar Beer in *Bauen für Liechtenstein*; S.140ff

Zeit eine regionale Vorreiterrolle in der Raumplanung ein. Vorarlberg, St. Gallen sowie Graubünden haben entsprechende Regelungen erst Jahrzehnte später eingeführt.

4.4 Liechtenstein - die Chronologie der räumlichen Entwicklung seit 1947

„Diese Einigkeit im Landtag und in den Behörden in der vergangenen Legislaturperiode hat dazu geführt, dass einige grosse Arbeiten projektiert und begonnen wurden, deren Durchführung und Vollendung die Aufgabe von Ihnen, meine Herren Abgeordneten, sein wird. Das Bauunternehmen des Saminawerkes ist von diesen die grösste Arbeit. Jedermann im Lande weiss, von welcher lebenswichtiger Bedeutung es für das Land ist, seinen eigenen Strom erzeugen zu können, nachdem die Wirtschaftsentwicklung im Lande eine steigende Industrialisierung in Liechtenstein herbeiführt. Dieses grosse Werk soll in der kommenden Legislaturperiode seinen Abschluss finden. Als zweitgrösste Arbeit wurde projektiert und begonnen die Automatisierung unseres Telefonnetzes. Auch dieses Bauvorhaben ist im Hinblick auf unser bescheidenes Budget ein grosses Beginnen, aber von grosser Wichtigkeit für die Entwicklung des immer intensiver werdenden Wirtschaftslebens des Landes. Ich möchte auch dieses Bauunternehmen Ihrem Interesse und Ihrer Aufmerksamkeit anempfehlen. Ausserdem wurden projektiert und zum Teil schon mit dem Bau von einigen Strassen begonnen, die wichtige Verbindungen im Unterlande darstellen. Ich glaube, es freut nicht nur mich, sondern auch alle anderen Bürger im Lande, dass mit dem Bau einiger Strassenprojekte schon begonnen wurde oder die Vorarbeiten schon so weit abgeschlossen sind, dass der Bau in Angriff genommen werden kann. Die Modernisierung des Strassennetzes im Unterlande, so wie sie jetzt schon im Oberland besteht, ist von grosser wirtschaftlicher Bedeutung, da sie die Gemeinden des Unterlandes enger zusammenschliesst.“ (Thronrede (1949); S.D. Fürst Franz Josef II)

1949 wurde zusammen mit dem Saminakraftwerk auch der neue Tunnel eröffnet, der die Entwicklung des Berggebiets ermöglichte. Zudem wurde im Steg der Stausee eingeweiht. Dieser bildet als eine raumprägende Baute heute einen Schwerpunkt der landesweiten Freizeitnutzung.

Bereits 1950 wurde im Steg der erste Skilift Liechtensteins eröffnet und war über 50 Jahre in Betrieb. Da sich das Gebiet Steg vom alpinen zum liechtensteinischen Zentrum für nordischen Wintersport wandelte, wurde der Betrieb 2003 eingestellt und die Anlage abgebrochen.¹²

Um die einzigartige Fauna und Flora langfristig zu erhalten, wurde 1952 das Malbuntals als Pflanzenschutzgebiet ausgeschieden.

Auf der Grundlage des Baugesetzes aus dem Jahre 1947 erliess Vaduz als erste Gemeinde 1954 eine Bauordnung mit dazugehörendem Zonenplan. Weitere Gemeinden folgten in den 1960-er Jahren. Nachdem die Regierung 1975 eine provisorische Bauordnung für die Gemeinde erlassen hatte, beschloss Triesenberg als letzte Gemeinde Liechtensteins in einer Volksabstimmung im Jahre 2000 ihre Bau- und Zonenordnung.

Prägend bei der Ausgestaltung der Zonenpläne in den 50-er und 60-er Jahren war primär der einsetzende Wandel in der Wirtschaft und Gesellschaft, welcher die Betrachtung und Wertung des Bodens veränderte. Wurde dieser bis anhin als Existenzsicherung verstanden und aufgrund seines knappen Vorkommens haushälterisch genutzt, sah man diesen nun als Chance, am Aufschwung durch die rasante Entwicklung von Industrie- und Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen teilzunehmen. In den Zonenplänen wurden Bauzonen ausgeschieden und damit festgelegt, wer mit seinem Grundstück an dieser baulichen Entwicklung teilnehmen konnte und wer nicht. Auch um die notwendige demokratische Akzeptanz dieser Pläne zu erreichen, wurden Bauflächen ausgeschieden, die den damaligen Bedarf an Bauland um ein Vielfaches überstiegen und

¹² <https://valuenalopp.li/>

diesen, zusammen mit den nachfolgenden weiteren Einzonierungen, für Jahrzehnte abdeckten. Aufgrund dessen wurden in den letzten Jahren nur noch bei Vorliegen von tatsächlich sowie objektiv begründeten Bedürfnissen weitere Flächen in die Bauzone einzoniert und die Bauränder blieben weitgehend erhalten. Heute weisen die Gemeinden Liechtensteins, je nach Berechnungsart, Bauzonen für rund 100'000 - 140'000 Einwohner und Einwohnerinnen aus.¹³

Im Zuge der Industrialisierung und der damit verbundenen Umweltbelastungen wurde zum Schutze der Gesundheit von Mensch und Tier bereits 1957 das Gesetz über den Schutz der Gewässer vor Verunreinigungen verabschiedet und damit der Grundstein für das heutige Bach- und Gewässersystem gelegt. Dieses Gesetz wurde 2003 den aktuellen Gegebenheiten angepasst und durch das aktuelle Gewässerschutzgesetz ersetzt.

Zu Veränderungen kam es durch die Industrialisierung auch im Berggebiet. Wurden früher die wenigen Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden konnten, gepflegt und die Wege unterhalten, so führte die reduzierte landwirtschaftliche Nutzung zu einer zunehmenden Verunkrautung der besten Böden und Vergandung der alpwirtschaftlichen Kulturlächen.¹⁴

Parallel zu dieser Entwicklung erhielt das Berggebiet, als Folge des wirtschaftlichen Aufschwungs und des in diesen Jahren aufkommenden Wohlstandes der Bevölkerung, eine Bedeutung als Freizeitgebiet. Neben einem bescheidenen Sommertourismus zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelte sich mit der ganzjährigen Offenhaltung der Malbunstrasse ab dem Winter 1959/60 ein rasch anwachsender Wintertourismus.¹⁵

Die intensive ganzjährige Nutzung des Berggebietes und das stark angewachsene Schadenpotenzial führten zusammen mit der erfolgten Entwaldung und der beschriebenen unregelmässigen alpwirtschaftlichen Nutzung zu einer deutlichen Verschärfung der Naturgefahrensituation. Verschiedene Lawinenschäden an Gebäuden und im Bereich der Verkehrswege dokumentierten die Gefährlichkeit dieser neuen Art der Gebietsnutzung und die Bedeutung und Notwendigkeit einer übergeordneten Planung.

