

3 Liechtensteiner wegen Betrug verurteilt
Der Unternehmer hatte die Hotelrechnung nicht begleichen können.

9 Mieter für alte Räume von Radio L stehen
UFL und Formatio wollen ihre Kapazitäten in Triesen erweitern.

15 Die ersten Weltcupunkte Pffiffer 29. in der Kombination
Von Rang 42 ging es noch 13 Plätze nach vorn



Volksblatt



Samstag, 18. Januar 2020
143. Jahrgang Nr. 11

Die Tageszeitung für Liechtenstein

Heute

Frankreich Streiks gehen weiter

In Paris wird heute mit weiteren Protesten gegen die Rentenreform gerechnet. Die Proteste gegen den Rentenreform hatten Anfang Dezember in Frankreich begonnen. Nachdem die Regierung beim Renteneintrittsalter nachgegeben hat, bröckelt die Einheitsfront der Gewerkschaften. Besonders die Bahn ist von den Ausständen betroffen – die Lage hat sich aber verbessert.

Inland Der Erbprinz übte Kritik an der Ausgabenpolitik des Landtags. Das «Volksblatt» hat sich unter den Fraktionen umgehört, wie sie dies sehen. **Seite 5**

Sport Der FC Vaduz kam im letzten Testspiel im Trainingslager in Belek zu einem 0:0-Remis. FCV-Cheftrainer Mario Frick war mit der Leistung seiner Schützlinge gegen Greuther Fürth aus der 2. Bundesliga äusserst zufrieden. **Seite 16**

Kultur Wie sich ein verpeilter Sturkopf an die Spitze der deutschen Popkultur kämpfte: Udo Lindbergs steiniger Karrierebeginn ist verfilmt worden. **Seite 19**

Zitat des Tages



«Alle Staaten, multinationale Unternehmen und Einzelpersonen müssen an einem Strang ziehen, um unseren Planeten zu retten.»

DAVID SASSOLI

VOR DEM WELTWIRTSCHAFTSFORUM IN DAVOS HAT EU-PARLAMENTSPRÄSIDENT AN DIE WELT APPELLIERT, BEIM KLIMASCHUTZ MITZUZIEHEN.

Wetter Erst noch einige Regen- und Schneeschauer, dann Beruhigung. **Seite 21** 2° 5°

Inhalt

Inland 2-9 **Kultur** 19
Ausland 10 **Kino/Wetter** 21
Wirtschaft 11+12 **TV** 22+23
Sport 13-18 **Panorama** 24

Fr. 2.50 **www.volksblatt.li**
Verbund Südostschweiz



Zahlen zu Spitzenstunden, gratis fahren am restlichen Tag

Road Pricing Die Stiftung Zukunft.li lässt mit ihrem Vorschlag gegen den Stau auf Liechtensteins Strassen aufhorchen: Statt einer pauschalen MFK-Steuer sollen Pkw-Fahrer zu Spitzenstunden pro Kilometer zahlen - der Rest des Tages wäre gratis.

VON DANIELA FRITZ

Gerade während der Morgen- und Abendstunden geraten Liechtensteins Strassen und die Rheinbrücken an und über die Kapazitätsgrenzen. Kein Wunder, schliesslich nutzen drei Viertel aller in Liechtenstein Erwerbstätigen das Auto, um zur Arbeit zu kommen. Damit sich auf dem Arbeitsweg nicht alle gleichzeitig ins Auto setzen, schlägt die Stiftung Zukunft.li in ihrer am Freitag präsentierten Publikation «Fokus Road Pricing - Ein System zur effizienten Nutzung der Strasseninfrastruktur» ein neuartiges Gebührenmodell vor.

Derzeit zahlt laut Stiftungsratspräsident Peter Eisenhut mit der Motorfahrzeugsteuer praktisch jeder gleich viel - «eigentlich völlig falsch». Zukunft.li schlägt daher ein nutzungsabhängiges System vor. Statt der MFK-Steuer sollen Pkw-Fahrer nur mehr pro gefahrenen Kilometer zahlen. Konkret soll die Fahrt auf Liechtensteins Strassen zwischen 7 bis 9 Uhr und 16 bis 18 Uhr 40 Rappen pro Kilometer kosten. Den Rest des Tages fährt man gratis, zahlt also auch keine MFK-Steuer.

