

## 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.



  
**Deine Frage?  
E-Mail genügt!**  
redaktion@  
lievo.li



**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 bewegende 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.