Einer der ersten, der diese Entwicklungen landesweit erkannte und thematisierte, war der ehemalige Landesforstmeister Eugen Bühler. Dieser verfasste 1960 in der Zeitschrift *Bergheimat* den Aufsatz „Landesplanung tut not“.¹⁶ In diesem führte er aus, dass sich Liechtenstein den einsetzenden Verschleiss von Boden und natürlichen Landschaften auf die Dauer nicht leisten könne. Um allen Bevölkerungsschichten ein sinnvolles und menschenwürdiges Leben zu ermöglichen forderte er eine in allen Sparten geregelte Nutzung des Landes und sah die Landesplanung als alleiniges Instrument, diese Ziele zu erreichen: *„Die Landesplanung ist weniger Planung als vielmehr Koordination von Einzelmassnahmen. Der Bevölkerungszuwachs und der steigende Lebensstandard machen das Leben von Jahrzehnt zu Jahrzehnt komplizierter. Die Vielzahl der Massnahmen muss aufeinander abgestimmt werden und zwar nicht nur während der Projektierung, sondern für die ganze Dauer der Gestaltung und Nutzung der Landschaft. Die [Landes]Planung will in jedem dieser Gebiete Natur, Siedlung, Wirtschaft und Verkehr in organischen Zusammenhänge als Gefüge sehen. Hieraus soll für den Einzelmenschen wie für die Gemeinschaft das*

¹³ Eigene Berechnung auf der Basis des Berichts zum Landesrichtplan

¹⁴ <https://www.llv.li/files/au/pdf-llv-au-bgs.pdf>

¹⁵ <https://www.llv.li/files/au/pdf-llv-au-bgs.pdf>

¹⁶ Eugen Bühler in *Landesplanung tut Not*; *Bergheimat* (1960); S 7-14

bestmögliche Dasein resultieren. Landesplanung ist eine Organisation, die schädigende Eingriffe in die Landschaft verhindert und andererseits eine möglichst gesunde Entwicklung gewährleistet.“

Er erkannte in demselben Aufsatz auch den grundlegenden Konflikt zwischen dem Einzelinteressen sowie dem Gemeinwohl als wichtiger Treiber in der Raumentwicklung: „Landschaftsschutz ist auf das Allgemeinwohl ausgerichtet und gerät vielfach zwangsläufig in Gegensatz zu den Einzelinteressen. Die Überspitzung dieser Einzelinteressen ist in unserer materialistischen Zeit stark in Erscheinung getreten. Wir Liechtensteiner geniessen die bürgerlichen und politischen Freiheiten und sind ein Volk von ausgeprägten Individualisten. Planung und Dirigismus von oben her lieben wir nicht. Und trotzdem muss nach praktischen Möglichkeiten für die Erhaltung unserer Landschaft gesucht werden.“

Desweiteren ermahnte er bereits damals die Bevölkerung, sich bei räumlich relevanten Entscheidungen ihrer Verpflichtung gegenüber der bestehenden Landschaft sowie den kommenden Generationen bewusst zu sein: „Noch kann unsere kleine Heimat als die schönste gepriesen werden. Wir haben die Pflicht, über die Schönheit hellhörig zu wachen und sie für spätere Generationen zu erhalten, auch wenn grosse Opfer notwendig sind. Die Naturfreunde und alle schollen- und heimatverbundenen Menschen müssen dabei an vorderster Front stehen.“

1960 wurde das Gebiet Sareis als Pflanzenschutzgebiet ausgeschieden.

Das bedeutsame Flachmoor in den Gebieten Schwabbrünnen/Aescher und den Gampriner Seeleien wurden 1961 unter Schutz gestellt und damit einmalige Lebensräume für seltene Tierpopulationen und Pflanzengesellschaften erhalten.

Die Entwicklung des Raums wird jedoch nicht nur durch räumliche direkt sichtbare Massnahmen, wie das Ausscheiden von Schutzgebieten, beeinflusst, sondern auch durch indirekte. Durch das Steuergesetz im Jahre 1961 wurde festgeschrieben, dass der Boden grundsätzlich nach Verkehrswert zu besteuern ist. Bei land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken ist der Ertragswert bei der Schätzung dann wesentlich mit zu berücksichtigen, wenn zwischen Ertragswert und Verkehrswert eine erhebliche Differenz besteht.

Ziel dieser Bestimmung war die Vermeidung der Bodenhortung und damit die Sicherstellung eines liquiden Bodenmarktes, der eine sinnvolle Entwicklung der Gemeinden sicherstellen sollte. Die Berechnung nach dem Verkehrswert wurde jedoch aufgrund des befürchteten Widerstandes in der Bevölkerung nie vollzogen.

Der erste Skilift im Malbun wurde 1962 eingeweiht. Damit wurde der Grundstein für die Entwicklung zur alpinen Winterdestination gelegt und 2008 mit dem Abschluss des Neubaus der Bergbahnen bekräftigt.¹⁷

1962 wurde die 5 Kilometer lange N13 zwischen Sargans und Bad Ragaz dem Verkehr übergeben. In den kommenden Jahrzehnten wurde diese zwischen der Verzweigung Sarganserland und

Faktenbox 1960		
Sozial		
Einwohner		16'628
Altenquotient	[%]	14.7
Motorfahrzeuge		3'063
Personenwagen	[pro 1'000 EW]	109
bewohnte Gebäude		3'159
Ökonomisch		
Staatseinnahmen	[Mio. CHF]	11.1
AHV-pflichtiges Einkommen	[Mio. CHF]	56.7
Beschäftigte		9'096
Zupendler		1'700
Bautätigkeit	[Tsd m ³]	
Ökologisch		
Landw. genutzte Flächen	[ha]	4'215
Landw. nutzbare Flächen	[ha]	
Siedlungsfläche	[ha]	
Bodenversiegelung	[ha]	
Natur- und Landschaftsschutzgebiete	[ha]	

¹⁷ http://www.heimatschutz.ch/uploads/tx_userzeitschrift/1_2010_3_d_01.pdf

St. Margrethen ausgebaut und Liechtenstein mit fünf Ein- und Ausfahrten an dieses übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Damit sicherte sich Liechtenstein eine gute überregionale Erreichbarkeit beim Individualverkehr. 2002 wurde die A13 mit dem Ausbau der Autostrasse Au bis Diepoldsau in eine Autobahn, abgeschlossen.¹⁸

„Die immer mehr ansteigenden Bodenpreise machen es den jungen Bürgern unseres Landes, die einen eigenen Haushalt gründen wollen, schwer oder sogar manchmal unmöglich, den für den Bau eines Eigenheimes notwendigen Grund zu erwerben. Man wird sich die Frage überlegen müssen, ob nicht die einzelnen Gemeinden bestimmte Grundflächen, solange deren Preise noch nicht zu hoch sind, ankaufen sollten, um diese später dann Gemeindebürgern, die einen Hausstand gründen, zu einem tragbaren Preis weiterzugeben. Es wäre daran zu denken, dass vielleicht das Land jenen Gemeinden, die für solche Ankäufe die notwendigen Mittel nicht besitzen, durch Darlehen an die Hand geht. Diese Darlehen könnten dann nach dem Weiterverkauf der Böden verrechnet werden.“ (Thronrede (1963); S.D. Fürst Franz Josef II)

1963 erteilte die Regierung dem Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH (ORL) den Auftrag, Grundlagen für die Schaffung eines Gesetzes zum Schutze des liechtensteinischen Alp- und Berggebietes zu erarbeiten. Mit dieser Grundlage sollte die Regierung die Möglichkeit erhalten, eine sinnvolle Bodennutzung unter Koordination und Abstimmung aller Nutzungsarten zu realisieren.¹⁹

„Durch Bodenzusammenlegung hat man in den vergangenen Jahren in dieser Richtung vorgearbeitet und die Entwicklung hat gezeigt, dass dies richtig war. Die Regierung bearbeitet gegenwärtig einen Gesetzesentwurf, welcher durch die Gewährung von Anbauprämien die landwirtschaftlichen Betriebe zu einer intensiveren Getreideproduktion veranlasst. Wir werden aber nicht der Frage ausweichen können, dass im Zuge einer umfassenden Landesplanung der für die Landwirtschaft notwendige Boden fixiert und für die Zukunft geschützt wird. Diese Planung sollte aber das ganze Land umfassen und neben der Abgrenzung des landwirtschaftlichen Geländes von den Bau- und Industriezonen müsste diese Planung sich auch auf die Bergwelt erstrecken und den Schutz der Schönheit der Alpen umfassen. In den Bergen wären Zonen abzugrenzen, in welchen jede Bautätigkeit ausgeschlossen ist, andernfalls laufen wir sonst Gefahr, dass unsere Bergwelt, teils durch ungeordnete Bautätigkeit, teils durch unzulässige Bewirtschaftungsformen schwer geschädigt wird.“ (Thronrede (1965); S.D. Fürst Franz Josef II)

Ein erstes Resultat des Auftrags an das ORL war die Unterschutzstellung des Stegs im Jahre 1965 mittels einer Bauordnung.

