

Gastkommentar

Roll, ÖV, roll

Mit dem ersten Umsetzungsbericht zum Mobilitätskonzept 2030 hat die Verkehrspolitik in der neuen Legislatur Fahrt aufgenommen. Richtigerweise wird dem öffentlichen Verkehr dabei ein hoher Stellenwert eingeräumt. Wie aber soll er für in- und ausländische Arbeitspendler zu einer valablen Alternative werden, wenn die Busse zu den Stosszeiten im Stau stehen und Anschlüsse verpasst werden? Solange der ÖV nicht schneller vorankommt, bleibt das Auto für (zu) viele die attraktivere Wahl.

Zwar gab bei einer Umfrage zu Mobilität und Verkehr im vergangenen Jahr ein hoher Anteil der Inländerinnen und Inländer an, bei einem besseren Angebot mitunter auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Da darf man sich mit Recht die Augen reiben. Auch wenn es nicht für jeden Winkel gilt, grundsätzlich ist das Land mit öffentlichem Verkehr gut erschlossen. In den meisten Wohngebieten ist die nächste Bushaltestelle innert fünf bis sieben Gehminuten erreichbar. Auch die Kosten sind vergleichsweise gering: Je nach Gemeindeförderung kostet ein Jahresabonnement der Liemobil für alle Zonen von Sargans bis Feldkirch zwischen 70 Rappen und einem Franken pro Arbeitstag. Da fehlt doch der Glaube, dass ein noch besseres Angebot – bis hin zum Nulltarif – viele Arbeitspendlerinnen und -pendler wirklich zum Umsteigen bewegt. Andere Kriterien wie die schlichte Bequemlichkeit und zeitliche Flexibilität dürften bei der Entscheidung oft eine grössere Rolle spielen.

Auch der «Coronaeffekt» hat das Verkehrsaufkommen nur für kurze Zeit eingebremst. Wie die Regierung in ihrem aktuellen Verkehrsdienstebericht schreibt, bewegt sich der Verkehr mittlerweile wieder auf dem Niveau der Vorjahre. Die Wirtschaft erholt sich sehr deutlich und rasch, es ist anzunehmen, dass auch die Nachfrage nach Arbeitskräften wieder zunimmt. Ob sie wieder an das

«Zu glauben, das sich das Verkehrsproblem durch die Folgen der Pandemie von selbst löst, wäre wohl zu optimistisch.»

Thomas Lorenz,
Geschäftsführer
Stiftung Zukunft.li

Wachstum der Vorjahre anschliesst – von 2016 bis 2019 wurden im Durchschnitt jährlich rund 1100 neue Arbeitsplätze geschaffen –, kann niemand mit Sicherheit prognostizieren. Zu glauben, dass sich das Verkehrsproblem durch die Folgen der Pandemie von selbst löst, wäre aber wohl deutlich zu optimistisch.

