

Schwerpunkt Interview zum Thema Road Pricing

Thomas Lorenz: «Die Erreichbarkeit wird zunehmend zu einer Herausforderung»

Interview Ist Road Pricing das Gegenmittel zur Verringerung des Verkehrs zu Spitzenzeiten? Diese Woche wird im Landtag ein Postulat der FBP zur Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road-Pricing-System behandelt. Ein sehr zielführender Vorstoss, findet Thomas Lorenz von der Stiftung Zukunft.li.

VON HANNES MATT

«Volksblatt»: Herr Lorenz, schon Anfang 2020 hat die Stiftung Zukunft.li mit einem Vorschlag zu Road Pricing aufgehört lassen: Statt einer pauschalen MFK-Steuer sollen Pkw-Fahrer zu Spitzenstunden pro Kilometer zahlen. Kann das tatsächlich gegen die Staus an den Stosszeiten auf Liechtensteins Strassen helfen? Thomas Lorenz: Ja, davon sind wir überzeugt. Aber wir schlagen ja nicht isoliert die Einführung von Road Pricing in den Spitzenstunden vor. Gleichzeitig sollte nach unserer Meinung der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut werden, damit er eben zu einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr wird.

Welche positiven bzw. negativen Erfahrungen hat man im Ausland mit Road Pricing gemacht? Können Sie uns hier ein Beispiel nennen? Ein bekanntes Beispiel ist Stockholm. Die technische Umsetzung ist zwar nicht exakt die Gleiche wie von uns vorgeschlagen, aber der zentrale Aspekt ist die zeitliche Differenzierung. Wer in der definierten Tageszeit eine der Mautstationen passiert, zahlt eine Gebühr, nicht aber an Wochenenden oder an Feiertagen. Am höchsten ist der Preis in den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend. Ein Jahr nach Einführung hat sich die Anzahl Fahrten an den Spitzenstunden um 22 Prozent reduziert, die Staus gingen um 30 bis 50 Prozent zurück.

Wie schaut es mit den technischen Möglichkeiten für Road Pricing aus? Welche Modelle sind für Liechtenstein denkbar?

Hierzu kann ich auf einen Beitrag vom 4. Februar 2022 von Alois Widmann, Gründer der Globalmatix in Vaduz, in einer Liechtensteiner Tageszeitung verweisen. Sein Unternehmen hat eine Box entwickelt, die gänzlich datenschutzkonform funktioniert, einfach im Fahrzeug abgeschlossen werden und gefahrene Kilometer und Uhrzeit registrieren kann. Das Beispiel zeigt, dass entsprechende Lösungen am Markt sind. Denkbar sind auch Smartphone-App-Lösungen und Tagesvignetten für Transitfahrten. Die Experten, mit denen wir gesprochen haben, sehen den Ansatz technisch lösbar.

Mit Road Pricing werden auch die Grenzgänger zur Kasse gebeten. Finden Sie das richtig bzw. kann man sagen, dass die Pendler die Schuldigen sind an der Verkehrssituation zu Spitzenzeiten?

Ich halte dieses Argument, das immer mal wieder auftaucht, in einem Land mit einem der höchsten Motorisierungsgrade in Europa und einem hohen MIV-Anteil für absurd. 75 Prozent der Arbeitnehmer fahren mit dem Auto zur Arbeit. Nebst 22 000 Zupendlern haben wir 10 000 Binnenpendler und gut 2000 Wegpendler. Und gleichzeitig nutzen auch viele Inländer die Schweizer Autobahn für einen grössten Teil ihres Arbeitswegs. Es ist eine Tatsache, dass unsere Wirtschaft eine ausserordentlich hohe Nachfrage nach Arbeitskräften hat. Nur ist es uns bis anhin nicht gelungen, diese starke Wirtschaftsentwicklung auch verkehrspolitisch adäquat zu begleiten. Gerade mit dem



Zu den Stosszeiten staut es in Liechtenstein teils kräftig – hier bei der Grenze zwischen Tisis und Schaanwald.

hohen Anteil ausländischer Arbeitnehmender ist es zentral, dass verkehrspolitische Massnahmen alle Strassenbenutzer mit einschliessen und weder inländische noch ausländische Strassenutzer diskriminieren. Das ist nicht nur richtig, sondern zwingend, damit die Massnahmen die gewünschte Wirkung erzielen.

