



Zahlen für die Strasse

Ist Road-Pricing die Wunderwaffe für Liechtenstein? Das Konzept würde Verkehrsteilnehmer zur Kasse bitten und soll so Stau vermeiden. Doch wie liesse sich das in Liechtenstein umsetzen? Ein Liechtensteiner Start-up könnte die Technologie dafür liefern.

Bewegt sich in Liechtenstein langsam etwas beim Thema Verkehr? Schweizer Kantone planen immerhin bereits Pilotversuche zu Road- und Mobility-Pricing.

Bild: Daniel Schwendener

Dorothea Alber

Es ist sieben Uhr morgens. An den Hauptverkehrsadern staut sich in Liechtenstein ein Auto nach dem anderen. Für den Wirtschaftsstandort brechen künftig düstere Zeiten an, wenn die Strassen während des Berufsverkehrs vermehrt verstopft sind. Hinzu kommt noch, dass seit dem S-Bahn-Aus praktisch Stillstand in der Verkehrspolitik herrscht. Da die CO₂-Emissionen beim Verkehr ähnlich hoch sind wie 1990 und Neuwagen immer grösser und schwerer werden, bedarf es in diesem Bereich einer besonderen Anstrengung, um die Klimaziele zu erreichen. Daher gibt es Vorschläge in Liechtenstein, Road-Pricing einzuführen.

So könnte Road-Pricing technisch funktionieren

Die Idee baut auf einer ökonomischen Gewissheit auf: Alles hat seinen Preis. Der Verkehr generiert Kosten, die bislang nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Neu soll die Fahrt während der Spitzenzeiten pro gefahrenem Kilometer 40 Rappen kosten, wenn es nach dem Vorschlag der Zukunft.li geht. Das Ergebnis: Das Staurisiko könnte so um rund 20 Prozent gesenkt werden. Nach der Ablehnung der S-Bahn und dem schwierigen Thema Verkehr in Liechtenstein muss man sich fragen, ob Road-Pricing letztlich graue Theorie bleiben muss. Würde es die Bevölkerung im Land tatsächlich gutheissen, dass die sozialen Kosten des Verkehrs auf die Verursacher überwälzt würden? Diese politische Frage müssen die Abgeordneten demnächst aufgrund einer Interpellation im Landtag diskutieren. Der Unternehmer Alois Widmann, der mit seinem Betrieb Globalmatix international erfolgreich ist, kann diese Frage nicht beantworten. Allerdings hält er eine technische Lösung bereit, um Road-Pricing in Liechtenstein möglich zu machen. In Kanada arbeitet Widmann

bereits mit den Behörden an einem Pilotversuch. Ursprünglich hatte er nur den Auftrag erhalten, die entlegensten Strassen in dem Land mit weitläufiger Infrastruktur auf Schlaglöcher und Schäden zu untersuchen. Erst im zweiten Schritt kam es zum Road-Pricing-Projekt. Was aber genau macht die Globalmatix überhaupt? 2017 gründete Alois Widmann das Liechtensteiner Unternehmen, um den Gedanken eines Fahrtschreibers, wie ihn die Flugzeugindustrie kennt, auch in der Autoindustrie zu pflanzen. Diese Blackbox – ein Kästchen von nur rund 20 Zentimetern Länge und nur fünf Zentimetern Breite – ist seit dem Januar 2020 marktreif. Auf einer Platine reiht sich modernste Computertechnologie an eine leistungsfähige Notstrombatterie sowie an ein Modem inklusive SIM-Karte als Chip. Die Box überzeugt: So konnte Globalmatix Daimler als Kunden und als Wiederverkäufer gewinnen. Auch Porsche setzte die Technologie bereits in den

«Viel Mut ist gefordert, um Road-Pricing einzuführen.»



Alois Widmann
Gründer der Globalmatix

USA und im Rennsport ein, um Daten zu Bremswerten, Drehzahl, Fliehkräften oder zum ABS-System zu erfassen, zu übertragen und auszuwerten für die Fahrzeugdiagnose. In der Schweiz kommt die Box in Tausenden von Mietautos zum Einsatz, um Bagatellschäden zu erkennen und diese über eine künstliche Intelligenz automatisch auszuwerten. Was das alles mit Road-Pricing zu tun hat?

