

## Kommentar



**Stephanie Fleisch**  
sfleisch@medienhaus.li

### Die neue Steuer: «Road Pricing»

Das «Road Pricing» ist nichts anderes als eine lukrativere Form der Motorfahrzeugsteuer und wird alleine nichts bewirken. Während die Steuer von Fahrzeughaltern aus dem Inland erhoben wird, können mit dem «Road Pricing» auch ausländische Lenker zur Kasse gebeten werden. Ausserdem werden die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer in den kommenden Jahren sinken. Immerhin sind Erdgas-, Solar-, Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge im Kommen und von der Steuer ausgenommen.

Um dieses Minus in der Staatskasse auszugleichen, ist ein neues Modell überlegenswert. Das «Road Pricing» tönt da attraktiv, schliesslich lassen sich damit gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen: Die Einnahmen werden gesichert, der Verkehr und auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss werden verringert und man behält sich eine gewisse Flexibilität offen. Denn wenn es notwendig ist, können die «Road Pricing»-Zeiten weiter ausgedehnt werden.

Doch ist es sinnvoll, ausgerechnet die Arbeiter zur Kasse zu bitten? Unterm Strich dürfen sie dafür zahlen, dass sie im Land arbeiten. Diese finanzielle Belastung wird der Arbeitgeber ausgleichen dürfen, der wiederum höhere Preise für seine Ware verlangt. Am Ende stehen wir wieder vor dem alten Problem: Alles wird teurer und nichts hat sich geändert.



**Johannes Kaiser**  
Landtagsabgeordneter FBP

Wer glaubt, dass die Verkehrsproblematik in Liechtenstein mit einem genialen «Wurf» gelöst werden kann, wird wohl enttäuscht werden. Was auch das angekündigte Mobilitätskonzept der Regierung beinhalten wird, es wird wohl von einem Mix mit Massnahmen im MIV und ÖV geprägt sein. Entscheidend ist die Frage, wie visionär man sich an zukünftige Mobilitäts-Lösungen bzw. Mobilitäts-Strategien getraut.

Das von Zukunft.li aufs Tapet gebrachte «Road Pricing», bei dem an den Verkehrsspitzenzeiten von 7 bis 9 Uhr und 16 bis 18 Uhr pro gefahrenem Kilometer 40 Rappen zu leisten sind, und bei dem die Verkehrsdichte um 24 Prozent sowie Staus um 20 Prozent gesenkt werden könnten, ist eine Idee, über die es sich lohnt, nachzudenken. Zukunft.li sieht diese Anregung als einen Schritt zur Lenkung der Verkehrsthematik und bringt flankierend die Verpflichtung ins Spiel, dem ÖV-Netz eine wesentlich höhere Bedeutung beizumessen und den Ausbau des Radwegnetzes für den Arbeitsweg zu forcieren.

Dieser Vorschlag des «Road Pricings» wird die Diskussion im Landtag beleben. Nur mit einer offenen, mutigen und visionärerem Herangehensweise wird es die Politik schaffen, wirklich neue Wege in Form eines intelligenten Mix von MIV, ÖV und Fahrradwege zu gehen.



**Christoph Wenaweser**  
Landtagsabgeordneter VU

Mit «Road Pricing» würde das Staurisiko um 20 Prozent gesenkt, sagt die Studie. Dem steht ein «natürliches» Wachstum des motorisierten Individualverkehrs in der Grössenordnung von zwei Prozent jährlich gegenüber. Die Wirkung eines dermassen einschneidenden Systems verpufft innert zehn Jahren. Das allein verdeutlicht, dass

## Wirkung verpufft in zehn Jahren,

«Road Pricing» bestenfalls eine flankierende Massnahme sein kann. Man bedenke zudem, dass jeder sich regelmässig in Liechtenstein bewegendende Personenwagen mit einer GPS-Box ausgestattet würde. Jede Bewegung jedes dieser Fahrzeugs würde zu den gebührenpflichtigen Zeiten vom Staat elektronisch erfasst, ausgewertet und archiviert. In Zeiten ungezügelter Überwachungs- und Kontrollwahn garantiert niemand, dass diese Aufzeichnungen für alle Zukunft auf bestimmte Tageszeiten beschränkt und ausschliesslich dem Zweck der Rechnungsstellung dienen werden. Weitere privatsphärenbeschneidende Begehrlichkeiten kommen so sicher wie das Amen in der Kirche. Es geht den Staat jedoch schlicht nichts an, ob und wann sich seine rechtschaffenen, unbescholtenen Bewohner mit ihren Autos auf welchen seiner Strassen bewegen.