Das Modell würde laut den Berechnungen aber nicht zu Mehreinnahmen des Staates führen. Derzeit bringt die MFK-Steuer für Personewagen rund 13,5 Millionen Franken pro Jahr. Bei dem vorgeschlagenen Modell würden die Abgaben der Inländer 11,5 Millionen Franken einbringen. Dazu kommen nochmals rund 5 Millionen Franken, die Ausländer über das Road Pricing bezahlen. Dieser Betrag soll aber verpflichtend für den Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs eingesetzt werden.



Mit ihrem Konzept eines Road Pricings in Liechtenstein dürfte den Autoren Peter Eisenhut, Peter Beck und Thomas Lorenz (von links) von der Stiftung Zukunft.li die Aufmerksamkeit der Autofahrer sicher sein. (Foto: Paul Trummer)

Der Einzelne könne dagegen durchaus sparen, sofern er ausserhalb der gebührenpflichtigen Zeiten fährt. Denn immerhin würde dann auch die MFK-Steuer wegfallen.

Umdenken und weniger Stau

Die Stiftung Zukunft.li erhofft sich durch ein Konzept wie das Road Pricing eine Verhaltensänderung und einen vermehrten Umstieg in öffentliche Verkehrsmittel oder andere Alternativen. Laut den Berechnungen würde das Road Pricing das Verkehrsaufkommen 2030 zu Spitzenstunden um 24 Prozent senken, über den gesamten Tag würde es immerhin um 7 Prozent abnehmen.

Die Studienautoren Peter Eisenhut, Peter Beck und Thomas Lorenz sind überzeugt von ihrem Vorschlag: So würden die Kosten des Verkehrs für den Einzelnen transparenter und andererseits würden diese stärker vom Verursacher getragen. Sie legen jedoch Wert darauf, dass Road Pricing nur ein Element einer zukunfts-fähigen Verkehrspolitik ausmachen würde. Parallel dazu müsste auch der öffentliche Verkehr ausgebaut werden, um attraktive Alternativen zu schaffen.

Bis es aber allenfalls zu einer politischen Umsetzung kommen könnte, sind noch viele Hürden zu meistern. Das Modell müsste detailliert ge-

plant und vorbereitet werden sowie alle rechtlichen Konsequenzen geprüft werden. Dabei seien auch die Bevölkerung, Wirtschaft und Verbände einzubeziehen, fordern die Autoren. Zudem sei auch eine gewisse Abstimmung mit den Nachbarländern nötig. Sonst könnte es etwa passieren, dass die Schweizer Grenz-gänger in Buchs parkieren, um dann mit dem Bus weiterzufahren. Solche Auswirkungen gilt es zu bedenken. Trotzdem will die Stiftung Zukunft.li, dass das Projekt national angegangen wird - notfalls vorerst ohne die Nachbarn.

Fragen und Antworten haben wir für Sie auf Seite 3 zusammengefasst.

Mit Greta 10 000 Klimaaktivisten protestieren in Lausanne

LAUSANNE Rund 10 000 Menschen aus der ganzen Schweiz haben am Freitag in Lausanne für griffige Massnahmen für den Klimaschutz protestiert. Junge Menschen aus der ganzen Schweiz marschierten an der Seite der schwedischen Umweltaktivistin Greta Thunberg durch die Innenstadt. Es ist das zweite Mal, dass die erst 17 Jahre alte Vorkämpferin des Klimaschutzes die Hauptstadt des Kantons Waadt besucht. Sie hatte bereits im vergangenen August am einwöchigen «Smile For Future»-Gipfel an der Universität Lausanne teilgenommen. Das Schweizer Klimastreikkollektiv hatte anlässlich des ersten Jahrestages der Bewegung alle Aktivistinnen des Landes eingeladen, an der nationalen Demonstration in Lausanne teilzunehmen. Auch ein Jahr später kritisieren die Klima-

streikenden noch immer «die Trägheit der Regierungen und Wirtschaftsführer». Kurz vor dem Beginn des Marsches sangen die Aktivistinnen «Happy Birthday». Sie gedachten damit des ersten Jahres des Kampfes gegen die globale Erwärmung. In der Menschenmenge waren alle Generationen vertreten. Die Jugendlichen stellten aber die überwiegende Mehrheit. Auf Schildern und Bannern waren Slogans zu lesen wie zum Beispiel «Keine zwei Planeten wie diesen», «Stoppt den Kapitalismus» oder «Ich habe einen grünen Traum». Die Parade führte vom Bahnhofplatz auf einer knapp drei Kilometer langen Strecke bis zur Place de la Riponne vor dem Palais Rumine. Mittendrin: Greta Thunberg und die kenianische Umweltaktivistin und Feministin Njoki Njoroge Njehü. (sda)

