FBP-TERMINE

FBP LIECHTENSTEIN

Besichtigung Bundeshaus und Botschaft in Bern

Wann
Samstag, 7. Mai,
6.30 Uhr Abfahrt in Liechtenstein; Rückfahrt von Bern um circa 17 Uhr

Anmeldung
Die Platzanzahl ist beschränkt, Anmeldung unter info@fbp.li oder 237 79 40.

Kontakt
E-Mail: info@fbp.li
Internet: www.fbp.li

Haus Gutenberg

Dem Erwachen der Natur auf der Spur – Frühlingsbeginn

BALZERS Zum Frühlingsbeginn widmen wir uns den sprühenden Energien. Woher kommen Sie? Die Pflanzen wachsen zügig aus der noch kalten Erde. Wodurch wird das ausgelöst? Wir machen einen kurzen Ausflug in die Botanik und die Chemie. Bei einem Heilkräuterrundgang erspähen wir Frühlingsboten und erfahren Neues über sie. Im Heilkräuterworkshop produzieren wir etwas Köstliches für den Gaumen und Erfreuliches für die Nase. Mit einem Frühlingsritual wird der Kurs abgeschlossen. (pr)

(Foto: ZVG/Haus Gutenberg)

Über den Kurs

- **Leitung:** Corina Gantner
- **Termin:** 20. März, 14 bis 20 Uhr
- (Kosten-)Beitrag: 130 Franken (inkl. Abendessen und Material).
- Wir bitten um **Anmeldung bis 13. März**.

ANZEIGE

TOPJOB.li

LESERMEINUNGEN / FORUMSBEITRAG

Heimatkunde
Gedenkort für Wilhelm Beck

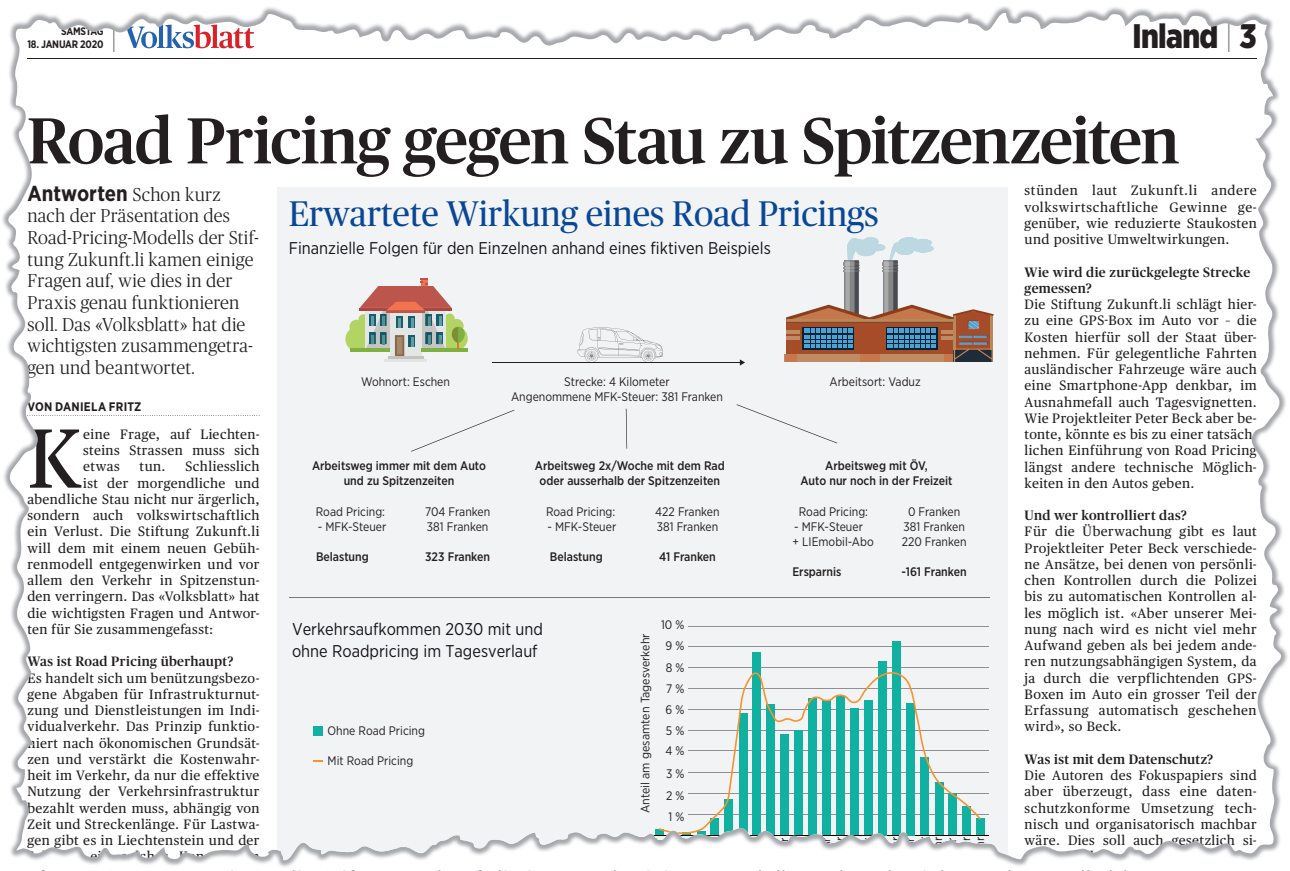
Anlässlich einer Vorlesung am Senioren-Kolleg referierte kürzlich der Historiker Rupert Quaderer anhand von Briefzeugnissen aus den Jahren 1913–1915 über Wilhelm Becks Vorstellungen und Aktivitäten zur politischen Neugestaltung Liechtensteins. Aufgrund seines kämpferischen und letztlich erfolgreichen Wirkens kommt Wilhelm Beck (1885–1936) für die verfassungsrechtliche, gesetzgeberische und wirtschaftliche Entwicklung Liechtensteins im ersten Vierteljahrhundert des 20. Jahrhunderts eine prägende Bedeutung zu. Zahlreiche in der Verfassung von 1921 verankerten und heute in ihren Grundzügen noch gültigen Volksrechte gehen auf die von ihm initiierten «Schlossabmachungen» von 1920 zurück. Auch an der Erarbeitung des neuen Personen- und Gesellschaftsrechtes (PGR) und weiterer wichtiger Gesetze und ebenso an den Vorbereitungen des Zollvertrages mit der Schweiz war er wesentlich beteiligt. Wohl kaum ein Liechtensteiner hat vor ihm und nach ihm sich derart wirksam und nachhaltig für die Entwicklung, sprich Demokratisierung unseres politischen Systems eingesetzt. Im Alter von erst 51 Jahren ist der «Fürsprecher der Arbeiter und Kleinbauern» am 20. Januar 1936 verstorben. Mit seiner Energie und Tatkraft hat er sich möglicherweise aufgerieben. Ich denke, es wäre an der Zeit, dem Patrioten Wilhelm Beck, dem das absolutistische Gehabe der ausländischen Beamten, «die mehr schaden, als dass sie nützen», ein Gräuel war, in der Öffentlichkeit in irgendwelcher Form ein würdiges Denkmal zu setzen.

