

Gemeinde Ruggell I Feuerwehr erhält neue Bekleidung für 26 000 Franken

RUGGELL Dieses Jahr soll die Freiwillige Feuerwehr Ruggell neu ausgerüstet werden. Das zumindest in Sachen Einsatzbekleidung. Der Gemeinderat sprach deshalb während seiner letzten Sitzung einen Kredit von 26 000 Franken. Der Auftrag gehe an ein Unternehmen einer Berufsbekleidungs-firma aus Sirnach. Das Feuerwehr-gesetz des Fürstentums Liechtenstein schreibt vor, dass alle Feuerwehren im Land zu jeder Zeit verschiedene Einsatzarten bewältigen können. Hierfür benötigen aber gleich mehrere Feuerwehren des Unterlandes eine neue Einsatzbekleidung. Gemäss dem Ruggeller Gemeinderatsprotokoll über die Sitzung vom 15. Januar haben daher die Unterländer Feuerwehren gemeinsam eine Offerte bei der Hüslar Berufsbekleidung AG in Sirnach eingeholt. Die Anschaffung würde die Feuerwehr Ruggell rund 25 600 Franken kosten. Der Gemeinderat entschied sich deshalb einstimmig dazu, einen Kredit in der Höhe von 26 000 Franken zu vergeben. (red/pd)

Gemeinde Ruggell II Vorsteherin Maria Kaiser-Eberle nun wieder Ruggellerin

RUGGELL Der Gemeinderat Ruggell hat Maria Kaiser-Eberle einstimmig wieder in das Gemeindebürgerrecht aufgenommen. Die Vorsteherin erhielt damals durch ihre Hochzeit automatisch das Bürgerrecht der Gemeinde Mauren. Gemäss Protokoll über die Gemeinderatssitzung vom 15. Januar wuchs Kaiser-Eberle in Ruggell auf. Seither habe sie auch nie ausserhalb der Gemeinde ge-



Vorsteherin Kaiser-Eberle besitzt nun wieder das Gemeindebürgerrecht von Ruggell. (Archivfoto: Michael Zanghellini)

wohnt. Durch ihre Heirat mit Willi Kaiser im Jahr 1986 erhielt sie allerdings automatisch das Maurer Bürgerrecht. Die Antragsstellerin, in diesem Fall die Vorsteherin, habe jedoch alle Voraussetzungen für eine erneute Aufnahme in das Ruggeller Gemeindebürgerrecht erfüllt. Die Entscheidung lag letzten Endes beim Gemeinderat. Dieser nahm den Antrag einstimmig an. (red/pd)

Ampel beschädigt und Fahrerflucht begangen

NENDELN Ein unbekannter Fahrzeuglenker beschädigte am Montag in Nendeln eine Fussgängerampel und verliess anschliessend pflichtwidrig die Unfallstelle. Das teilte die Landespolizei am Dienstag mit. Er war demnach zwischen 12 und 16.30 Uhr vermutlich mit einem Sattelzug auf der Feldkircher-Strasse unterwegs. Zur Kollision mit der Ampel kam es, als er nach rechts in die Rheinstrasse abbiegen wollte. (red/lpfl)



Die Landespolizei geht davon aus, dass der fehlbare Lenker mit einem Sattelzug unterwegs war. (Foto: LPFL)

Alles, nichts, oder? Debatte um das Road Pricing gewinnt an Fahrt

Mobilität 40 Rappen pro Kilometer zu Spitzenzeiten, um die Staus zu reduzieren. Dafür würde die MFK-Steuer entfallen. Dieser Vorschlag liegt seit vergangener Woche auf dem Tisch. Die Kritik scheint vorprogrammiert - doch auf der anderen Seite könnte man auch fragen, ob der Vorschlag weit genug geht.

