



«Das Erfolgsgeheimnis liegt in der Zusammenarbeit»

Mit dem Ministerium für Infrastruktur und Justiz hat Regierungsrätin Graziella Marok-Wachter einen zukunftssträchtigen Aufgabenbereich übernommen. Nach zweieinhalb Monaten im Amt hat sie viele Gespräche mit Entscheidungsträgern geführt und sich einen breiten Einblick in die Materie verschafft. Im Geschäftsbereich Justiz hat die promovierte Juristin ein Heimspiel. Dort legt sie ihr Augenmerk vor allem auf die Sicherstellung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und auf Digitalisierungsthemen. **Interview: Heribert Beck**

Für die traditionelle 100-Tage-Bilanz ist es zwar noch ein bisschen zu früh. Dennoch sei die Frage erlaubt: Wie haben Sie sich in Ihr Amt eingelebt und wie lautet Ihre erste Bilanz?

Regierungsrätin Graziella Marok-Wachter: Gut. Ich konnte in der Zwischenzeit einen tieferen Einblick in die Materie gewinnen. Die Zeit bleibt bei einem Regierungswechsel nicht stehen, und die Regierungsarbeit geht mit der neuen Legislaturperiode nahtlos weiter. In der

Als Verkehrsministerin setzt sich Graziella Marok-Wachter für alle Verkehrsträger ein. Gerade eine nachhaltige Mobilität liegt ihr sehr am Herzen. Zusammen mit der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer (LIHK) und dem Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) ist sie als zuständige Ministerin für die Aktion «Mit dem Rad zur Arbeit» verantwortlich. Das Bild zeigt sie zusammen mit Patrick Elkuch (LIHK) und VCL-Präsident Georg Sele.

Woche nach der Wahl durch den Landtag hatten wir bereits die erste Regierungssitzung, in der verschiedene Vorlagen behandelt wurden. Meine frühere Tätigkeit als Leiterin des Amtes für Justiz kam mir bei der Einarbeitung sicherlich zugute. Viele Abläufe waren mir bereits bekannt. Eine grosse Hilfe bei der Einarbeitung ist aber vor allem mein Team, das über viel Erfahrung verfügt und mich unterstützt.

Wo liegen die zentralen Herausforderungen im Ministerium für Infrastruktur und Justiz?

Im Ministerium für Infrastruktur stehen die Umsetzung des Mobilitätskonzepts 2030, Raumplanungsthemen und grosse Hochbauprojekte im Vordergrund. Das Mobilitätskonzept umfasst eine grosse Anzahl an Projekten und Massnahmen. Diese lassen sich verständlicherweise nicht alle gleichzeitig umsetzen, und es sind Priorisierungen erforderlich. Wichtig ist mir, die Gemeinden und Interessengruppen in die Umsetzung der Projekte einzubeziehen. Die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Stellen ist – wie überall – auch dabei sehr wichtig. Im Justizbereich sind vor allem Gesetzesanpassungen des Personen- und Gesellschaftsrechts zu prüfen, die im Rahmen der Finanzplatzstrategie aufgeworfen wurden. Die Prüfung des so genannten Staatsanwaltschaftsmodells hat Effizienzsteigerungen im Bereich der Strafverfolgung im Fokus.

Mit der Infrastruktur beziehungsweise mit dem Verkehr haben sie ein Ministerium übernommen, in dem viele Bedürfnisse aufeinanderprallen, die vermutlich nicht ohne Weiteres zu vereinbaren sind.

Welche Pläne haben Sie und welche Schwerpunkte möchten Sie setzen?

Es treffen in der Tat verschiedenste Interessen aufeinander. Es gibt nicht die eine Lösung, mit der alle unsere Verkehrsthemen gelöst werden. Wir können weder nur auf das Auto setzen, noch lediglich auf den öffentlichen Verkehr. Es ist wichtig, verschiedene Massnahmen zu kombinieren und an den richtigen Stellen umzusetzen, wie es ja auch das Mobilitätskonzept 2030 vorsieht. Um bei politisch anspruchsvollen Fragen einen Konsens zu finden, ist eine breite Diskussion zur Meinungsbildung erforderlich. Wir alle haben ein Interesse an Mobilität, und Lösungen sollten daher auch gemeinsam getragen werden. Ich habe in den vergangenen Wochen mit allen Gemeindevorsteherinnen und -vorstehern das Gespräch gesucht. Denn Themen der Infrastruktur betreffen uns alle, unser Land ist ja letztlich die Summe aller elf Gemeinden.