Hätte Road Pricing nicht Züge der «Ausländer-Maut» in Deutschland, die wegen Diskriminierung von ausländischen Fahrzeuglenkern nicht zulässig war?

Nein, da gibt es entscheidende Unterschiede. Der deutsche Ansatz sah so aus, dass in- und ausländische Autofahrer durch den Kauf einer Vignette an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligt werden sollten. Inländer wären aber durch eine Reduktion der Fahrzeugsteuer wieder vollständig entlastet worden. Der EUGH beurteilte diese Lösung als diskriminierend, und sie konnte nicht umgesetzt werden. Unser Vorschlag hingegen besteuert in- und ausländische Autofahrer ausschliesslich in den Spitzenzeiten. Zudem wären nach dem in Deutschland gewählten System die Abgaben der ausländischen Verkehrsteilnehmer auch für die deutsche Verkehrsinfrastruktur verwendet worden, während wir vorschlagen, dass die Einnahmen von ausländischen Fahrzeugen in den Ausbau des grenzüberschreitenden ÖV und des Langsamverkehrs fliessen und damit die Erreichbarkeit aus dem Ausland verbessert wird.

Kann man sagen, dass der MIV in Liechtenstein heute noch zu billig ist? Er ist vor allem nutzungsunabhängig. In unserem Vorschlag bezahlt man nur für die effektive Nutzung der Strassen in Abhängigkeit von Zeit und Streckenlänge anstelle einer Pauschale. Auch wenn wir die pauschale Motorfahrzeugsteuer verdoppeln, würden wir wohl kaum Wirkung auf den Strassen sehen,

und der Effekt würde sich nur in der Landesrechnung zeigen. Und ja, der MIV ist unter Berücksichtigung der Umweltkosten zu billig. Auch diese externen Kosten liessen sich in unserem Modell berücksichtigen.

Die Stiftung Zukunft.li ist ja ein liberaler Think Tank. Nimmt man den Leuten mit Road Pricing nicht einen gewissen Grad an Freiheit?

Gegenfrage: Fühlen Sie sich in Ihrer Freiheit eingeschränkt, wenn Sie von den LKW Strom beziehen? Das wäre wohl so, wenn Sie als Stromverbraucher einfach eine Pauschalrechnung von 1000 Franken erhielten, unabhängig davon, wann und wie viel Energie Sie konsumieren. Ein Aufschrei ginge durch das Land, aber der Vergleich ist eben sehr zutreffend. Es gibt ein Stromnetz, das ich nur dann mit einer Netzzugabe mitfinanziere, wenn ich auch Strom beziehe. Und zudem gibt es durch den Hoch- und Niedertarif auch noch eine zeitliche Differenzierung. Bei Road Pricing sprechen wir statt über ein Stromnetz über ein Strassennetz, das Sie heute einfach durch die Tatsache mitfinanzieren, dass Sie ein Fahrzeug besitzen, ganz unabhängig davon, ob und wann Sie es aus der Garage nehmen. Wenn der Preis für die Nutzung eines Gutes nicht existiert oder zu tief ist, dann wird es übernutzt. Die Folge davon sehen wir auf unseren Strassen.

Immer wieder wird auch die Frage gestellt, ob es wirklich gerecht ist, dass ein Arbeiter oder eine Verkäuferin, die morgens um 8 Uhr bei der Arbeit zu sein hat, nun auch noch für den Weg zahlen muss? Da komme ich auf die erste Frage zu-

rück: Solange ich eine Alternative bekomme, ist es weniger eine Frage der Gerechtigkeit, sondern abhängig davon, ob ich bereit bin, etwas an meinem Mobilitätsverhalten zu ändern. Wenn parallel zur Einführung der öffentlichen Verkehr so ausgebaut ist, dass ich für meinen Arbeitsweg nur noch wenig mehr Zeit brauche und auch bereit bin, mit dem Bus zu fahren, dann bin ich finanziell durch den Wegfall der pauschalen Motorfahrzeugsteuer sogar finanziell entlastet. Und vergessen wir nicht, dass die Autofahrt selbst auch Kosten verursacht. Ebenfalls noch wichtig: Es betrifft nur Personenwagen, nicht aber zum Beispiel Transportfahrzeuge.