Das «Gesetz zum Schutz des Alpgebietes» war ein weiteres Ergebnis dieses Auftrags. Das Gesetz sah die Einteilung des Alpgebietes in verschiedene Nutzungszonen vor. Die Alpgenossenschaften und Gemeinden als Alpbesitzer waren der Vorlage gegenüber jedoch grösstenteils kritisch eingestellt. Sie befürchteten, bei Annahme des Gesetzes eine zu starke Beschneidung ihrer Rechte hinnehmen zu müssen. Leidenschaftliche Diskussionen begleiteten den anschließenden Abstimmungskampf, der 1967 mit einer deutlichen Ablehnung der Gesetzesvorlage durch das Volk endete.

„Im wirtschaftlichen Sektor ist der Fragenkomplex der Landesplanung von grosser Bedeutung. Aber auch die sozialen, kulturellen und geistigen Belange, welche miteingeschlossen sind, darf man nicht übersehen. Regierung und Behörden haben sich bereits im abgelaufenen Jahr mit diesem Fragenkomplex befasst und

¹⁸ https://de.wikipedia.org/wiki/Autobahn_13_%28Schweiz%29

¹⁹ <https://bua.regierung.li/BuA/default.aspx?nr=112&year=2008&filter1=baugesetz&backurl=modus%3dsearch%26filter1%3dvt%26filter2%3dbaugesetz>

sind schon umfangreiche und wertvolle Vorarbeiten vorhanden. Ich will hier auf die Dringlichkeit einer solchen Planung hinweisen. Die Landwirtschaft braucht neben der Industrie, soll sie ungestört wachsen können, einen gesicherten Entwicklungsraum. Alle Anstrengungen, unsere Landwirtschaft zu fördern, führen zu keinem Ziel, wenn wir dem Bauernstand nicht auf Generationen hinaus das notwendige Ackerland sichern. Der Boden bedeutet Lebensraum für die Landwirtschaft und ist gleichzeitig die Grundlage für jede rationelle Wirtschaft auf weite Sicht. Wie die Vorarbeiten zeigten, wird die Landesplanung auch die Voraussetzung schaffen, damit noch eine Bevölkerung von 140 000 Menschen in weitem Masse im eigenen Hause wohnen kann und nicht auf eine Wohnung in Wolkenkratzern angewiesen ist. Auch die Fragen des Naturschutzes und der Gesunderhaltung der Landschaft sind in dieser Planung eingeschlossen. Unsere Heimat ist zwar klein, mit landschaftlichen Schönheiten ist sie aber reich gesegnet. Diese gilt es zu erhalten, denn sie sind ein wertvolles Erbe, für dessen Weiterbestand wir der künftigen Generation verantwortlich sind.“
(Thronrede (1966); S.D. Fürst Franz Josef II)

Weil die Kritik der Gegner sich fast ausschliesslich auf die beschnittenen Kompetenzen der Alpbesitzer konzentrierte, erarbeitete die Regierung anschliessend einen neuen Vorschlag. Die kritisierten Punkte wurden in Form einer Verordnung, die auf bestehenden Gesetzen basierte, berücksichtigt. Diese im Jahr 1968 in Kraft gesetzte Verordnung über die Sanierung der Alp- und Berggebiete wurde zusätzlich vom Landtag genehmigt und erhielt dadurch eine verstärkte Legitimation. Nach 40 Jahren wurde diese 2008 überarbeitet und durch die Verordnung über die Erhaltung und Entwicklung des Berggebietes ersetzt.

Mit den Erfahrungen der Entwicklungsplanung für das Berggebiet wurde 1966 erkannt, dass auch eine entsprechende Planung für die eingesetzte Entwicklung in der Talebene notwendig ist. Mit der Erarbeitung eines entsprechenden Gutachtens wurde 1966 wiederum das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH beauftragt. 1968 übergibt dieses der Regierung einen Bericht zur räumlichen Entwicklung sowie den ersten Landesrichtplan. Der Landesrichtplan selbst wurde 1980 in Teilbereichen überarbeitet und weiterentwickelt. 2011 beschloss die Regierung nach intensiver Zusammenarbeit mit den Gemeinden sowie Konsultationen mit Organisationen und Verbänden den umfassend überarbeiteten Landesrichtplan mit dazugehörigem Bericht. Damit verfügte Regierung, Gemeinden sowie die Verwaltungsstellen nach über 30 Jahren wieder über ein aktuelles Instrument, das die übergeordneten Züge der gewünschten räumlichen Entwicklung behördenverbindlich und nachvollziehbar aufzeigt.²⁰

1966 wurde mit dem Äulehag in Balzers eines der letzten verbliebenen Relikte der ursprünglichen Auenlandschaft des Rheins unter Schutz gestellt und als Naturschutzgebiet ausgeschieden.

Da Siedlungen verstärkt und unkontrolliert in die bis anhin freie Landschaft zu wachsen begannen, wollte die Regierung mit einem weiterentwickelten Rechtsinstrumentarium auf diese neuen Herausforderungen reagieren. Ziel war es, entsprechend der jahrhundertealten Tradition sorgsamer mit dem Boden umzugehen und eine Verdichtung nach Innen zu erreichen. Um die vergessenen gegangenen Vorteile dieser Bauweise aufzuzeigen, veranstaltete die Regierung 1966 einen internationalen Wettbewerb zur bodensparenden und preiswerten Wohnformen. Im Jahre 1969 wurden diese Wettbewerbsprojekte der Bevölkerung anlässlich der 250-Jahrfeier des Fürstentums Liechtenstein in der Landesausstellung „Zeitgemässe Wohntypen“ vorgestellt und als Broschüre an alle Haushalte verteilt.²¹

²⁰ https://www.llv.li/files/abi/pdf-llv-slp-lrpl-gesamtbericht_3-2011.pdf

²¹ <http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/image/000000628/377/>

„Ich bin überzeugt, dass die Liechtensteiner erkennen werden, dass es ihre Verpflichtung ist, welche ihnen niemand abnehmen kann, im Rahmen unserer Grenzen den Wohnungs-, Ernährungs- und Erholungsraum auch für eine grössere Bevölkerungszahl in der Zukunft zu sichern. Es ist zu begrüßen, dass dieses Problem seit einiger Zeit auf einer politisch breiteren Basis erörtert wird und so schrittweise aus dem Meinungsstreit der verschiedenen Gruppen herauswächst. Dies ist ja eine Frage, welche das ganze liechtensteinerische Volk angeht. Die Lösung ist schwierig, stossen doch scheinbar in unvereinbarerweise Interessen der Privaten, der Gemeinden und Genossenschaften mit den Interessen des ganzen Landes zusammen. Aber auch da wird sich eine dauerhafte und gute Lösung finden lassen.“ (Thronrede (1968); S.D. Fürst Franz Josef II)

1968 schaffte die Regierung die Stabsstelle für Landesplanung (SLP), die die Umsetzung dieser neuen Grundlagen und Instrumente fördern soll und bestellte für zwei Jahre einen externen Raumplanungsdelegierten, der die Entscheidungsträger in raumplanerischen Fragen beriet. Die SLP wurde 2012 im Rahmen der Verwaltungsreorganisation als Stabsstelle aufgelöst und als Abteilung in das neu entstandene Amt für Bau und Infrastruktur eingegliedert.²²

Um die Integration des Landesrichtplans in die tägliche Arbeit der raumrelevanten Fragestellungen sicherzustellen, setzte die Regierung 1968 unter dem Vorsitz des für die Raumplanung zuständigen Regierungsmitglieds eine Konferenz der Chefbeamten ein. Dieses Gremium, das später unter dem Namen „Umwelt+Raum“ seine Arbeit verrichtete, wurde nach der Verwaltungsreorganisation 2013 nicht mehr einberufen und de facto still gelegt.

