

Mobility Pricing: Ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung

«Würden die ökonomischen Grundsätze beachtet, dann würde der Vielfahrer mehr als der Gelegenheitsfahrer bezahlen.»

Peter Eisenhut, Stiftung Zukunft.li



Mobility Pricing gewinnt vermehrt öffentliche Wahrnehmung. Wesentliche Gründe dafür sind die zunehmenden Staus, die allgegenwärtige Klimadiskussion und die dank der Digitalisierung kostengünstigere technische Umsetzung eines Mobility Pricing.

Beim Mobility Pricing sind einige ökonomische Erkenntnisse zu berücksichtigen, welche in der Ökonomenzunft (beinahe) unbestritten sind. Erstens: Menschen reagieren auf Anreize. Aufgrund von Veränderungen passen sie ihr Verhalten an. Wird ein Gut teurer, sinkt die Nachfrage. Zweitens: Preise für Güter und Dienste sollten sämtliche Kosten decken. Dazu gehören auch jene Kosten, die im Preis oftmals unberücksichtigt bleiben und deshalb nicht von den Verursachern getragen werden. Drittens: Güter, die frei zugänglich sind, für deren Nutzung also kein Preis zu zahlen ist, tendieren zu Übernutzung.

Ein ansehnliches Beispiel für das Nichtbeachten dieser volkswirtschaft-

lichen Prinzipien ist der Verkehr. Er verursacht weit mehr Kosten, als den Nutzern in Rechnung gestellt wird. Weder die Folgekosten von Schadstoffemissionen noch die Stau- und Unfallkosten und auch nicht die Lärmbelastung werden von den Verursachern getragen. Die Kostenwahrheit fehlt, der Verkehr wird subventioniert, die Preise sind zu tief und folglich fahren und fliegen wir zu viel. Würden die ökonomischen Grundsätze beachtet, dann würde der Vielfahrer mehr als der Gelegenheitsfahrer bezahlen und der Preis wäre höher, wenn alle unterwegs sind und in Randzeiten tiefer. Werden diese Grundsätze hingegen ignoriert, dann wächst der Verkehr zu schnell und Staus gehören zum Alltagserlebnis. Mehr Asphalt ist die klassische Antwort auf diese Knappheiten. Aber der Ausbau hilft nur temporär. Ist ein Engpass behoben, taucht bald ein neuer auf.

Kommt Ihnen das bekannt vor? Mit Sicherheit. An der Rheinbrücke Ruggell ist der Verkehr von 2009 bis 2016 um 41 Prozent gewachsen, an den Zählstellen Ruggell Nofels und Ruggell Benden um 29 Prozent bzw. 20 Prozent. Gemäss der Verkehrsprognose

des Amtes für Bau und Infrastruktur werden die grenzüberschreitenden Verkehrsströme bis 2030 um weitere 34 Prozent zunehmen. Aber schon heute kommt es in Liechtenstein zu den Spitzenstunden morgens und abends zu etlichen Stauzeiten. In der restlichen Zeit reichen die Strassenkapazitäten vollständig aus. Staus sind verlorene Zeit mit erheblichen Kostenfolgen. Nicht nur könnten die betroffenen Personen während dieser Zeit Sinnvolleres tun, Staus kosten Zeit, Nerven und auch Geld. Sie belastet die Unternehmen in Form von Lohnzahlungen für unproduktive Zeit und für die Verspätungen mit entsprechenden Folgekosten.

Aufgrund dieses Umfeldes schlägt die Stiftung Zukunft.li vor, Mobility Pricing in Liechtenstein einzuführen. Dabei soll die Benutzung der Strassen in den Spitzenzeiten einen Preis pro gefahrenem Kilometer erhalten. Die dadurch entstehenden Einnahmen werden durch die Reduktion von fixen Abgaben kompensiert. Die Nutzer zahlen für die Mobilität insgesamt nicht mehr, sondern anders. Diese Art der Preissetzung funktioniert. Auch bei Hotels und Flügen zahlen wir in Stosszeiten höhere Preise. Die SBB bietet in flauen Zeiten Spartickets an. Städte wie London und Stockholm verlangen tageszeitabhängige Gebühren für Zentrumsfahrten. Mit dem Vorschlag für Mobility Pricing in Liechtenstein werden folgende zentrale Effekte erreicht: Die höheren Preise in den Spitzenzeiten führen zu veränderten Fahrzeiten, brechen deshalb die Verkehrsspitzen und bewirken so eine effizientere Nutzung der Strassen. Damit sinken auch die Stauzeiten und die Staukosten.

Wir sind uns bewusst, dass Veränderungen immer Widerstände hervorrufen, und dass sich neue Strassen und Brücken besser verkaufen lassen als elektronische Lösungen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens. Trotzdem hoffen wir darauf, dass die grundsätzlich zustimmende Haltung zur Kostenwahrheit auch in entsprechenden Handlungen mündet und einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Liechtenstein leisten wird.