Im Landtag klang es im Mai sinngemäss so, dass das Mobilitätskonzept mit dem Nein zur S-Bahn seine Effektivität verloren habe. Wie sehen Sie dies?

Ich sehe das nicht so pessimistisch. Natürlich war die S-Bahn ein wichtiger Baustein im Mobilitätskonzept 2030. Aber eben auch nur einer unter anderen. Die S-Bahn hätte das Verkehrspröblem, isoliert betrachtet, schliesslich auch nicht gelöst – was auch nie behauptet worden ist. Nun sind wir gefordert, andere Lösungen zu suchen. Nachdem die Schiene von der Bevölkerung abgelehnt wurde, werden wir in Bezug auf den ÖV nach anderen Ansätzen suchen müssen, vor allem im Bereich von Bussen.



Wir alle haben ein Interesse an Mobilität, und Lösungen sollten daher auch gemeinsam getragen werden.

Graziella Marok-Wachter,
Regierungsrätin

Ein Nadelöhr in Sachen Mobilität ist das Schaaner Zentrum. Die Variantenprüfung für eine Lösung sollte nach dem Wunsch des Landtags im Juni abgeschlossen sein. Wie steht es um diese Prüfung und wie sieht der weitere Zeitplan aus? Die Abklärungen haben sich aufgrund von Fragen, die im Zuge der Prüfung entstanden sind, verzögert. Ich gehe aktuell davon aus, dass die Variantenprüfung dem Landtag im Herbst vorliegen wird.

Die vier Varianten, die mehr oder weniger infrage kommen, waren schon im vergangenen Jahr bekannt, als der Landtag den Auftrag erteilt hat. Welche halten Sie für die realistischste?

Das werde ich beurteilen, nachdem mir die Studie vorliegt. Deren Resultaten möchte ich nicht vorgreifen.

Ohnehin wird eine Umsetzung der vom Landtag favorisierten Variante wohl viel Zeit in Anspruch nehmen. Mit sichtbaren Fortschritten in welchen Leitprojekten und Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept ist in absehbarer Zeit bereits zu rechnen?

Gerade bei den Leitprojekten handelt es sich grösstenteils

um Projekte mit einem langfristigen Umsetzungshorizont. Ich denke zum Beispiel an die Sanierung der Rheinbrücken. Solche Infrastrukturprojekte sind mit erheblichem Planungs- und mit grossem Abstimmungsaufwand mit den zuständigen Schweizer Stellen verbunden. Es wird in verschiedenen Bereichen an Massnahmen gearbeitet, beispielsweise wird demnächst ein Projekt zur Busbevorzugung gestartet. Es gibt zudem viele Massnahmen, die der ständigen Optimierung unserer Verkehrsinfrastruktur dienen, zum Beispiel Arbeiten an Strassen, die Erstellung von Busbuchten, Erweiterungen der Buslinien oder das Anbringen von Bildschirmen an Bushaltestellen mit Abfahrtszeiten in Echtzeit. Manche Massnahmen gehen schneller, andere erfordern etwas mehr Geduld.

Das Ministerium für Infrastruktur beschränkt sich natürlich nicht auf den Verkehr. Wie steht es um den Fortschritt der grossen Schul- und Verwaltungsbauten?

Das Dienstleistungszentrum Giessen der Landesverwaltung in Vaduz befindet sich in der Bauphase. Die Bauvorhaben Schulzentrum Mühleholz, Schulzentrum Unterland II und Landesbibliothek sind in der Planungsphase. Aktuell steht die Freigabe des Wettbewerbsprogramms für den Architektur-

wettbewerb zur Umnutzung des Post- und Verwaltungsgebäudes in Vaduz zur Landesbibliothek an.