Die Umfahrung Gagoz in Balzers wurde gleichzeitig mit der Errichtung der Brücke Balzers-Trübbach erstellt und 1968 dem Verkehr übergeben.²³

„Wie überall im freien Europa hat die gewaltige Entwicklung der Wirtschaft und die damit verbundene Hebung des Lebensstandards auch bei uns eine sprunghafte Vergrösserung des Verkehrs herbeigeführt. In den vergangenen Jahren wurde unser Strassennetz zu einem erheblichen Teil modernisiert, und es ist auf diesem Gebiet eine grosse und gute Arbeit geleistet worden. Es ist aber der grosszügige Ausbau von Hauptverkehrsstrassen nicht zu umgehen. Die Sicherheit der Bewohner unseres Landes verlangt es ebenfalls. Nun ist wegen der Kleinheit Liechtensteins das Problem der Bodenauslösung besonders schwierig, und man wird nach neuen Wegen suchen müssen, um die durch die Grundabtretung für den einzelnen Bodenbesitzer entstehenden Belastungen auf einen breiteren Kreis zu verteilen. Wir sind wohl alle der gleichen Ansicht, dass die durch den neuen Strassenbau betroffenen Bodenbesitzer Opfer bringen müssen, doch sollte eine Art Lasten-Umlegungsverfahren gefunden werden, welches eine gerechtere Verteilung der Opfer begründet. Es wird Jeder einsehen, dass von einer neuen Strasse nicht nur die unmittelbaren Anlieger einen Vorteil haben, sondern es kommt dieser Vorteil einem viel breiteren Personenkreis zugute. Es erscheint mir daher die Forderung, auch die Lasten auf einen grösseren Kreis zu verlagern, sicher gerecht. Ein besonderes Augenmerk muss dabei auch der Frage der Entschädigung des betroffenen Bodenbesitzers zugewendet werden. Einerseits hat der Grundbesitzer natürlich das Anrecht auf einen gerechten Preis für den verlorenen Boden, andererseits darf man aber nicht durch die Forderungen nach allzu hochgeschraubten Bodenpreisen jeden Strassenbau von vornherein nahezu verunmöglichen. Ich bin mir, meine Herren Abgeordneten, bewusst, dass dieser Problemkomplex nicht einfach und auch nicht von heute auf morgen zu lösen ist doch können wir im Interesse der weiteren Entwicklung unseres Landes einer guten Lösung nicht ausweichen.“ (Thronrede (1969); S.D. Fürst Franz Josef II)

1969 wurde im Triesner Heilos eine weitere wertvolle Landschaft unter Schutz gestellt.

²² https://www.llv.li/files/abi/pdf-llv-slp-lrpl-gesamtbericht_3-2011.pdf

²³ <http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/fullscreen/000000628/367/>

Durch den Erlass des Gewerbegesetzes wurde 1969 das Gesetz über das Verbot der Eröffnung von Warenhäusern, Einheitspreisgeschäften und ähnlichen Grossunternehmungen und deren Filialen aus dem Jahre 1937 aufgehoben. Zwei Jahre später wurde zwar in Schaan das erste Einkaufszentrum eröffnet, eine Entwicklung auf der „grünen Wiese“, wie in der grenznahen Region, fand in Liechtenstein jedoch nicht statt.²⁴

1969 tritt das Gesetz über den Bau von Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen in Kraft.

Die letzte Flachmoorparzelle mit Restbeständen der Sibirischen Schwertlilie wurde 1972 im Gebiet Wisanels in Mauren durch das Ausscheiden dieses Naturschutzgebietes langfristig geschützt.

Faktenbox 1970			
Sozial			
Einwohner		21'350	
Altenquotient	[%]	14.1	
Motorfahrzeuge		8'662	
Personenwagen	[pro 1'000 EW]	297	
bewohnte Gebäude		4'286	
Ökonomisch			
Staatseinnahmen	[Mio. CHF]	47.5	
AHV-pflichtiges Einkommen	[Mio. CHF]	194.4	
Beschäftigte		11'569	
Zupendler		2'601	
Bautätigkeit	[Tsd m ³]	460.7	
Ökologisch			
Landw. genutzte Flächen	[ha]	3'771	(1969)
Landw. nutzbare Flächen	[ha]		
Siedlungsfläche	[ha]		
Bodenversiegelung	[ha]		
Natur- und Landschaftsschutzgebiete	[ha]	62	

„Die Aufgaben, welche auf den Staat zukommen, beanspruchen grosse finanzielle Leistungen von Seiten des Landes. Da leider die Goldmacherei keine Lösung ergibt, so heisst dies, dass wir mit den Geldern, die dem Land und den Gemeinden zur Verfügung stehen, sparsam umgehen müssen. Hüten wir uns, in Bauvorhaben Monumente für die Zukunft zu errichten, aus welchen dann gewaltige Pyramiden werden, die mit ihrem Gewicht Land und Leute von Liechtenstein erdrücken. Das heisst, dass wir beim Bau von öffentlichen Gebäuden, wie zum Beispiel auch von Schulen, vom Standpunkt der Zweckmässigkeit ausgehen und uns nicht von lokaler Eitelkeit beeinflussen lassen. Der Strassenbau ist so zu führen, dass er einem wirklich vorhandenen Bedarf angepasst wird und nicht irgendwelchen Phantasien bezüglich möglicher Verkehrsentwicklungen entspringt. Zum Beispiel verlangt der jetzige grosszügige Ausbau der Strasse zwischen Schaan und Nendeln, dass sie sowohl in Schaan wie in Nendeln ihre verkehrsgerechte Weiterführung bekommt. Es wäre nicht gerechtfertigt, wenn man eine sogenannte Umfahrungsstrasse ausführen würde, welche dann parallel zur Strasse Nendeln-Schaan läuft. Wir werden daher auch nicht den Durchzugsverkehr übernehmen, der die künftige autobahnmässig ausgebaute Arbergstrasse benutzend, die Schweizer N 3 erreichen will. Dies würde nämlich eine ebenfalls autobahnmässig ausgebaute Strasse an Schaanwald, Nendeln, Mauren, Eschen vorbei bis Bändern bedeuten.“ (Thronrede (1974); S.D. Fürst Franz Josef II)

1974 wurden weitere Flachmoore in Mauren durch das Naturschutzgebiet Birka unter Schutz gestellt und damit in ihren Beständen erhalten.

Zudem trat 1974 das Grundverkehrsgesetz in Kraft, das mit seinen Bestimmungen zum Grundstückseigentum ebenso Einfluss auf die räumliche Entwicklung Liechtensteins nimmt.

„Für Leute, die kein grosses Vermögen haben und nicht in Industripapiere oder andere Werte ausweichen können, bleibt nur die Möglichkeit, sich ein eigenes Heim zu sichern. Die Voraussetzung dafür ist nicht nur eine entsprechend klug durchgeführte Subventionsregelung und Krediterleichterung, sondern auch die Beschaffung des Baugrundes. Daher leuchtet es ein, dass die notwendigen Gelder zwecks Subventionierung für die öffentliche Hand vorhanden sein müssen. Einzelpersonen oder juristische Personen mit entsprechendem Vermögen und Einkommen, welche grosses Bauland in der Bauzone besitzen, müssen diesbezüglich auf jeden Fall höher als bis jetzt besteuert werden. Auf diese Weise stehen dem Staat mehr Mittel zur Verfügung für die Finanzierung der Bauvorhaben und gleichzeitig kommt Bauland in den Kaufverkehr.“ (Thronrede (1975); S.D. Fürst Franz Josef II)

²⁴ <https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/146840/eth-25806-01.pdf>

Um den stark veränderten Anforderungen an den Raum adäquat begegnen zu können, hat die Regierung 1975 eine grosse interdisziplinäre Arbeitsgruppe eingesetzt, die die 1968 lancierten Bemühungen für ein neues Baugesetz mit planungsrechtlichen Bestimmungen abschliessen soll. Diese Arbeiten scheiterten jedoch, so dass Anfang der 80er Jahre die Regierung eine grosse Teilrevision des bestehenden Baugesetzes aus dem Jahre 1947 beschloss, die 1985 rechtskräftig wurde.

Der erforderliche Kredit für die Umfahrung Schaan/Vaduz, der ersten Bauetappe des übergeordneten neuen Strassenkonzeptes, wurde 1976 in einer Volksabstimmung mit knapp über 80% abgelehnt. In der Folge erlahmten die staatlichen Bestrebungen für den Ausbau des bestehenden Strassensystems.²⁵

1977 trat das Wohnbauförderungsgesetzes zur Intensivierung des Baus von Eigenheimen sowie Unterstützung des Wohnungserwerbs in Mehrfamilien-, Reihen- und Treppenhäuser in Kraft.