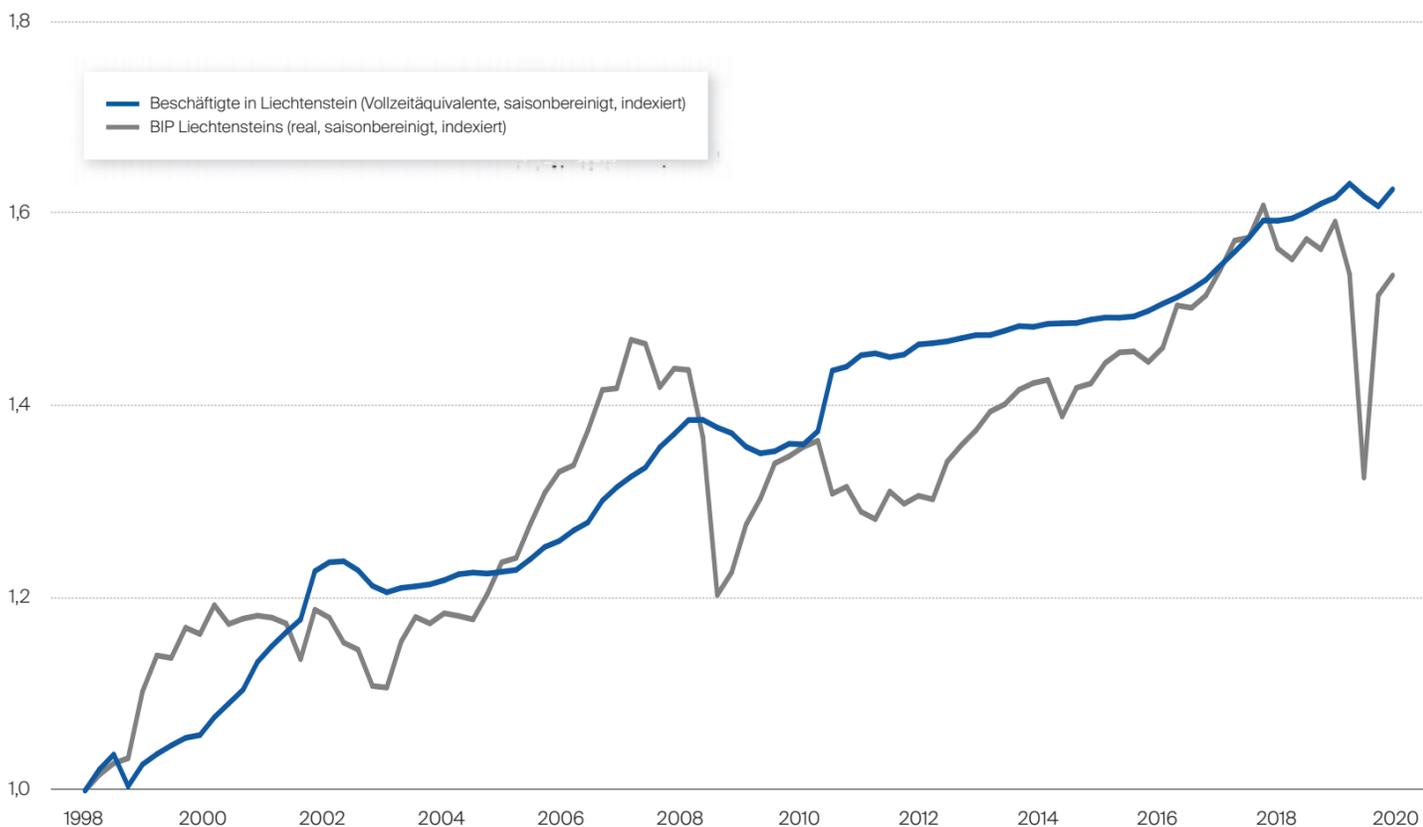
Nicht heute und auch nicht morgen, aber in der langen Frist wird die Digitalisierung die Mobilität verändern. Ist es angesichts der technologischen Entwicklung generationengerecht, die ohnehin geringen Landressourcen mit Infrastrukturprojekten für den motorisierten Individualverkehr zu belasten? Solche wären allenfalls dann zu rechtfertigen, wenn es keine alternativen Lösungsansätze gäbe. Aber es gibt sie. Ökonomische Anreizsysteme wie Mobility Pricing oder Parkplatzbewirtschaftungsmodelle haben ihre verkehrsreduzierende Wirkung in der Praxis bewiesen. Nachdem mit der S-Bahn das Rückgrat des Mobilitätskonzepts – wie es die Regierung selbst bezeichnet hat – an der Urne gebrochen wurde, sollten alternative Optionen ernsthaft und mit hoher Priorität untersucht werden, mit denen ein Verkehrskollaps verhindert werden kann, ohne Millionen an Steuergeldern zu verschlingen und den Lebensraum für Jahrzehnte zu belasten.

Die Krux bei der Umsetzung von verkehrspolitischen Massnahmen liegt darin, dass wir in die Zukunft blicken und die Entwicklung des Verkehrsaufkommens abschätzen müssen. Viele Massnahmen im Verkehrsbereich sind nicht nur unpopulär, sondern nehmen auch sehr lange Vorlauf- und Umsetzungszeiten in Anspruch. Die Frage, ob das Verkehrsproblem zuerst eskalieren muss, bevor wirksame Massnahmen umgesetzt werden, hat ein hoher Politiker im Gespräch mit «Ja» beantwortet. Wollen wir es wirklich darauf ankommen lassen? Denn je stärker die sprichwörtliche Axt am Baum ist, desto geringer werden die Handlungsoptionen. Die Formel scheint einfach: weniger motorisierter Individualverkehr = rollender ÖV bei möglichst geringem Verbrauch an Boden und Finanzen. Die erwähnten Anreizsysteme wirken in diese Richtung. Schnelle und wirksame Massnahmen sind für eine hohe Standortattraktivität der Wirtschaft und für eine nachhaltig hohe Lebensqualität unverzichtbar.



Thomas Lorenz
Stiftung Zukunft.li

Beschäftigung in Liechtenstein konjunkturell stabil



Quelle: Amt für Statistik, Liechtenstein-Institut (BIP-Quartalschätzung); Grafik: Stefan Aebi

Die langfristigen Entwicklungen von realem Bruttoinlandsprodukt (BIP) und Beschäftigung (indexiert, erstes Quartal 1998 = 100) sind in Liechtenstein eng verknüpft. Kurzfristig schwankt das liechtensteinische BIP jedoch deutlich stärker im Konjunkturverlauf als die Beschäftigung. Die BIP-Einbrüche betragen während der Finanzkrise 2008/09 und der Covid-19-Pandemie jeweils über 10 Prozent im Vergleich zum Vorquartal, während die Beschäftigung vergleichsweise stabil blieb.