Der Fahrtschreiber eignet sich auch, um gefahrene Kilometer aufzuzeichnen und die Uhrzeit zu registrieren, wann ein Fahrer unterwegs war. «Die Daten sind zu 100 Prozent datenschutzkonform», verspricht Alois Widmann. Die Roadbox basiert auf dem sogenannten Geofencing, einer Technik, die zur Fernüberwachung mobiler Objekte eingesetzt wird. Ein Geofence markiert einen geografischen Bereich, etwa das Land Liechtenstein mit seinen Grenzen, die durch einen virtuellen Zaun begrenzt werden. Verlässt ein Fahrzeug den abgesteckten Bereich,

hören die Kilometer auf zu zählen. Die Idee Widmanns wäre es, das Projekt zusammen mit dem Amt für Strassenverkehr umzusetzen, zu welchem die Daten und damit die gefahrenen Kilometerwerte automatisch geschickt würden. Nach oben sieht er eine Deckelung für Vielfahrer vor, damit diese keinen «Preisschock» erleben. Über die Box könnten nicht nur Pkw erfasst werden, sondern auch Motorräder oder Transporter. Um das Mobility-Pricing in grösserem Stil und längerfristig zu testen, wäre nun die Regierung gefragt. «Die politische Herausforderung ist gross», ist sich auch Widmann bewusst. Viel Mut sei gefordert. Allerdings zeigen andere Länder bereits, dass es funktionieren kann: In Städten wie London, Stockholm und New York sind Zentrumsfahrten je nach Tageszeit gebührenpflichtig.

Die Schweiz ist schon einen Schritt weiter

Die Schweiz ist derzeit einen kleinen Schritt weiter als Liechtenstein. Kantone und Gemeinden sollen Pilotversuche zu Mobility-Pricing durchführen können. Der Bundesrat hatte die entsprechenden rechtlichen Grundlagen in die Vernehmlassung geschickt. Das Gesetz soll auf zehn Jahre befristet sein und erlauben, neuartige Preissysteme zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des Mobilitätsverhaltens auf Strasse und Schiene zu erproben. Die Vernehmlassung zur Mobility-Pricing-Vorlage ist im vergangenen Jahr zu Ende gegangen – als nächstes ist das Parlament am Zug. Dort dürfte sie aber einen schweren Stand haben.

Trotz aller Unklarheiten in Bezug auf Road-Pricing könnte es heute weniger die Frage sein, ob die Schweiz und Liechtenstein das Konzept übernehmen werden, sondern wann und wie. Neben Telematikboxen, wie sie Widmann bietet, kommen als zweite Technologie oft auch Kameras zum Einsatz. Fest steht: Technologisch umsetzen liesse sich ein solches Projekt.

Globalmatix weiter auf Wachstumskurs

Die Globalmatix in Vaduz, eine Tochtergesellschaft der börsennotierten Softing AG, beschleunigt ihr Wachstum im Jahr 2022 erheblich. So kann sich der Gründer und Geschäftsführer des Liechtensteiner Startups, Alois Widmann, über zwei neue Grossaufträge freuen. Künftig wird die Telematikbox in die gesamte Camper-Flotte der Roadsurfer GmbH eingebaut, welche in diesem Jahr bereits 5000 Fahrzeuge umfasst und in den Folgejahren stark wachsen wird. Roadsurfer vermietet europaweit Camper. Ein weiterer Auftrag wurde vom deutschen Unternehmen Mosolf erteilt, der führende Automobil-Logistikdienstleister aus Deutschland, der dafür sorgt, dass Neuwagen von den Herstellern zu den Händlern und Garagen kommen. Alois

Widmann: «Beide Aufträge sind ein perfekter Einstieg in Grossvolumen-Flotten in Deutschland.» So hat Mosolf den Zugang zu namhaften Unternehmen in Vermietung, Carsharing, Leasing und Versicherung und baut die Telematikbox ein. Damit sieht Widmann die Globalmatix gerüstet für die Zukunft der Car Sharing Mobility. Dabei geht es um schlüsselloses Türöffnen ohne Zusatzhardware, Fahrzeugdiagnose aus der Ferne und um die Erkennung und Abwicklung von Bagatellschäden über den digitalen Gutachter. «Dies alles mit einem Gerät made in Liechtenstein», so Alois Widmann. Die Globalmatix AG hat zudem gemeinsam mit Partnerfirmen vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg den Zuschlag für das autonome

Buslinienkonzept in Waiblingen erhalten. Ziel des autonomen Busliniensystems ist die Errichtung eines Real-labors für autonomes Fahren mit elektrischen Bussen und mit Nutzung eines eigenen dafür aufgebauten 5G-Industriernetzes. Globalmatix wächst damit bereits profitabel.

Doch wie funktioniert das Geschäft? Widmann betreibt mit seiner Firma eine Telekommunikations- und Telematik-Plattform mit eigener Mobilfunklizenz. Die mobile Datenkommunikation funktioniert weltweit und wird über eine eigene SIM freigeschaltet. So werden Diagnosedaten aus verschiedenen Fahrzeugen über gesicherte Cloudsysteme dem Fahrzeug-Flottenmanager in Echtzeit zur Verfügung gestellt. (dal)