Mit dem Beschluss der Unterschutzstellung des 93,4 Hektar grossen Ruggeller und Schellenberger Rietes erliess die Regierung des Fürstentums Liechtenstein 1978 das grösste Naturschutzgebiet Liechtensteins.

1980 wird der Bevölkerung durch ein Konsortium ein Projekt vorgestellt, das die Nutzung des Rheins zur Herstellung von elektrischer Energie vorsah. Das Projekt beinhaltete fünf Staustufen auf einer Länge von 30 km und hätte aufgrund dessen grosse Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie deren Nutzung gehabt. Das 1990 überarbeitete Projekt wurde 1994 jedoch aufgrund der massiven Auswirkungen, insbesondere auf das Grundwasser, von der Schweizerischen wie auch von der Liechtensteinischen Regierung abgelehnt und vom Projektkonsortium 1995 endgültig eingestellt.²⁶

Sozial		
Einwohner		25'215
Altenquotient	[%]	15.0
Motorfahrzeuge		16'302
Personenwagen	[pro 1'000 EW]	487
bewohnte Gebäude		5'547
Ökonomisch		
Staatseinnahmen	[Mio. CHF]	147.8
AHV-pflichtiges Einkommen	[Mio. CHF]	549.5
Beschäftigte		14'840
Zupendler		3'279
Bautätigkeit	[Tsd m ³]	554.2
Ökologisch		
Landw. genutzte Flächen	[ha]	3'648
Landw. nutzbare Flächen	[ha]	
Siedlungsfläche	[ha]	
Bodenversiegelung	[ha]	
Natur- und Landschaftsschutzgebiete	[ha]	161

Zu Beginn der 80-er Jahren lancierten die Raumplanungsfachämter der Kantone Graubünden und St. Gallen sowie der Länder Vorarlberg und Liechtensteins den informellen Austausch und die Zusammenarbeit bei grenzüberschreitend relevanten Fragestellungen.

Um der stetigen Reduktion der landwirtschaftlich nutzbaren Flächen entgegenzuwirken, wurde 1985, auf der Grundlage des Berichts zur räumlichen Entwicklung aus dem Jahre 1968, eine provisorische Landwirtschaftszone ausgeschieden und diese 1992 durch die Verabschiedung des Gesetzes zur Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens definitiv gesichert.

²⁵ <http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/fullscreen/000000628/481/>

²⁶ <http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/fullscreen/000291634/181/>

1987 überweist der Landtag ein Postulat an die Regierung, in dem er diese einlädt, ein Konzept für den Landschaftsschutz im Berg- und Alpengebiet und die möglichen Erholungs- und Freizeitnutzungen zu erstellen. Aus politischen Gründen hat sich die Bearbeitung über Jahre hingezogen und das Postulat wurde erst 2000 mit dem „Konzept zur Entwicklung und Erhaltung des Berggebiets“ beantwortet. Dieses zeigt für das Gebiet über 1'100 m.ü.M. auf, wie die Nutzungsansprüche der einzelnen Interessen künftig besser koordiniert und in konfliktfreier Form befriedigt werden können.

Faktenbox 1990			
Sozial			
Einwohner		29'032	
Altenquotient	[%]	15.6	
Motorfahrzeuge		23'179	
Personenwagen	[pro 1'000 EW]	594	
bewohnte Gebäude		6'858	
Ökonomisch			
Staatseinnahmen	[Mio. CHF]	276.1	
AHV-pflichtiges Einkommen	[Mio. CHF]	1'092.7	
Beschäftigte		19'905	
Zupendler		6'885	
Bautätigkeit	[Tsd m ³]	767.0	
Ökologisch			
Landw. genutzte Flächen	[ha]	3'527	(interpol.)
Landw. nutzbare Flächen	[ha]		
Siedlungsfläche	[ha]		
Bodenversiegelung	[ha]		
Natur- und Landschaftsschutzgebiete	[ha]	161.2	

Im Jahre 1988 wurde das Abfallgesetz erlassen, das durch Bestimmungen zur Verwertung und Lagerung des Abfalls auch raumrelevanten Einfluss hat. Aufbauend auf diesem Gesetz wurde 2005 das Deponiekonzept für Liechtenstein verabschiedet, das heute die effiziente Kooperation der Gemeinden beim Betrieb von Deponien sicherstellt.

„Für einen Teil unserer Bevölkerung sind die hohen Bodenpreise ein zentrales Problem. An dieser Situation ist die heutige Besteuerung nicht unschuldig. Es heisst, dass die bestehenden Bauzonen bereits Platz bieten für eine Wohnbevölkerung von rund hundertzwanzigtausend Einwohnern. Nachdem wir aber nur ein Viertel dieser Bevölkerung haben, müssten nach den Gesetzen des Marktes ausreichend Bauplätze zu niedrigen Preisen verfügbar sein. Dies ist aber offensichtlich nicht der Fall. In der Vergangenheit wurde von verschiedenen Seiten immer wieder den Spekulanten die Schuld an den hohen Bodenpreisen in die Schuhe geschoben. Um die Bodenspekulation zu verhindern, wurde der Erlös aus Grundstücksverkäufen für liechtensteinische Verhältnisse ausserordentlich hoch besteuert. Der Erfolg dieser Massnahme ist, dass noch weniger Grundstücke auf den Markt kommen und der Verkäufer versucht, die Steuer auf den Verkaufspreis zu schlagen, was unweigerlich zu höheren Grundstückspreisen führt. Noch preistreibender ist wahrscheinlich die starke steuerliche Begünstigung der Vermögensanlage in Grund und Boden, wenn man dies mit anderen Anlagemöglichkeiten vergleicht. In der Regel wird die Vermögenssteuer von den Verkehrswerten erhoben, bei Grund und Boden dagegen zu historischen Werten, die nur einen Bruchteil des Verkehrswertes betragen und deshalb so gut wie keine steuerliche Belastung bedeuten. Falls wirklich günstige Grundstückspreise gewünscht werden, müsste die Grundstücks-Gewinnsteuer abgeschafft und der Baugrund zu Verkehrswerten besteuert werden. Selbstverständlich könnte im Gesetz für jeden einzelnen eine gewisse Freigrenze an Baugrund festgelegt werden, unter der wie bisher praktisch keine Besteuerung anfällt. Umgekehrt wäre es denkbar, dass, falls jemand mehr als eine gewisse Fläche an Baugrund besitzt, zur normalen Vermögenssteuer noch gewisse Zuschläge eingehoben werden. Anstatt der bestehenden Bevorteilung gegenüber anderen Vermögenswerten würde ab einer gewissen Zahl von Bauplätzen eine steuerliche Zusatzbelastung erfolgen. Für grössere Grundbesitzer ist es dann vorteilhafter, einen Teil ihrer Bauplätze zu verkaufen und andere Geldanlagen zu suchen, die volkswirtschaftlich oft auch produktiver sind.“ (Thronrede (1991); S.D. Fürst Hans Adam II)

Um innerhalb der Bauzone in Lage und Form zweckmässig gestaltete und erschlossene Baugrundstücke zu fördern, die eine bessere Nutzung zulassen, wurde 1991 das Baulandumlegungsgesetz beschlossen.