E-Zigaretten

Kein Verkauf an Minderjährige

GENÈ Nach den Kantonen Wallis und Basel-Landschaft verbietet nun auch Genè den Verkauf von elektronischen Zigaretten an Minderjährige. Der Grosse Rat hat einstimmig einen entsprechenden Gesetzesentwurf des Staatsrates verabschiedet. Das Verbot betrifft nicht nur Tabakerzeugnisse, sondern auch dem Tabak gleichgestellte Produkte. Dies umfasst elektronische Zigaretten sowie Nachfüllflaschen und Patronen, aber auch legales Cannabis. Mehr als 8 Prozent der 14- bis 15-Jährigen rauchten mindestens einmal pro Woche und 25 Prozent der 15- bis 19-Jährigen seien Raucher, sagte Staatsrat und Gesundheitsvorsteher Mauro Poggia (MCG) im Kantonsparlament. Die elektronische Zigarette treibe die Jugendlichen zu einer Gewohnheit, die sie sehr oft zum Rauchen führe. (sda)

Kinderschutz im Sport

LOC und LFF lancieren Projekt

SCHAAN Der Liechtensteiner Fussballverband (LFV) und das Liechtenstein Olympic Committee rufen ein gemeinsames Kinderschutz-Projekt ins Leben. **Seite 13**

ANZEIGE

Sub of the day
CHF 5.50

Jeden Tag ein spezielles, frisch vor deinen Augen zubereitetes Sandwich.

Subway® ist eine eingetragene Marke von Subway IP Inc. ©2017 Subway IP Inc.

Road Pricing gegen Stau zu Spitzenzeiten

Antworten Schon kurz nach der Präsentation des Road-Pricing-Modells der Stiftung Zukunft.li kamen einige Fragen auf, wie dies in der Praxis genau funktionieren soll. Das «Volksblatt» hat die wichtigsten zusammengetragen und beantwortet.

VON DANIELA FRITZ

Keine Frage, auf Liechtensteins Strassen muss sich etwas tun. Schliesslich ist der morgendliche und abendliche Stau nicht nur ärgerlich, sondern auch volkswirtschaftlich ein Verlust. Die Stiftung Zukunft.li will dem mit einem neuen Gebührenmodell entgegenwirken und vor allem den Verkehr in Spitzenstunden verringern. Das «Volksblatt» hat die wichtigsten Fragen und Antworten für Sie zusammengefasst:

Was ist Road Pricing überhaupt?

Es handelt sich um benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr. Das Prinzip funktioniert nach ökonomischen Grundsätzen und verstärkt die Kostenwahrheit im Verkehr, da nur die effektive Nutzung der Verkehrsinfrastruktur bezahlt werden muss, abhängig von Zeit und Streckenlänge. Für Lastwagen gibt es in Liechtenstein und der Schweiz ein solches Konzept im Prinzip schon: Die Schwerverkehrsabgabe, die sich aus den zurückgelegten Kilometern, dem Gesamtgewicht sowie den Emissionswerten des Fahrzeugs berechnet. Allerdings wurde nur bedingt erreicht, dass sich der alpenquerende Transitverkehr auf die Schiene verlagert. Andere Beispiele für Road Pricing sind etwa die Gebühr für den Arlberg-tunnel oder City-Mauts wie etwa in London.

Würde Road Pricing überhaupt etwas bewirken?

Die Stiftung Zukunft.li rechnet damit, dass die Autofahrer ihr Verhalten aufgrund der höheren Preise in den Spitzenzeiten anpassen und so die Verkehrsspitzen gebrochen werden. Laut den Berechnungen würde das Verkehrsaufkommen 2030 um 7 Prozent verringert, zu Spitzenzeiten sogar um 24 Prozent. Das Staurisiko würde laut dem Fokuspapier um 20 Prozent gesenkt werden. Weniger Verkehr hätte natürlich auch entsprechende positive Auswirkungen auf die Umwelt, auch wenn dies nicht das vorrangige Ziel ist: So könnten etwa die Klimagase um jährlich rund 1900 Tonnen CO₂-Äquivalente reduziert werden.