Hansrudi Sele,
Pradafant 1, Vaduz

Krieg in der Ukraine
Gewalttätig

Grösser kann die Selbstverleugnung angeblicher Friedenstruppen, einen Marschbefehl in ein freies Land zu erteilen, nicht sein. Eine vom Volk gewählte Regierung wird abgestraft oder sprichwörtlich «zum Teufel gejagt». Mit Bomben und Raketen werden die Lebensstrukturen der Bevölkerung dem Boden gleichgemacht. Traurig stimmt einen auch, dass Religionsgruppen die neugeborenen Kinder vom Ursprung des Guten in die Luftschutzbunker und in die U-Bahnen von den Mitmenschen gleichwohl als Täter belastet mit Sünde klassifiziert werden. Die Machthungrigen und ihre Gefolgsleute haben sich mit ihrer Zerstörungswut vom Innersten ihrer Persönlichkeit abgeriegelt und wirken mit ihren Worten und Werken teuflisch. Auch mit der neuen Weltanschauung mit Geld – koste es, was es wolle – lässt sich der Weltfrieden nicht erzwingen. Vielmehr muss er von der Basis jedes einzelnen Menschen ausgehen, um als Volk gemeinsam in Frieden zu leben.

Elmar Bürzle,
Heraweg 29, Balzers



SAMSTAG 18. JANUAR 2020 | Volksblatt — Inland | 3

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

Erwartete Wirkung eines Road Pricings

Finanzielle Folgen für den Einzelnen anhand eines fiktiven Beispiels

Wohnort: Eschen — Strecke: 4 Kilometer, Angenommene MFK-Steuer: 381 Franken — Arbeitsort: Vaduz

	Arbeitsweg immer mit dem Auto und zu Spitzenzeiten	Arbeitsweg 2x/Woche mit dem Rad oder ausserhalb der Spitzenzeiten	Arbeitsweg mit ÖV, Auto nur noch in der Freizeit
Road Pricing:	704 Franken	422 Franken	0 Franken
- MFK-Steuer	381 Franken	381 Franken	381 Franken
+ LIEmobil-Abo			220 Franken
Belastung / Ersparnis	323 Franken	41 Franken	-161 Franken

Verkehrsaufkommen 2030 mit und ohne Roadpricing im Tagesverlauf

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 si-

Anfang 2020 präsentierte die Stiftung Zukunft.li ein «Road Pricing»-Modell. Auch so berichtete das «Volksblatt».