Der anhaltend schwache Zusammenhang zwischen Konjunktur und Beschäftigung ist im Vergleich mit anderen Staaten, wie der Schweiz oder Deutschland, aussergewöhnlich. Dort kam es zudem erst nach der Finanzkrise zu einer gewissen Entkopplung.

Als Erklärung für diese Entkopplung wird in der Forschung der steigende Fachkräftemangel angeführt, welcher die Rekrutierung von neuem Personal aufwendiger und kostspieliger macht und dazu

führt, dass Firmen in Rezessionen länger mit einem Arbeitskräfteabbau zuwarten.



Johannes Lehmann
Studentischer Mitarbeiter
am Liechtenstein-Institut

Gastkommentar

Kostenwahrheit

Nach der Coronakrise nehmen die Diskussionen über die Klimapolitik wieder Schwung auf. In der Schweiz sind Politik und Gesellschaft vor der Abstimmung zum neuen CO₂-Gesetz in hektischer Bewegung. Liechtenstein muss aufgrund einer Vereinbarung mit der Schweiz die Umweltabgaben parallel erheben, weshalb die Abstimmung in der Schweiz auch für Liechtenstein relevant ist.

Unbestritten ist, dass der Klimawandel eine Tatsache und mit Gefahren verbunden ist. Bei der Diskussion der Klimapolitik ist ein besonders wichtiges ökonomisches Prinzip, dass die Preise von Gütern und Diensten sämtliche Kosten decken sollten, die bei der Herstellung und beim Konsum entstehen. Umweltbelastungen sind ein Paradebeispiel für die Nichtbeachtung dieser Erkenntnis, weil sie oft nicht im Preis berücksichtigt und damit nicht von den Verursachern, sondern von der Allgemeinheit getragen werden müssen. Man spricht in diesen Fällen von externen Kosten. Als Folge davon ist der Preis der umweltbelastenden Güter zu tief und sendet «falsche» Anreize aus, die zu einer Übernutzung der Umweltgüter führen.

Aus diesen Gründen ist Kostenwahrheit für die Ökonomie eine zentrale Forderung: Sie ist das Grün der Ökonomen. Im Grunde genommen eine triviale Erkenntnis, welches jedes Lehrbuch vertritt. Das zur Abstimmung vorgelegte CO₂-Gesetz gibt nun fossilen Treibstoffen einen höheren Preis. Dadurch werden die Vielfahrer mit hohem Treibstoffverbrauch stärker belastet, die Preise für Öl- und Gasheizungen steigen an und das Fliegen wird teurer.

Zu bedauern ist, dass das Verursacherprinzip nicht konsequent umgesetzt wird. Anstelle einer einheitlichen und umfassenden Bepreisung der Treibhausgase setzt das Gesetz auf diverse Instrumente wie Gebote, Verbote und einen bunten Strauss von Subventionen. Subventionen aber widersprechen dem Grundsatz der Kostenwahrheit und fördern die Kostenunwahrheit. In den Genuss davon kommen besonders betroffene Branchen, förderungswürdige Unternehmen, innovative Start-ups und auch Städte und Gemeinden.

Steht man hinter diesem Prinzip der Kostenwahrheit, das nicht nur unter Ökonomen breite Unterstützung geniesst, dann erübrigt sich die unselige Diskussion über den minimalen Anteil der Schweiz am CO₂-Ausstoss weitgehend. Der Sinn und Zweck der Kostenwahrheit ist ja, dass diejenigen, die mehr CO₂ ausstossen, auch mehr zur Kasse gebeten werden und deshalb ihr Verhalten ändern. Erkennt und anerkennt man diese Zielsetzung, dann sind auch die kleinkarierten Debatten über die Verteilung der Kosten zwischen Arm und Reich, Stadt und Land, Familien und Singles hinfällig. Weil das neue Gesetz aber auf ein ganzes Bündel von Massnahmen setzt, sind solche Diskussionen kaum zu vermeiden.

Mit dem vorliegenden Gesetz vergibt die Schweiz die Chance auf eine bessere Klimapolitik, aber immerhin nähert sie sich der Kostenwahrheit an. Bei einem Nein würde sehr viel Zeit vergehen, bis dem Volk ein neues demokratisch legitimes Gesetz unterbreitet werden könnte.



Peter Eisenhut
Präsident Zukunft.li und Ökonom