Wie lautet der Vorschlag konkret?

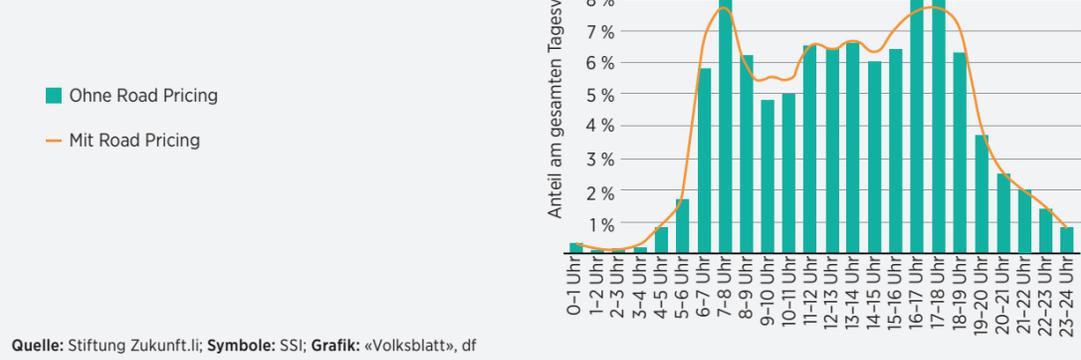
Das Road Pricing gilt landesweit und

Erwartete Wirkung eines Road Pricings

Finanzielle Folgen für den Einzelnen anhand eines fiktiven Beispiels



Verkehrsaufkommen 2030 mit und ohne Roadpricing im Tagesverlauf



für alle Personenwagen, die auf Liechtensteins Strassen unterwegs sind. An Werktagen zwischen 7 bis 9 Uhr sowie von 16 bis 18 Uhr zahlen Autofahrer pro gefahrenen Kilometer 40 Rappen. Dafür entfällt die MFK-Steuer für Personenwagen. Ausserhalb der Spitzenzeiten und am Wochenende sind Autofahrer daher gratis unterwegs.

Warum zahlt man nur zu den festgelegten Zeiten?

Laut der Stiftung Zukunft.li würde der Verkehr an Werktagen in diesen vier Spitzenstunden rund ein Drittel der gesamten Fahrten ausmachen und sich zudem auf wenige neuralgische Stellen konzentrieren. Die Spitzenzeiten könnten aber durchaus angepasst werden - in Singapur beispielsweise ist dies tagesaktuell geregelt.

Warum gilt das Modell nur für Personenwagen?

Pkws würden die Strassenkapazitäten am meisten beanspruchen. Zudem können Autofahrer ihr Verhalten leichter ändern und umsteigen, die Spitzenzeiten vermeiden oder Fahrgemeinschaften bilden. Für das

Gewerbe und Sachtransporte ist dies nicht möglich. Lastwagen zahlen bereits die Schwerverkehrsabgabe.

Dürfen Ausländer dann gratis auf Liechtensteins Strassen fahren, während Inländer zahlen?

Nein. Das Road Pricing würde für alle gelten.

Ist das überhaupt mit dem EU-Recht vereinbar?

Eine durchaus berechtigte Frage. Immerhin riefen auch die mittlerweile gescheiterten Vignetten-Pläne in Deutschland, die Inländern über die Steuern rückvergütet werden sollte, schnell Kritiker auf den Plan, die eine Diskriminierung von EU-Bürgern orteten. Auch bei Zukunft.li sorgte dieses Thema intern für Diskussionen. Man glaubt aber, eine Lösung gefunden zu haben, die sich mit dem EU-Recht verträgt. Schliesslich erfolgt die Besteuerung nutzungsabhängig und für In- und Ausländer. Ausserdem sollen die Einnahmen aus den Gebühren ausländischer Autofahrer ausschliesslich für den Ausbau des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden.

Was würde mich das Ganze kosten?