1991 hat der Landtag die Regierung mittels eines weiteren Postulats verpflichtet, ein zweckmässiges Planungsgesetz zur koordinierten und wohlgeordneten Entwicklung des Landes zu erarbei-

ten. Bereits 1992 lag der Entwurf eines Planungsgesetzes vor, das die Entwicklungen der vergangenen Jahre aufnahm und Bestimmungen enthielt, die für die kommenden Jahre eine haus-
hälterische Entwicklung ermöglicht hätten. Die folgende politische und gesellschaftliche Diskus-
sion über das Pro und Contra wurde über einen grossen Zeitraum und sehr intensiv geführt. Im
Jahre 2002 beschloss der Landtag mit 24:1 Stimmen einen revidierten Gesetzesentwurf, der je-
doch im selben Jahr in einer Volksabstimmung keine Mehrheit in der Bevölkerung fand und mit
 $\frac{3}{4}$ der Stimmen abgelehnt wurde.²⁷

1995 veranstaltete die Regierung einen öffentlichen Ideenwettbewerb Verkehr, mit dem auf Lan-
desebene wieder begonnen wurde, Visionen der Mobilitätsentwicklung für Liechtenstein aufzu-
zeigen beziehungsweise Gesamtverkehrskonzeptionen zu erarbeiten. Es folgten der Entwurf ei-
nes Liechtensteinischen Gesamtverkehrskonzepts 2001 und der Verkehrsbericht 2004. Keine
dieser Initiativen konnte jedoch langfristig eine Wirkung entfalten. Mit dem Mobilitätskonzept
„Mobiles Liechtenstein 2015“ wurde dann 2008 ein Verkehrskonzept beschlossen, das erstmals
die Wechselwirkung zwischen Verkehr und Siedlung aufgenommen und als Basis in der Erarbei-
tung von Lösungen verwendet hat. 2016 wurde dieses Konzept überarbeitet und durch einen
Statusbericht bis 2020 erweitert.²⁸

Seit 1995 verfolgen die Regierungen des Fürstentums Liechtenstein, des Landes Vorarlberg und
der Kantone Graubünden und St. Gallen eine stärkere Zusammenarbeit bei Anliegen, die den
Alpenrhein betreffen. Im Dezember 1998 haben die Regierungen der vier Länder und Kantone
eine „Kooperationsvereinbarung Alpenrhein“ abgeschlossen, um als übergeordnetes Ziel eine si-
chere und nachhaltige Entwicklung zum gemeinsamen Nutzen des Alpenrheingebiets zu fördern.
Insbesondere die Gewährleistung der Hochwassersicherheit, die sparsame und umweltverträgli-
che Nutzung von Raum und Ressourcen sowie die Erhaltung und Mehrung der Naturwerte am
Alpenrhein sind dabei im Fokus. 2005 konnte das Entwicklungskonzept Alpenrhein verabschiedet
werden. Dieses beinhaltete Analysen für das Gewässersystem Alpenrhein in verschiedenen
Fachgebieten wie Hochwasserschutz, Grundwasser und Gewässerökologie. Zudem definierte es
Massnahmenkonzepte und Handlungsempfehlungen für ein gemeinsames Vorgehen der Anlie-
gerstaaten. In den nachfolgenden Jahren wurden weitere Vertiefungsstudien erarbeitet. Diese
bilden auch die fachliche Grundlage für geplante Aufweitungen, die teilweise kurz vor der Reali-
sierung stehen.²⁹

In einer Abstimmung in Schaan wurde 1999 die Initiative „Umfahrungsstrasse für ein lebenswer-
tes Schaan“ durch die Stimmbürger mit 54.8% verworfen und der Kredit zur Ausarbeitung einer
Umfahrungstrasse für das Dorfzentrums abgelehnt.³⁰

Im Jahre 2000 wird auf den bestehenden Schienen der Liechtenstein-Takt lanciert, der auf Pen-
delnde ausgerichtet ist und neben dem Linienbus eine weitere Alternative zum MIV darstellt.³¹

²⁷ http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/image/000306372/168/LOG_0008/

²⁸ <https://www.llv.li/#/1688/mobilitatskonzept>

²⁹ <http://www.alpenrhein.net/DieOrganisationen/IRKA/tabid/96/Default.aspx>

³⁰ <http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/fullscreen/000306372/29/>

³¹ <http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/fullscreen/000306372/74/>

Aufgrund des Abstimmungsausgangs zum Raumplanungsgesetz wurde 2002 einer Arbeitsgruppe der Auftrag erteilt, die im Baugesetz von 1947 enthaltenen planungsrechtlichen Bestimmungen zu übernehmen und mit der aktuellen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts sowie des Staatsgerichtshofs zu ergänzen. Dieses neu erarbeitete Baugesetz mit einem planungsrechtlichen Teil wurde 2008 durch den Landtag beschlossen.

Zwar hatten einzelne Gemeinden bereits früher das Instrument des Richtplanes genutzt, aber durch die

Aufnahme ins neue Baugesetz wurde diese Möglichkeit zur Gestaltung der Gemeinde gesetzlich verankert. In den darauffolgenden Jahren erarbeiteten die Gemeinden entsprechende Gemeinderichtpläne, die die gewünschte räumliche Entwicklung sowie die dazu notwendigen Massnahmen nachvollziehbar aufzeigen.

Um das Zentrum sowie Wohnquartiere von Durchgangsverkehr zu entlasten, wird 2002 die Rheinstrasse in Vaduz dem Verkehr übergeben.³²

Eine geplante Fuss- und Radbrücke zwischen Triesen und der Weite wurde 2003 in einer Volksabstimmung durch die Gemeinde Wartau abgelehnt.³³

2004 wird eine neue grenzüberschreitende Radverbindung zwischen Mauren und Feldkirch errichtet.³⁴

Bereits 2007 fingen die Vorarbeiten für die Teilnahme der Region Werdenberg und Liechtenstein am neu beschlossenen Agglomerationsprogramm der Schweiz an. Zwar gab es in den Jahren davor schon informelle Treffen zwischen den Gemeinden beider Seiten des Rheins zu allgemeinen und projektspezifischen Fragen. Ein grenzüberschreitendes Verständnis für eine abgestimmte und strukturierte Entwicklung der Region war jedoch nicht vorhanden. Im Rahmen dieses intensiven Prozesses wuchs die Erkenntnis, dass die Region zwar durch eine Grenze geteilt ist - und damit unterschiedlichen Rechtssystemen unterliegt - diese sich insgesamt jedoch aufgrund der geringen Grenzwiderstände zu einem funktionalen Raum entwickelt hat, der wirtschaftlich, gesellschaftlich und ökologisch stark vernetzt ist. Ausgehend von dieser Feststellung wuchs der Wille zu einer grenzüberschreitenden vertieften Zusammenarbeit in räumlichen Fragen. Mit der Gründung des Vereins Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein 2009 wurde dieser Wille umgesetzt. Zweck des Vereins ist eine verstärkte Zusammenarbeit, die gemeinsame Entwicklung von Zukunftsperspektiven und deren Umsetzung sowie eine effiziente Erfüllung öffentlicher Aufgaben. Zudem erarbeitete er als Träger des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein das Agglomerationsprogramm, bereitet dessen Umsetzung vor und fördert dessen stete Weiterentwicklung. Gründungsmitglieder sind neben den 11 Gemeinden Liechtensteins sowie den 6 Gemeinden der Region Werdenberg auch der Kanton St. Gallen sowie das Land Liechtenstein. Mit Sargans als weiteres Mitglied und Feldkirch als Beobachter kann sichergestellt werden, dass die

Faktenbox 2000		
Sozial		
Einwohner		32'863
Altenquotient	[%]	16.2
Motorfahrzeuge		31'340
Personenwagen	[pro 1'000 EW]	672
bewohnte Gebäude		8'341
Ökonomisch		
Staatseinnahmen	[Mio. CHF]	1'115.9
AHV-pflichtiges Einkommen	[Mio. CHF]	1'867.1
Beschäftigte		26'797
Zupendler		11'192
Bautätigkeit	[Tsd m ³]	972.4
Ökologisch		
Landw. genutzte Flächen	[ha]	3'592
Landw. nutzbare Flächen	[ha]	5'461 (interpol.)
Siedlungsfläche	[ha]	1'259
Bodenversiegelung	[ha]	786
Natur- und Landschaftsschutzgebiete	[ha]	161.2

³² <http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/fullscreen/000306372/163/>

³³ <http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/fullscreen/000306372/178/>

³⁴ <http://www.eliechtensteinensia.li/viewer/fullscreen/000306372/261/>

Planungen mit den für die Region wichtigen Verkehrsknotenpunkten abgestimmt werden können.³⁵

2008 wurde der erste Raumordnungsbericht der Regierung erarbeitet. Dieser zeigt im Sinne eines Rechenschaftsberichts auf, wie sich der Raum während der vergangenen Legislaturperiode entwickelt hat und was in der Raumplanung durch die Regierung umgesetzt worden ist. Der zweite Raumordnungsbericht wurde 2012 erarbeitet und durch die Regierung der Öffentlichkeit vorgestellt.³⁶

2010 wurde an der Uni Liechtenstein die Dialogreihe „Vision Liechtenstein 2020“ lanciert, bei der bis 2014 unterschiedliche Raumplanungsthemen vorgestellt und anschliessend mit dem anwesenden Publikum diskutiert wurden.