# Kann ein «Road Pricing» das Staurisiko zu Spitzenzeiten verringern?

Um dem stetig zunehmenden Verkehr in Liechtenstein Herr zu werden, schlägt die Stiftung Zukunft.li vor, neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein **«Road Pricing» einzuführen**. Demnach würde künftig jeder gefahrene Kilometer während der Spitzenzeiten 40 Rappen kosten.



**Thomas Lageder**  
Landtagsabgeordneter der  
Freien Liste (FL)

Ja, das kann es, wenn politisch gewollt. Das zeigen sowohl die ersten Reaktionen als auch Beispiele von nah und fern. Um allerdings eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr (ÖV) und zum Langsamverkehr zu erreichen, muss das Angebot zielorientiert verbessert werden: Schnellere Verbindungen, ein dichterer Takt sowie konsequente ÖV-Bevorzugung. Weiter sind Radwege sowie Radstreifen auszubauen, die Sicherheit ist zu

## Angebot muss verbessert werden,

verbessern, Unterstellplätze und Umkleidekabinen sind am Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen. Als erster Schritt, der unkompliziert, schnell sowie fast ohne Kosten umgesetzt werden könnte, bietet sich ein verpflichtendes, flächendeckendes Mobilitätsmanagement mit Parkplatzgebühren an, mindestens für Betriebe ab 50 Angestellten. Laut Regierung liesse sich so das Verkehrsaufkommen mit einer Parkplatzgebühr von 1,50 Franken pro Tag sofort um knapp 20 Prozent verringern. Sie können sich das so vorstellen, dass bei fünf Arbeitstagen an einem Tag keine Autos fahren würden.



**Herbert Elkuch**  
Mitglied der Demokraten pro  
Liechtenstein (DpL)

Ja, das mag sein, aber ich bin gegen einen Raubzug auf die Geldbörse der Arbeiter. Die Motorfahrzeugsteuer würde abgeschafft und dafür bei Fahrten an Werktagen von 7 bis 9 Uhr und 16 bis 18 Uhr eine Maut eingezogen, für Inländer sind 11,5 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen. Das Zeitfenster belastet die Arbeiterschaft. Jene, die in der mautfreien Zeit fahren können, sind die Profiteure. Sie bezahlen weder Maut noch Motorfahrzeugsteuer. Derzeit ist die Motorfahrzeugsteuer für das Halten des Fahrzeuges, die Treibstoffsteuer abhängig von der Fahrzeugnutzung.

Grenzgänger und Ausländer müssten wie die Inländer auch bezahlen (5,1 Millionen Franken), werden aber nicht von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Ein Widerspruch zum EWR-Abkommen, Diskriminierungsverbot, Art. 4. Gemäss Urteil des EuGH v. 18.6.2019 hätte die in Deutschland anvisierte Pkw-Maut gegen EU-Recht verstossen, da den Inländern die Motorfahrzeugsteuer ermässigt worden wäre. Für Ausländer wäre eine Umsetzung schwierig.

Attraktive Arbeitsplätze brauchen gut ausgebaute Strassen für Busse (ÖV) und Radfahrer, Individualverkehr und Gütertransport. Der geplante Stadttunnel Feldkirch erhöht die Kapazität in den Stosszeiten. Statt Strassenzölle einzuführen, sollten wir diesbezüglich reagieren und die Kapazität unserer Verkehrsinfrastruktur der Sachlage und dem Bedarf anpassen.



**Jürgen Beck**  
Landtagsabgeordneter  
der Unabhängigen (DU)

«Road Pricing», im Volksmund «Arbeitermaut» genannt, soll eine Lenkungsabgabe sein. In Tat und Wahrheit ist das der Inbegriff für die Bevormundung durch den Staat. Es handelt sich um einen Strassenzoll. So etwas wurde im Mittelalter landläufig auch als Raubrittertum bezeichnet. Eine Tatsache, die sich auch nicht durch die Berechnungen von Zukunft.li, gemäss welchen der Autofahrer angeblich noch Geld sparen könne, beseitigen lässt. Und die Hoffnung, dass der Verkehr durch Disziplinar-massnahmen zu Stosszeiten weniger werden solle, ist nicht einmal Denken nach dem «Prinzip Hoffnung», es ist reines Wunschdenken.

## Reines Wunschdenken,

Alles in allem möchte ich keine unnötige weitere Strafmassnahme durch den Staat und bin absolut gegen die Einführung eines «Road Pricing»-Systems und eine weitere Steuer für die Bewohner des Landes.