VON HOLGER FRANKE

Die ersten Reaktionen auf das am vergangenen Freitag von der Stiftung Zukunft.li vorgestellte Road-Pricing-Modell fallen grundsätzlich zustimmend aus. «Die LGU begrüsst natürlich die Auseinandersetzung der Stiftung Zukunft.li mit dem Thema, da das hohe Pkw-Verkehrsaufkommen die Menschen, Natur- und Umwelt sowie unser Klima über Gebühr belastet», erklärt LGU-Geschäftsführerin Monika Gstöhl gegenüber dem «Volksblatt». Vonseiten des VCL gibt es ein «grosses Lob», wie der Vorstand des VCL auf schriftliche Anfrage wissen lässt. «Es wird gut begründet, dass ein Strassenausbau nur punktuell und für eine gewisse Zeit zu einer Staureduktion führt», schreibt der VCL. Zudem werde dargelegt, dass zuerst der öffentliche Verkehr und der Alltagsradverkehr attraktiver gestaltet werden müssen, damit sie für Arbeitswege echte Alternativen sind. «Es ist klar, dass Einführung und Betrieb von Road Pricing viel weniger kosten als Bau und Unterhalt von Umfahrungstrassen», fasst der VCL zusammen.

Ökologische und soziale Aspekte

Die Stiftung Zukunft.li hat sich in ihren Ausführungen vor allem auf die unbestrittene Stauproblematik gestützt. Ökologische und soziale Aspekte fehlen allerdings fast völlig. «Weil man ein System mit zu vielen parallel Zielen schnell überlasten kann», wie Peter Beck, als einer der Studienautoren, argumentiert. Eine gewisse Mutlosigkeit, die Thematik vor allem als zukunftsorientierte Stiftung - nicht gleich ganzheitlich zu betrachten, sieht er nicht. «Da wir vom Staat und der Politik unabhängig sind, müssen wir nicht auf politische Ziele Rücksicht nehmen. Deshalb können wir uns auf ein Ziel beschränken, ohne schon von Anfang an Kompromisse eingehen zu müs-



Das «Volksblatt» berichtete ausführlich am vergangenen Samstag. (Faksimile: VB)

sen», entgegnet Beck. Road Pricing habe zudem einerseits durch weniger Stau und andererseits durch weniger gefahrene Kilometer auch positive Umweltwirkungen. Zudem könne ein System wie das vorgeschlagene durch den modularen Aufbau jederzeit erweitert werden, wenn dies das Resultat einer politischen Debatte ist. «Wichtig ist aber auch dann, dass die angestrebten Ziele erreicht und nicht verwässert werden», so Beck. Mutiger, wenn auch politisch wahrscheinlich noch schwieriger umsetzbar, wäre es aber gewesen, von vornherein den ökologischen Aspekt

«Wenn wir nicht darüber diskutieren, werden wir nicht wissen, ob ein Vorschlag eine Chance hat.»

PETER BECK
STIFTUNG ZUKUNFT.LI

stärker zu gewichten. Beispielsweise durch gestaffelte Tarifsätze: Fahrzeuge mit geringerem Emissionsausstoss oder tieferem Gewicht könnten so bevorzugen werden, Halter umweltbelastenderer Fahrzeuge müssten tiefer in die Tasche greifen. Durch den vorgeschlagenen Wegfall der derzeit gewichtsabhängigen Motorfahrzeugsteuer ginge diese Lenkungsmöglichkeit verloren - der ohnehin bestehende Trend zu immer grösseren Autos in Liechtenstein könnte sich theoretisch verstärken. «Die Differenz zwischen einem schweren SUV und einem leichten Kleinwagen liegt vielleicht bei 400 Franken Motorfahrzeugsteuer. Ich bin überzeugt, dass dies die Entscheidung, einen schweren SUV zu kaufen, derzeit nicht wirklich beeinflusst», entgegnet Peter Beck allerdings. Dennoch wäre eine emissionsabhängige Ausgestaltung der Abgabe grundsätzlich möglich, «falls dies ein politischer Kompromiss sein sollte», so Beck. Zumindest die Forderung danach dürfte sehr bald aufkommen. «Aus Sicht der LGU müsste die aus Klimaschutzgründen dringende notwendige Dekarbonisierung des Verkehrs zügig vorangetrieben werden. Der Zeitfaktor spielt eine wichtige Rolle: CO₂ und weitere Treibhausgase, die in die Atmosphäre gelangen, wirken sich dort über sehr lange Zeit klimaschädlich aus - mit unabsehbaren Konsequenzen für die Umwelt und unsere Lebensqualität. Massnahmen wie Road Pricing dürfen deshalb auf keinen Fall anderen wichtigen Zielen entgegenwirken», verdeutlicht Monika Gstöhl. Aus Sicht der LGU bräuhete es zusätzlich ein wirksames Gebühren- und Rabatt-System, das die Anschaffung sowie den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoss berücksichtigt.