Faktenbox 2008			
Sozial			
Einwohner		35'589	
Altenquotient	[%]	20.0	
Motorfahrzeuge		36'680	
Personenwagen	[pro 1'000 EW]	718	
bewohnte Gebäude		9'680	
Ökonomisch			
Staatseinnahmen	[Mio. CHF]	1'103.0	
AHV-pflichtiges Einkommen	[Mio. CHF]	2'610.0	
Beschäftigte		33'415	
Zupendler		17'028	
Bautätigkeit	[Tsd m ³]	780.2	
Ökologisch			
Landw. genutzte Flächen	[ha]	3'195	(2007)
Landw. nutzbare Flächen	[ha]	5'331	
Siedlungsfläche	[ha]	1'683	
Bodenversiegelung	[ha]	1'123	
Natur- und Landschaftsschutzgebiete	[ha]	161.2	

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wurden 2010 die Fahrrad- sowie Fussgängerverbindungen analysiert. Um die erarbeiteten Schwachstellen zu beheben, haben sich die Gemeinden verpflichtet, diese auf ihrem Gebiet im Laufe der kommenden Jahre sukzessive zu eliminieren und damit die Verbindungen in der Region insgesamt zu verbessern. Die nachgefragten, aber fehlenden talquerenden Verbindungen über den Rhein werden 2018 mit dem Bau einer neuen Verbindungsbrücke bei Vaduz-Räfis und mittelfristig mit dem Ausbau der Verbindung Bendern-Haag realisiert.³⁷

Aufbauend auf den Richtplänen Liechtensteins sowie Vorarlbergs und des Kantons St. Gallen wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2011 ein Zukunftsbild für die Region entwickelt, das von allen Gemeinderäten der Mitgliedsgemeinden sowie von den Regierungen des Kantons St. Gallen sowie des Landes Liechtenstein beschlossen wurde. Damit erhielt die Region erstmals eine gemeinsame grenzüberschreitende Vorstellung, die auch eine Verbindlichkeit beinhaltet. Basierend auf diesem Zukunftsbild wurde im gleichen Jahr ein ÖV-Konzept verabschiedet, das 2015 überarbeitet wurde und die Grundlage für die Planung des ÖV-Angebots in der Region sowie das Buskonzept in Liechtenstein bildet. Zudem konnte der erste Bericht beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Bern eingereicht und damit eine Mitfinanzierung des Schweizer Bundes an geplanten Bauprojekten in der Höhe von CHF 7.8 Mio. erreicht werden.³⁸

Ein Teil dieser Finanzierung war für die geplante S-Bahn zwischen Feldkirch und Buchs vorgesehen. Während 2013 auf der Schweizer Seite mit der Lancierung der S4 sowie dem REX ein Halbstundentakt aufgebaut und auch in Vorarlberg das S-Bahn Angebot weiter ausgebaut wurde, wurde in Liechtenstein das Projekt der S-Bahn Feldkirch-Buchs zur Verbindung dieser Angebote aufgrund offener Fragen bei der Finanzierung zurückgestellt.³⁹

³⁵ <http://www.agglomeration-werdenberg-liechtenstein.ch/>

³⁶ <https://www.llv.li/#/117833/berichte-und-publicationen>

³⁷ <http://www.agglomeration-werdenberg-liechtenstein.ch/>

³⁸ <http://www.agglomeration-werdenberg-liechtenstein.ch/>

³⁹ <https://bua.regierung.li/BuA/default.aspx?nr=115&year=2015&filter1=verkehrsinfrastrukturbericht&backurl=modus%3dsearch%26filter1%3dvt%26filter2%3dverkehrsinfrastrukturbericht>

Nach über 30 Jahren wurden 2011 am Matilaberg Trockenwiesen mit 15 Orchideenarten sowie 2012 der Magerstandort Mareewiesen in Vaduz unter Schutz gestellt.

2012 präsentiert der Verein den Atlas Werdenberg-Liechtenstein, der erstmals eine umfassende Gesamtschau der grenzüberschreitenden Ist-Situation darstellt und eine koordinierte Entwicklungsvorstellung für die Region aufzeigt. 2017 wurden die Datengrundlagen aktualisiert und die darstellenden Karten überarbeitet.⁴⁰

Ein Vorgehen für die Optimierung der Rheinübergänge zwischen Balzers und Ruggell wurde 2012 grenzüberschreitend erarbeitet. Diese sind als Bestandteil des zweiten Berichts an das Bundesamt für Raumentwicklung im Jahre 2016 Voraussetzung für eine Aufnahme in die übergeordnete Finanzierungsplanung des Bundes.⁴¹

2013 wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms gemeinsam ein grenzüberschreitendes Landschaftsentwicklungskonzept erarbeitet, das die gesamte Region betrachtet und damit übergeordnete Zusammenhänge aufzeigt sowie notwendige Rahmenbedingungen zu deren Umsetzung definiert.⁴²

In Triesen wurden 2013 und 2014 die Landschaftsschutzgebiete Periol-Bodel-Neufeld-Undera Forst sowie Wesa-Fokswinkel ausgeschieden. Diese weisen eine schützenswert hohe Vielfalt an Lebensräumen, Vernetzungsstrukturen sowie Landschaftskammern auf und sind mit wenigen Ausnahmen frei von Bauten.

2013 wurde in Schaan der Industriezubringer eröffnet, mit dem das Industriegebiet besser an das übergeordnete Strassennetz angebunden wird.⁴³

Mit der Fertigstellung des Egelsees 2013 wird ein ursprünglich trockengelegter Gletscherrandsee wiederhergestellt und als Wasserrückhaltebecken in den Hochwasserschutz eingebunden.⁴⁴

Auf den Grundlagen des Agglomerationsprogramms wurden in Liechtenstein weitere raumplanerisch relevante Projekte begonnen, auf deren Grundlagen bereits heute bauliche Massnahmen realisiert werden. 2014 wurde das Hauptadruutenkonzept durch die Regierung genehmigt und die Überarbeitung des Mobilitätskonzepts beschlossen.

Land und Gemeinden lancierten 2015 die Plattform „Entwicklungskonzept Unterland“, mit der die spezifischen Siedlungs- und Verkehrsfragen des Unterlandes beantwortet werden sollen.

Zudem haben viele Gemeinden auf der Basis der Erkenntnisse aus dem Programm ihre Ortsplanung weiter konkretisiert und ihrer gewünschten Entwicklung in verstärkter Zusammenarbeit mit der Bevölkerung diskutiert.

Faktenbox 2014			
Sozial			
Einwohner		37'366	
Altenquotient	[%]	25.3	
Motorfahrzeuge		41'563	
Personenwagen	[pro 1'000 EW]	767	
bewohnte Gebäude		9'680	
Ökonomisch			
Staatseinnahmen	[Mio. CHF]	849.7	
AHV-pflichtiges Einkommen	[Mio. CHF]	2'901.7	
Beschäftigte		36'680	
Zupendler		19'551	
Bautätigkeit	[Tsd m ³]	593.1	
Ökologisch			
Landw. genutzte Flächen	[ha]	3'050	(2013)
Landw. nutzbare Flächen	[ha]	5'234	
Siedlungsfläche	[ha]	1'762	
Bodenversiegelung	[ha]	1'194	
Natur- und Landschaftsschutzgebiete	[ha]	252.6	

⁴⁰ http://www.agglomeration-werdenberg-liechtenstein.ch/pdf/Atlas_WFL_2012.pdf

⁴¹ http://www.agglomeration-werdenberg-liechtenstein.ch/pdf/120621_SB_OptimierungRheinuebergaengeWFL.pdf

⁴² http://www.agglomeration-werdenberg-liechtenstein.ch/pdf/110811_Synthesebericht_mAnhang.pdf

⁴³ <https://issuu.com/medienbuero/docs/bau-zeit-17-www>

⁴⁴ http://europa.gmgnet.li/gemeindemauren/gemeindeblatt/pdf/2013_09/14_2013_09.pdf

Anfang 2018 erhielt die Region die Bestätigung, dass sich der Schweizer Bund auch in der dritten Agglomerationsprogrammperiode mit 6 Mio. CHF an geplanten Infrastrukturbauten beteiligen wird.⁴⁵

5. Fazit

Zu Beginn der betrachteten Zeitperiode ist eine starke Sensibilität in der Gesellschaft für räumliche Veränderungen zu beobachten. Durch die regelmässige Thematisierung auf Landesebene war man sich des grossen Gestaltungsspielraums bewusst und es fand eine intensive gesellschaftspolitische Auseinandersetzung statt.