«Road Pricing»
Für Liechtenstein ungeeignet

Die Stiftung Zukunft.li wirbt in ihrer Studie «Raumentwicklung Liechtenstein» für die Einführung eines Mobility Pricing in Form eines flächendeckenden und distanzabhängigen Pricing-Models. Das heisst, dass pro gefahrenen Kilometer eine Abgabe zu entrichten wäre. «Road Pricing» – ein Begriff, der seit Jahren Verkehrsplaner zu faszinieren scheint. Spätestens nachdem in London, später in Stockholm und Singapur, für die Benutzung der City eine Gebühr erhoben wurde, begannen rot-grüne Politiker, von diesem Verkehrskonzept zu träumen. Im Vorfeld wurden marktwirtschaftliche Gründe ins Feld geführt, aber in Tat und Wahrheit ging es darum, dem motorisierten Individualverkehr das Leben zu erschweren. Eine Lenkungsabgabe ist aber erwiesenermassen eine Fehlkonstruktion. Sie funktioniert nur in der Theorie, erzeugt in der Praxis enorme Transaktionskosten und führt darüber hinaus zu einer staatlich aufgeblähten Bürokratie. Die Lenkungsabgabe versucht, ein sogenanntes nicht wünschenswertes Verhalten durch ein gewünschtes zu ersetzen. Sie lässt aber ausser Acht, dass ein anderes Verhalten oft gar nicht möglich oder ein Ersatz sehr teuer ist. Für viele Betroffene ist es nicht möglich oder nur mit enormer Mühe möglich, das Verhalten zu ändern. Ein Handwerker ist auf sein Fahrzeug angewiesen. In all diesen Fällen ist eine Lenkungsabgabe eine diskriminierende steuerliche Belastung. Wie hoch setzt man eine Lenkungsabgabe an? Um eine richtige Lenkwirkung zu gewährleisten, müsste man auf die konkreten Einzelfälle eingehen und die Abhängigkeit im Einzelnen hinterfragen. Das ist aber ein unsinniges Unterfangen. Die Lenkungsabgabe fixiert einen einheitlichen Lenkungssatz, basierend auf einer politischen Entscheidung und ist damit ein politisches Machtinstrument. Die meisten Experten sprechen dem «Road Pricing» eine gewisse Lenkungswirkung zu. Die gemachten Erfahrungen zeigen jedoch ein gemischtes Bild. Der Lenkungseffekt hängt stark vom Abgabesatz ab. Während sich in den norwegischen Städten Oslo, Bergen und Trondheim die Anzahl Fahrten lediglich um fünf bis sieben Prozent verringerten, konnte London einen Rückgang von etwa 20 Prozent verbuchen. Da liegt der Abgabesatz aber rund dreimal höher. In London kostet eine Fahrt ins Zentrum acht Pfund. In verschiedenen Studien in der Schweiz wurde mit Abgaben unter fünf Franken kalkuliert. In London gingen zwar die Anzahl Fahrten spürbar zurück, aber das Ziel der Staureduktion wurde kaum erreicht. Interessant ist auch eine Studie der Zürcher Kantonalbank, die zum Schluss kam, dass ein «Road Pricing» allenfalls ab 2025 für die Stadt Zürich zielführend sein könnte. In der Studie heisst es: «Die aktuelle Stausituation wird als zu wenig schwerwiegend bezeichnet, um den Aufwand zu rechtfertigen.» Weiter zeigte die Studie, dass in kleineren Städten wie Winterthur – selbst im Zeitraum ab 2025 – durch Road Pricing nicht genügend Staustunden reduziert werden können, um überhaupt die hohen Erhebungskosten zu decken. Liechtenstein verfügt über keine städtischen Verhältnisse und eine Einführung einer Strassengebühr in Form eines «Road Pricing» erscheint in mehrfacher Hinsicht äusserst fragwürdig.

Liberales Forum

In eigener Sache
Hinweis zu Leserbriefen und Foren

Da auch unsere Rubrik «Leserbriefe» einer Planung bedarf, bitten wir unsere Leser, sich möglichst kurz zu halten und als Limite eine maximale Anzahl von 2500 Zeichen (inklusive Leerzeichen) zu respektieren. Die Redaktion behält es sich vor, Zuschriften nicht zu publizieren, und kann darüber keine Korrespondenz führen. Wir bitten darum, uns die Leserbriefe – inklusive der vollen Anschrift des Unterzeichners – bis spätestens 16 Uhr zukommen zu lassen. Für die Rubrik «Forum» gilt, die 3000-Zeichen-Marke nicht zu überschreiten.

redaktion@volksblatt.li

ANZEIGE