Ist es möglich, Road Pricing einzuführen, ohne dass die Bevölkerung zusätzlich belastet wird?

In einer Gesamtbeurteilung ja. Wir haben in einer groben Berechnung aufgezeigt, dass die kilometerabhängige Abgabe der Inländer bei den getroffenen Annah-

men tiefer liegen würde als die Einnahmen aus der heutigen pauschalen Motorfahrzeugsteuer. Aber noch einmal: für den Einzelnen kommt es – wie in vielen anderen Lebensbereichen – auf das eigene Verhalten an. Und noch einmal: der ÖV sollte parallel zur Einführung für den Arbeitsweg eine gute Alternative zum Auto sein. So entsteht Wahlfreiheit.

In welche Richtung würden Sie Road Pricing einschätzen: Wirtschaftsschädigend oder wirtschaftsfördernd?

Die Erreichbarkeit wird meines Erachtens zunehmend zu einer Herausforderung für die Arbeitsplatzattraktivität in Liechtenstein. Durch die demografische Entwicklung wird das Arbeitskräfteangebot in den nächsten Jahren sehr stark sinken. Ausländische Arbeitskräfte, auf die unsere Wirtschaft angewiesen ist, werden auch in ihrem Wohnsitzland viel stärker gefragt und der Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt noch intensiver, als er es heute schon ist. Da kann ein morgens und abends verstopfter Arbeitsweg zu einem relevanten Nachteil für hiesige Arbeitgeber werden, den sie allenfalls durch höhere Lohnkosten oder andere Massnahmen kompensieren müssen.

Attraktive Homeoffice-Lösungen könnten für einen Teil der Arbeitsplätze ein Gegenmittel sein, aber auch hier haben wir in Liechtenstein nur eingeschränkte Möglichkeiten, wie Zukunft.li in einer Publikation auch schon aufgezeigt hat. Zu Ihrer Frage: Es geht auch für den Erhalt der Standortattraktivität darum, das Verkehrsproblem in den Griff zu bekommen. Road Pricing

ist dafür in Kombination mit anderen Massnahmen nach unserer Meinung ein effizientes Mittel.

Wie beurteilen Sie den Weg der Liechtensteiner Politik in Sachen Verkehrsproblem-Bewältigung?

Konzepte zur Verkehrspolitik sind in den letzten Jahren ja immer wieder entstanden, nur haben wir nicht wirklich etwas damit bewegt. Das Mobilitätskonzept gibt sicher einen guten Überblick über die Thematik und die Auflistung der Massnahmen bietet Gelegenheit zu einer sachlichen Auseinandersetzung. Wir schliessen uns der Meinung an, dass es einen Strauss von Massnahmen für die Problemlösung braucht. Gerade deshalb ist es doch sehr sinnvoll, verschiedene Ansätze und Lösungskombinationen gleichwertig zu prüfen und in ihrer Wirkung zu bewerten. Welche Lösung hat welche verkehrliche Wirkung, welche finanziellen Auswirkungen, welche Konsequenzen für die Raumpolitik, usw.? Deshalb finde ich das Postulat, das in der Märzsession des Landtags diskutiert wird, sehr zielführend. Im Mobilitätskonzept wurde der Ansatz bis anhin recht stiefmütterlich behandelt. Und vergessen wir dabei nicht die Verflechtung mit dem Ausland, insbesondere mit der Schweiz. Wir betonen immer wieder, dass wir die Entwicklung dort sehr genau beobachten müssen, und diese geht – unter anderem durch den Wegfall der Mineralölsteuern – derzeit in Richtung nutzungsabhängige Bepreisung der Mobilität.

Thomas Lorenz, Geschäftsführer der Stiftung Zukunft.li. (Fotos: M. Zanghellini)