Das einsetzende Wirtschaftswachstum führte in der Mitte des letzten Jahrhunderts zu starken Strukturveränderungen, die wiederum grosse Auswirkungen auf das Landschaftsbild hatten. Zwar wurde diese wirtschaftliche Entwicklung begrüsst, da diese mit einem Wohlstandsanstieg für Land und Bevölkerung verbunden war. Die Auseinandersetzung mit den Begleiterscheinungen dieser Veränderungen fand jedoch statt und es wurden grosse Anstrengungen unternommen, diese Begleiterscheinungen aktiv zu steuern und bestehende Naturschätze für die nachfolgenden Generationen zu erhalten.

In den nachfolgenden Jahren und insbesondere um die Jahrtausendwende wurde eine strukturierte Weiterentwicklung der bestehenden Instrumente zur Sicherstellung einer gewünschten räumlichen Entwicklung zunehmend als hinderndes Element betrachtet und die Raumplanung verlor in der öffentlichen Wahrnehmung an Relevanz. Sinnbild dieser Entwicklung war das klare Nein zum Raumplanungsgesetz in der Volksabstimmung im Jahre 2002.

Aufgrund des anhaltenden Wachstums sowie der fehlenden demokratisch legitimierten Lösungsansätze verstärkten sich in den Folgejahren die Auswirkungen dieser räumlichen Entwicklung weiter und wurden für die Gesellschaft sicht- und spürbar. Dadurch wuchs die Einsicht wieder, dass die strukturierten Prozesse der Raumplanung sowie ihre Instrumente eine effiziente Behebung dieser Herausforderungen ermöglichen und diese zudem oftmals eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit benötigen. In den letzten Jahren wurden daher sowohl auf Landes- wie Gemeindeebene begonnen, die notwendigen strategischen Dokumente zu erarbeiten. Damit konnte auch die gesellschaftspolitische Diskussion über die gewünschte räumliche Entwicklung des Landes sowie der Gemeinden wieder intensiviert werden; ganz im Sinne des Ökonomen Jean Fourastié: „Die Zukunft wird so aussehen, wie wir sie gestalten.“

⁴⁵ <http://www.vaterland.li/liechtenstein/vermishtes/sechs-millionen-fuer-werdenberg-liechtenstein;art171,310901>

Literaturverzeichnis

Albertin, Peter (2010): Die Maiensäss-Siedlung Steg. Heimatschutz Patrimoine, 1/10, S.10-11

Amt für Wald, Natur und Landschaft (Hrsg.) (2011): *Der Umgang mit unserem Berggebiet*. 40 Jahre integrale Berggebietssanierung (BGS). Vaduz: AWNL

Birrer, Patrik (Hrsg.) (2000): *Bauen für Liechtenstein*. Ausgewählte Beiträge zur Gestaltung einer Kulturlandschaft. Vaduz: Lampert Druckzentrum AG

Broggi, Mario; Malin, Georg; Beck, Benno; Danesch, Othmar (1978): *Fürstentum Liechtenstein*. Zürich: Silva-Verlag

Internationale Rheinregulierung (Hrsg.) (1993): *Der Alpenrhein und seine Regulierung*. Buchs: Buchs Druck und Verlag

Liechtensteinischer Alpenverein (Hrsg.) (1960): *Bergheimat*. Schaan: Liechtensteinischer Alpenverein

Regierung des Fürstentums Liechtenstein (Hrsg.) (1956): *Das Fürstentum Liechtenstein im Wandel der Zeit und im Zeichen seiner Souveränität*. Festgabe zur 150. Jahrfeier der Souveränität. Vaduz: Buch- und Verlagsdruckerei

Regierung des Fürstentums Liechtenstein (Hrsg.) (1978): *Liechtenstein 1938–1978*. Vaduz: Verlag der Fürstlichen Regierung

Regierung des Fürstentums Liechtenstein (Hrsg.) (1988): *Liechtenstein 1978–1988*. Vaduz: Verlag der Fürstlichen Regierung

Regierung des Fürstentums Liechtenstein (Hrsg.) (2009): *Liechtenstein 1989–2008*. Vaduz: Regierung des Fürstentums Liechtenstein

Regierung des Fürstentums Liechtenstein (2011): *Landesrichtplan*. Online verfügbar unter: https://www.llv.li/files/abi/pdf-llv-slp-lrpl-gesamtbericht_3-2011.pdf

Anlagen (gemäss Anlagenverzeichnis)

Anlage 1: Mail von Denise Vagnières, Assistentin Leiter Gebiet VI, St. Gallen



Do. 08.02.2018 14:29

Vagnières Denise BD-GEVI-ZV <Denise.Vagnieres@sg.ch>

AW: Kontaktformular

An looser@powersurf.li

Sie haben am 09.02.2018 10:57 auf diese Nachricht geantwortet.

Sehr geehrter Herr Looser

Nachstehend sende ich Ihnen die gewünschten Daten. Für weitere Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

	Nr.	Unterhalts- Abschnitt	Neubau	Sanierung
SG A 13	28	Grenze GR/SG - Sennwald		
		Grenze GR/SG - Verzweigung Sarganserland	30.11.1973	2012
		Verzweigung Sarganserland - Grenze GR/SG	31.08.1962	1989 + 2011
		Verzweigung Sarganserland - Trübbach	03.12.1969	2011
		Trübbach - Verzweigung Sarganserland	03.12.1969	2012
		Trübbach - Haag	27.06.1980	
		Haag - Oberriet	25.11.1967	18.07.1991

Freundliche Grüsse

Denise Vagnières
Assistentin Leiter Gebiet VI

T +41 58 229 85 61
denise.vagnieres@sg.ch
www.autobahnen-ostschweiz.ch

Nationalstrassen Gebiet VI
Hauptsitz
Martinsbruggstrasse 75b
9016 St.Gallen

Anlage 2: Quellennachweis, Definition der Kennzahlenreihe „Faktenbox“

Kategorie	Einheit	Quelle
landw. genutzte Flächen	ha	stat. Jahrbuch 2000 / 1974: stat. Jahrbuch 2005 / 1960,1966,1974: Interpolation / 1975, 1978: LW-
landw. nutzbare Fläche	ha	Arealstatistik
Siedlungsfläche	ha	Arealstatistik
Bodenversiegelung	ha	Arealstatistik
Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete	ha	Umweltstatistik 2016
Staatseinnahmen	Mio CHF	stat. Jahrbuch 1980, 1990, 2017
AHV-pflichtiges Einkommen	Mio CHF	stat. Jahrbuch 2000, 2017 / 1955: Interpolation
Beschäftigte		stat. Jahrbuch 2000, 2017
Zupendler		stat. Jahrbuch 2017 / 1955: Interpolation stat. Jahrbuch 1990
Bautätigkeit	Tsd m3	stat. Jahrbuch 1990, 2017
Einwohner		stat. Jahrbuch 1991, 2017 / 1947: Interpolation
Altenquotient*	%	stat. Jahrbuch 2017
PW	pro 100 EW	stat. Jahrbuch 1980, 2005, 2017
bewohnte Gebäude		stat. Jahrbuch 1965/2005/2017; U: Interpoliert

* 65-jährige und Ältere im Verhältnis zu den 20- bis 64-jährigen