Angesichts Ihrer akademischen Ausbildung und beruflichen Laufbahn sind Sie im Geschäftsbereich Justiz wahrlich zu Hause. Einiges haben Sie bereits angesprochen. Welche weiteren Projekte beschäftigen Sie und Ihre Mitarbeiter?

Wir sind im Justizbereich gut aufgestellt, und es herrscht nirgends grundlegender Reformbedarf. Dennoch arbeiten wir stetig an Optimierungen. Mir ist wichtig, die Digitalisierung auch im Justizbereich voranzubringen, die internationalen Standards umzusetzen und dabei die gesetzlichen Bestimmungen für unseren Wirtschaftsstandort möglichst optimal auszugestalten. Die Welt steht nicht still, und wir müssen Gesetze kontinuierlich an Entwicklungen anpassen.

Abschliessend ein Blick in die Zukunft: Welche Schlagzeile oder Aussage würden Sie zum Ende der Legislaturperiode 2021 bis 2025 gerne über Ihre Arbeit lesen?

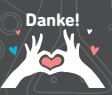
Schlagzeilen stehen für mich nicht im Vordergrund, aber folgende Aussage über mich würde mich freuen: «Sie hat im Team und im Interesse des Landes und seiner Bevölkerung wichtige Projekte vorangetrieben.»

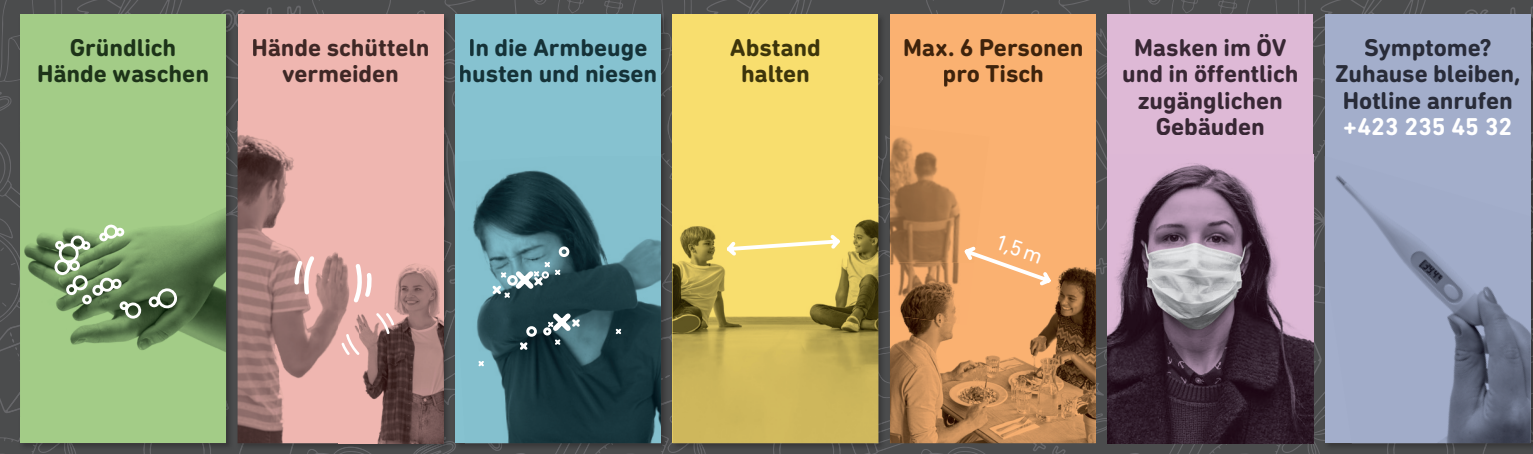


Themen der Infrastruktur betreffen uns alle. Unser Land ist ja letztlich die Summe aller elf Gemeinden.

Graziella Marok-Wachter,
Regierungsrätin

Anzeige

#HebenSorg www.hebensorg.li  Danke!