Das kommt auf das individuelle Verhalten an: Wer die Spitzenzeiten meidet, würde sich die MFK-Steuer sparen. Auch wer auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigt, spart sich die MFK-Steuer - auch wenn dann ein Busabo nötig wird. Es wäre aber auch möglich, nur an einigen Tagen auf den Pkw zu verzichten. Wer keine Wahl hat und den Pkw braucht, zahlt allerdings je nach Strecke mehr.

Wofür werden die Einnahmen verwendet?

Der Stiftung Zukunft.li war es wichtig, dass das Road Pricing nicht zu Mehreinnahmen des Staates führt, sondern lediglich eine Verhaltensänderung bewirkt. So bringt die MFK-Steuer für Personenwagen dem Staat jährlich 13,5 Millionen Franken ein. Mit dem Road Pricing wären es etwa 11,5 Millionen Franken, welche Inländer beisteuern. Dazu kommen nochmals rund 5,1 Millionen Franken, die Ausländer über das Road Pricing bezahlen. Dieser Betrag soll aber verpflichtend für den Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs eingesetzt werden. Den Mindereinnahmen aus der MFK-Steuer

stünden laut Zukunft.li andere volkswirtschaftliche Gewinne gegenüber, wie reduzierte Staukosten und positive Umweltwirkungen.

Wie wird die zurückgelegte Strecke gemessen?

Die Stiftung Zukunft.li schlägt hierzu eine GPS-Box im Auto vor - die Kosten hierfür soll der Staat übernehmen. Für gelegentliche Fahrten ausländischer Fahrzeuge wäre auch eine Smartphone-App denkbar, im Ausnahmefall auch Tagesvignetten. Wie Projektleiter Peter Beck aber betonte, könnte es bis zu einer tatsächlichen Einführung von Road Pricing längst andere technische Möglichkeiten in den Autos geben.

Und wer kontrolliert das?

Für die Überwachung gibt es laut Projektleiter Peter Beck verschiedene Ansätze, bei denen von persönlichen Kontrollen durch die Polizei bis zu automatischen Kontrollen alles möglich ist. «Aber unserer Meinung nach wird es nicht viel mehr Aufwand geben als bei jedem anderen nutzungsabhängigen System, da ja durch die verpflichtenden GPS-Boxen im Auto ein grosser Teil der Erfassung automatisch geschehen wird», so Beck.

Was ist mit dem Datenschutz?

Die Autoren des Fokuspapiers sind aber überzeugt, dass eine datenschutzkonforme Umsetzung technisch und organisatorisch machbar wäre. Dies soll auch gesetzlich sichergestellt werden.

Was sagt die Politik dazu?

Die Stiftung Zukunft.li hat dem zuständigen Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch das Modell am 15. Januar vorgestellt. Auf Anfrage zeigt sich Risch interessiert: «Die Idee eines Road Pricing ist nicht komplett neu. Neu sind jedoch der hohe Detaillierungsgrad und die spezifische Adaption für unser Land. Insofern ist der Vorschlag von Stiftung Zukunft.li sehr interessant und prüfenswert.» Der Verkehrsminister verweist aber auch auf die repräsentative Umfrage zum Mobilitätsverhalten in Liechtenstein, die im Herbst vorgestellt wurde (das «Volksblatt» berichtete). Diese zeige auf, dass von den Mobilitätsteilnehmern Massnahmen zu verschiedenen Verkehrsträgern gewünscht werden. «Bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts 2030 wird dies umfassend berücksichtigt. Den Herausforderungen der Verkehrspolitik kann nur mit einem abgestimmten Massnahmenpaket begegnet werden», betont Risch. Die Idee des Road Pricing werde geprüft und im Mobilitätskonzept 2030 behandelt. «Offen ist zum heutigen Zeitpunkt, welche Bedeutung dem Modell Road Pricing zukommen wird und, ob und wann eine Einführung sinnvoll ist», so Risch.