Geringverdiener trifft es härter

Der zur Debatte stehende Vorschlag der Stiftung Zukunft.li wirft noch weitere Fragen auf, zum Beispiel nach der sozialen Gerechtigkeit. Wer in Balzers wohnt und in Vaduz arbeitet - und nicht über die Autobahn zur Arbeit fährt -, legt täglich ca. 20 Kilometer zurück, das wären 8 Franken am Tag zu den vorgeschlagenen Spitzenzeiten. Bei 220 Arbeitstagen im Jahr wären dies also 1760 Franken. Wer heute ein leichteres Auto fährt, zahlt bislang rund 300 Franken Steuern. Mit dem Road-Pricing-Modell wären dies also rund 1500 Franken mehr pro Jahr. Gerade Personen mit tieferen Einkommen dürften häufiger in Berufen mit weniger flexiblen Arbeitszeiten tätig sein - das Road-Pricing-Modell würde sie voll treffen, wenn sie denn nicht auf den ÖV umsteigen können oder wollen. «Es ist richtig, dass eine solche Abgabe Menschen mit einem tieferen Einkommen stärker trifft als Besserverdienende. Aber: Der vorgängige Ausbau des ÖV zu einer echten Alternative zum eigenen Auto ist eine zwingende Begleitmassnahme unseres Vorschlags», entgegnet Peter Beck. Es soll für den überwiegenden Teil der Arbeitnehmenden möglich sein, auch zu Spitzenzeiten den Arbeitsplatz mit dem ÖV mit einer geringen Zeitdifferenz zum Auto zu

erreichen. Je nach Situation führe dies sogar zu Einsparungen gegenüber der heutigen Nutzung des eigenen Autos. «In der Umsetzung eines solchen Systems sollte aber auf jeden Fall darauf geachtet werden, für Härtefälle sozial vertretbare Lösungen zu finden. Solche Lösungen hängen aber davon ab, wie das Road Pricing letztlich konkret umgesetzt wird», so Beck. Eine Möglichkeit könnten z. B. höhere Pendlerpauschalen bei den Steuern sein. «Auch wichtig zu erwähnen ist, dass die Autofahrer insgesamt nicht stärker belastet werden als heute mit der Motorfahrzeugsteuer. Der Ansatz soll nicht zu einer neuen Finanzierungsquelle für den Staat werden.»

Nichtstun womöglich keine Option

Auch wenn der politische Weg des Road Pricing vermutlich kein einfacher werden wird: Aussetzen dürfte keine Option sein. Die Diskussion wird nötig sein, meint auch Peter Beck. In der Schweiz hat die Einführung von Mobility Pricing eine erste Hürde genommen. Der Bundesrat hat beschlossen, das Finanzierungssystem für die Mobilität auf eine nutzungsabhängige Finanzierung umzustellen. «Davon werden dann auch die Liechtensteinerinnen und Liechtensteiner betroffen sein, wenn wir in der Schweiz unterwegs sind. Je nach Ausgestaltung werden Fahrten auf der A 13 dann teurer.» Im Umkehrschluss kann dies dann auch dazu führen, dass vermehrt die Strassen in Liechtenstein genutzt werden und damit das Verkehrsproblem hier weiter steigt. «Ein gemeinsames System mit der Schweiz könnte dann ausgleichend wirken. Darauf sollten wir uns vorbereiten», so Beck. Den Einbezug der Nachbarn schlagen auch die LGU und der VCL vor, aber auch ein verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM). «BMM kann kurzfristig und mit minimalen Kosten realisiert werden. Und ohne potenzielle Konflikte mit Nachbarn und der EU», schreibt der VCL. Die LGU spricht sich unter anderem darüber hinaus dafür aus, umweltschädliche Subventionen und Steuerabatte für den Pkw-Verkehr dringend abzuschaffen. Der VCL geht noch einen Schritt weiter und schlägt ein Road Pricing auf allen öffentlichen Strassen während des ganzen Tages für alle Fahrzeuge und Fahrten mit entsprechenden Abstufungen der Kilometerpreise vor. Die Debatte um das Road Pricing hat gerade erst begonnen. «Wir alle sollten uns mit den zukünftigen Herausforderungen Liechtensteins auseinandersetzen und nach Lösungen suchen. Wenn in der Diskussion und Debatte bessere Lösungen gefunden werden, dann ist das zu begrüßen», meint Peter Beck von der Stiftung Zukunft.li.