REGIERUNG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN



Teuerungsanpassungen für heutige und zukünftige AHV-Rentner und Rentnerinnen

Die AHV-Renten in Liechtenstein sind seit 2011 nicht mehr erhöht worden. Im Vergleich dazu erfolgten in der Schweiz in diesen zehn Jahren vier Teuerungsanpassungen. Text: Vorstand Seniorenbund

Besonders betroffen von den stagnierenden AHV-Renten sind die Rentner, die lediglich über eine AHV-Rente verfügen, jedoch keine Leistungen einer Pensionskasse beziehen. Dies betrifft immerhin rund 50 Prozent der heutigen Rentner. Eine Interpellationsbeantwortung aus dem Jahr 2019 (BuA 29/2019, S.38 ff.) zeigt dabei auf, dass nur knapp zehn Prozent dieser Rentner ohne Pensionskasse die Maximalrente von 2320 Franken (Einzelrente) bzw. 4640 Franken (Ehepaare) beziehen, immerhin rund 25 Prozent von ihnen beziehen eine AHV-Rente von 2'000 Franken oder weniger (bzw. 4'000 Franken oder weniger bei Ehepaaren). Für diese Personen, aber auch für diejenigen mit geringen Einkünften aus einer Pensionskasse, bedeutet ein Einfrieren der Renten, wie das faktisch heute der Fall ist, einen deutlichen Einkommensverlust bei ohnehin bescheidener Einkommenssituation.

Rentner profitieren nicht von günstigen Kinderschuh

Zurückzuführen ist diese Situation auf eine AHV-Revision im Rahmen der Sanierung des Staatshaushalts, bei der in Bezug auf die Bemessung der Teuerung vom Mischindex (arithmetisches Mittel zwischen Lohn- und Preisindex) auf den Preisindex umgestellt wurde.

Da der Preisindex kaum gestiegen ist, gab es auch keine Rentenerhöhungen mehr. Wie auch im Geschäftsbericht 2020 der AHV (S.21) festgestellt wird, kann der Konsumentenpreisindex die Lebenshaltungskosten eines Rentners nicht präzise abbilden. Oder wie es der Direktor der AHV, Walter Kaufmann, in einem Zeitungsinterview (Volksblatt, 6.6.2020, S. 8) ausdrückte: «Der Rentner sieht seine steigenden Kosten für Krankenkasse oder Lebensmittel, profitiert aber eher selten von billigeren Spielkonsolen oder Kinderschuh.» Dabei sind im Warenkorb, der zur Ermittlung des Preisindex herangezogen wird, die Krankenkassenprämien, die einen wesentlichen Ausgabenposten in einem Rentnerhaushalt bilden, gar nicht enthalten.

Negative Auswirkungen eingefrorener Renten für heutige, besonders aber für künftige Rentner

Der Stillstand bei der Rentenanpassung über lange Zeit hat auch für die künftigen Rentner ernsthafte Nachteile (siehe AHV-Geschäftsbericht 2020, S. 21). Die Versorgungsquote, also das Verhältnis der Rente zum früheren Lohn, wird ständig kleiner: 2010 machte die Höchstrente der AHV noch 39,5 Prozent des liechtensteinischen Medianlohns aus, 2018 nur mehr 37,7 Prozent. Gleichzeitig sind die Pensionskassen unter Druck, wodurch mit weiteren Senkungen des Umwandlungssatzes und damit weiteren Einkommensverlusten für die künftigen Rentner gerechnet werden muss. Wie es Walter Kaufmann im oben zitierten Interview ausdrückte, «ist es heikel, wenn der Abstand zwischen Löhnen und Renten immer weiter steigt, weil die Rente Lohnersatz im Alter sein sollte und das Existenzminimum decken muss».

Da auch etliche andere Leistungen auf die Mindestrente abstellen, sind diese bei einem Einfrieren der Teuerungsanpassung ebenfalls betroffen. Erwähnt werden sollen an dieser Stelle nur die Betreuungs- und Erziehungsgutschriften. Wenn dieser «Lohnersatz» über längere Zeit eingefroren bleibt, wird sich das auch auf die zu erwartenden Rentenleistungen auswirken, wodurch zu einem grossen Teil Frauen betroffen wären.

Der Seniorenbund erachtet es daher als dringlich, dass die gesetzliche Grundlage für eine Teuerungsanpassung zugunsten der heutigen wie auch künftigen Rentner entsprechend revidiert wird.