Aus der Region Mit Lieferwagen verunfallt

GAMS Ein 64-jähriger Lieferwagenfahrer ist am Donnerstagnachmittag bei einem Selbstunfall auf der Wildhauserstrasse in Gams unbestimmten Grades verletzt worden, teilte die Kantonspolizei St. Gallen am Freitag mit. Der Mann war demnach in seinem Lieferwagen bergwärts von Gams in Richtung Wildhaus unterwegs. Bei der Spitzkurve auf Höhe «Chrezibach» fuhr der Lieferwagen weiter geradeaus in die Wiese, bevor er eine Böschung hinunter geriet und schliesslich in einem Graben zum Stillstand kam. Der 64-Jährige wurde vom Rettungsdienst ins Spital gebracht. Die Polizei geht laut der Presseausendung davon aus, dass der Unfall auf ein medizinisches Problem des Fahrers zurückzuführen ist. Der Lieferwagen erlitt laut der Kantonspolizei dadurch einen rund 10 000 Franken teuren Totalschaden. (red/pd)

Zechpreller kommt mit blauem Auge davon

Gericht Ein Liechtensteiner hat nach dem gemeinsamen Besuch eines Hotels in Pertisau mit seiner Frau die Rechnung in Höhe von 5585 Franken nicht bezahlt. Zwar glaubte ihm das Gericht, dass er nicht den Willen gehabt hatte, die Hotellierfamilie zu schädigen. Verurteilt wurde er trotzdem - wenn auch nur zu einer bedingten Geldstrafe.

VON HANNES MATT

Das Tiroler Hotel in Pertisau am Aachensee war nach dem 10-tägigen Besuch des Angeklagten und seiner Frau vor knapp einem Jahr auf einer Rechnung von 5585 Franken sitzengeblieben. Gestern musste sich der Liechtensteiner deshalb wegen schweren Betrugs vor dem Landgericht verantworten. Er bekannte sich nicht schuldig. So sei er schon über 10 Mal im besagten Hotel zu Besuch gewesen - stets zur Zufriedenheit der Hotellierfamilie, zu der er eine gut-freundschaftliche Beziehung gepflegt und die Rechnung deshalb auch jeweils am Ende des Aufenthalts gezahlt habe. «Ich freute mich sehr auf den letzten Besuch. Auf gar keinen Fall habe ich den Vor-

satz gehabt, das Hotel zu schädigen», betonte der Angeklagte gestern vor dem Landrichter. «Ich war mir sicher, den Aufenthalt auch bezahlen zu können.»

Offenbarungseid abgelegt

Die Staatsanwaltschaft war skeptisch. So hatte der Mann vor seinem Hotelbesuch einen Offenbarungseid wegen diverser offener Rechnungen seines Unternehmens leisten müssen - also zu zeigen, dass er nicht genügend Geld hat, um die Schulden zu begleichen. «Es ist davon auszugehen, dass er vor seinem Urlaub im Hotel wusste, dass er die Rechnung nicht zahlen kann», resultierte die Staatsanwältin. Weiter sei sein nachträgliches Handeln - das Bezahlen der Rechnung mit Ausreden und

Vertröstungen per E-Mail immer weiter hinauszuzögern - typisches Betrugsverhalten gewesen. Schlussendlich habe die Frau des Angeklagten laut Staatsanwältin vor dem Besuch mehrmals nachgefragt, ob er den Aufenthalt denn bezahlen könne. Sie könne es nämlich nicht. Deshalb musste auch nur der Mann auf der Anklagebank Platz nehmen. Die Partnerin war aber als Zeugin geladen. Hierbei machte sie von ihrem Recht Gebrauch, die Aussage zu verweigern. Auch äusserte sich der Angeklagte nicht weiter zu detaillierten Fragen des Richters, weshalb er die Rechnung nicht zahlen konnte. Zum Schluss hielt er aber nochmals explizit fest, dass er die Freundschaft zur Betreiberfamilie keinesfalls habe missbrauchen wollen.

Der Richter glaubte ihm das sogar. Es würde - aufgrund einer kürzlichen Gesetzesänderung kam für den Angeklagten der Tatbestand des schweren Betrug nicht mehr zum Tragen - aber sowieso keine Rolle spielen. So verurteilte er den Liechtensteiner zu einer Geldstrafe in Höhe von 100 Tagessätzen à 10 Franken (möglich wären 360 Tagessätze gewesen), wenn auch nur bedingt mit einer Probezeit von drei Jahren. Der Angeklagte muss die Strafe also nicht zahlen, wenn er nicht wieder straffällig wird. «Das werde ich garantiert nicht», kommentierte dieser das glimpfliche Urteil. «Sie sehen mich vor Gericht nie wieder.» Zwischenzeitlich soll auch die Hotelrechnung beglichen worden sein.