Mehr Elektroautos auf Liechtensteins Strassen

Verkehr Insgesamt 2619 erstzugelassene Fahrzeuge wurden im vergangenen Jahr vom Amt für Statistik registriert. Neben sehr seltenen Fahrzeugmarken wurde auch ein Anstieg bei den Elektroautos verzeichnet - allerdings noch auf tiefem Niveau.

VON HOLGER FRANKE

Von den 2619 im vergangenen Jahr erstzugelassenen Fahrzeuge entfallen 1953 auf die Gruppe der Personwagen. Zum Vergleich: Im Jahr 2018 waren 1849 Personwagen erstmals zugelassen worden. Allein im vergangenen Dezember 2019 wurden in Liechtenstein, gemäss den Ergebnissen des Amtes für Statistik, insgesamt 261 fabrikneue Fahrzeuge erstmalig in Verkehr gesetzt. Davon waren 211 Fahrzeuge Personwagen, 1 Personentransportfahrzeug, 34 Sachtransportfahrzeuge, 2 Landwirtschaftsfahrzeuge, 1 Industriefahrzeug, 3 Motorräder und 9 Anhänger. Bei den Antriebsarten zeigt sich ein gewohntes

Bild: 97 Personenwagen waren Benzin-er. 62 Personenwagen waren Dieselfahrzeuge. Im gesamten Jahr 2019 wurden in Liechtenstein 1047 Personenwagen mit Benzinantrieb und 621 Personenwagen mit Dieselantrieb registriert. Der Anteil der Hybridfahrzeuge ist mit 181 vergleichsweise gering. Auch der Anteil der Elektroautos bleibt bei 97 noch relativ klein. Allerdings sind es deutlich mehr als noch im Jahr 2018, als 48 Personenwagen mit Elektroantrieb verzeichnet wurden. Allein im vergangenen Dezember wurden 24 hybridelektisch und 27 rein elektrisch angetriebene Personenwagen statistisch erfasst - deren Anteil beläuft sich somit auf 11,4 bzw. 12,8 Prozent aller im Dezem-

ber erstzugelassenen Personenwagen.

Rarität auf Liechtensteins Strassen

Beim Blick auf die meistverkauften Fahrzeugmarken im vergangenen Jahr zeigt sich ein gewohntes Bild: Mit 286 Personenwagen führt VW die Rangliste an, gefolgt von BMW mit 207 und Audi mit 199 Autos, Mercedes belegt mit 161 Personenwagen Rang vier. Doch auch die ein oder andere seltene Automarke fand im vergangenen Jahr den Weg nach Liechtenstein, mitunter durchaus im eher exklusiven Segment. So wurden unter anderem 1 Bentley, 1 Bugatti, 10 Ferrari, 3 Lamborghini, 1 Maserati, 27 Porsche, 1 Rolls-Royce und 26 Tesla erstmals zugelassen.

Doch auch ein besonderer «Personenwagen» ist nun irgendwo hierzulande zu finden: Ein Pagani - ein italienischer Kleinserienhersteller von Sportwagen mit Sitz in San Cesario sul Panaro nahe Modena. Zwar ist das Modell nicht bekannt, ein Gefährt dieses Herstellers dürfte aber mehrere Millionen Franken kosten. So wird beispielsweise für den Pagani Huayra Roadster BC im Internet ein Preis von 3,2 Mio. Euro genannt, dafür gibt es dann aber auch über 800 PS. Für einen Pagani Zonda HP Barchetta müsste man wohl 15 Mio. Euro auf den Tisch legen - auf dem Markt soll es aber nur zwei Stück geben. Spitzengeschwindigkeit: Irgendwo zwischen 350 und 400 Kilometer pro Stunde.