KOMMENTAR



Stephan Agnolazza-Hoop
Chefredaktor

Blackbox Bodenpreise

Was kostet ein Bügeleisen im Schnitt? Wie hoch ist der Durchschnittslohn für Schreiner im Jura? Und was muss man für einen Quadratmeter Land in Buchs ausgeben? Oder Schaan?

Solche Fragen werden in öffentlich zugänglichen Statistiken beantwortet. Wer nach 15 Jahren sein Bügeleisen ersetzen muss, kann sich im Internet einen Überblick über die aktuellen Preise verschaffen, bevor er den Gang ins Fachgeschäft antritt. Das Gleiche gilt für die kantonalen Lohnstatistiken, um sich auf das Lohngespräch mit dem neuen Arbeitgeber vorbereiten. Und wer in Buchs bauen will, findet ohne Aufwand Durchschnittspreise für Boden. Anders ist die Lage in Liechtenstein.

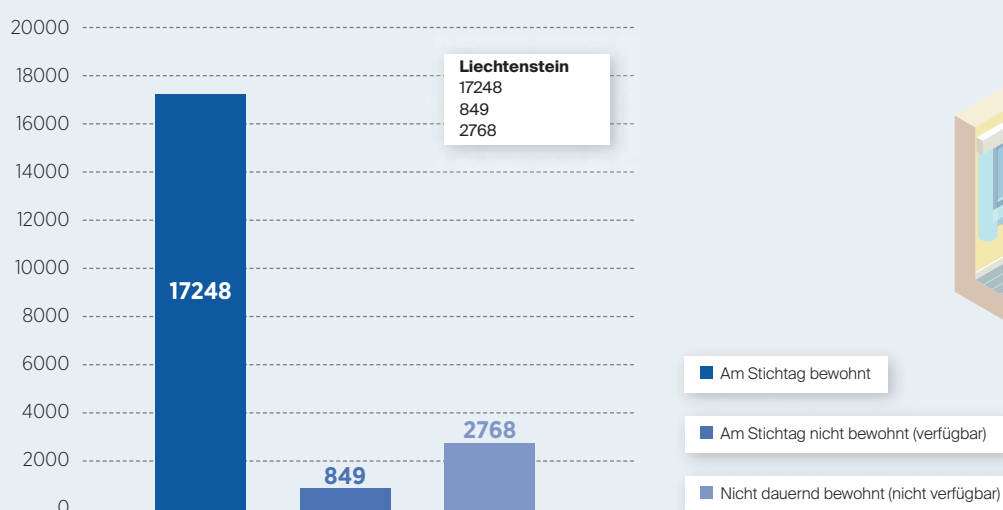
Statistiken zum Thema sind Mangelware. Wer beispielsweise die Entwicklung der Bodenpreise in einer Gemeinde untersuchen oder eine Grafik mit den Durchschnittspreisen je Gemeinde aufarbeiten will, um daraus notwendige Schlüsse zu ziehen, erhält keine Daten. (In der Schweiz ist das übrigens ohne weiteres möglich, wie die Grafik auf Seite 11 beweist.) Und so kann man als potenzieller Käufer oder Verkäufer auch nur mutmassen, was der Boden ungefähr wert sein könnte – ohne jeden Anhaltspunkt.

Immerhin läuft derzeit eine Machbarkeitsstudie, um entsprechende Daten der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Deren Resultate liegen Ende Jahr vor, dann wird die Regierung über das weitere Vorgehen befinden.

Abgesehen von Vergleichswerten erweisen Durchschnittswerte in erster Linie potenziellen Käufern und Verkäufern einen grossen Dienst. Sie schaffen Transparenz und sorgen damit für mehr Fairness in Verhandlungen. Ausserdem geben sie Aufschluss über allfällige Marktüberhitzungen. Die Entscheidung kann also nur darauf hinauslaufen, dass eine solche Statistik der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

CHART DER WOCHE

Überblick Wohnungen in Liechtenstein nach Belegungsstatus



Wirtschaftsregional Infografik: Gioana Hasler, Quelle: Amt für Statistik

IMPRESSUM:

Herausgeber: Vaduzer Medienhaus AG
Geschäftsführer: Daniel Bargetze
Chefredaktor: Stephan Agnolazza-Hoop (ags)
Redaktion: Dorothea Alber (dal), Reto Philipp Mündle (rpm), Jeremias Büchel (jeb)
Fotojournalisten: Daniel Schwendener, Tatjana Schnalzer
Marketing/Verkauf: Patrick Flammer (Leiter), German Beck, Tristan Gabathuler, Sereina Kobler (Innendienst)
Abonnentendienst: Susanne Hehli
Druck: Samedia Partner AG, 9469 Haag

Adressen: Vaduzer Medienhaus AG, Lova Center, Postfach 884, 9490 Vaduz, Tel. +423 236 16 16, Fax +423 236 16 17. Redaktion: Tel. +423 236 16 35; E-Mail: redaktion@wirtschaftsregional.li; Inserate: Tel. +423 236 16 63, Fax +423 236 16 69, E-Mail: Inserate@wirtschaftsregional.li; Abonnentendienst: Tel. +423 236 16 61, E-Mail: abo@wirtschaftsregional.li, www.wirtschaftsregional.li