

Kann ein «Road Pricing» das Staurisiko zu Spitzenzeiten verringern?

Um dem stetig zunehmenden Verkehr in Liechtenstein Herr zu werden, schlägt die Stiftung Zukunft.li vor, neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein **«Road Pricing» einzuführen**. Demnach würde künftig jeder gefahrene Kilometer während der Spitzenzeiten 40 Rappen kosten.



Thomas Lageder
Landtagsabgeordneter der
Freien Liste (FL)

Ja, das kann es, wenn politisch gewollt. Das zeigen sowohl die ersten Reaktionen als auch Beispiele von nah und fern. Um allerdings eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr (ÖV) und zum Langsamverkehr zu erreichen, muss das Angebot zielorientiert verbessert werden: Schnellere Verbindungen, ein dichterer Takt sowie konsequente ÖV-Bevorzugung. Weiter sind Radwege sowie Radstreifen auszubauen, die Sicherheit ist zu

Angebot muss verbessert werden,

verbessern, Unterstellplätze und Umkleidekabinen sind am Arbeitsplatz zur Verfügung zu stellen. Als erster Schritt, der unkompliziert, schnell sowie fast ohne Kosten umgesetzt werden könnte, bietet sich ein verpflichtendes, flächendeckendes Mobilitätsmanagement mit Parkplatzgebühren an, mindestens für Betriebe ab 50 Angestellten. Laut Regierung liesse sich so das Verkehrsaufkommen mit einer Parkplatzgebühr von 1,50 Franken pro Tag sofort um knapp 20 Prozent verringern. Sie können sich das so vorstellen, dass bei fünf Arbeitstagen an einem Tag keine Autos fahren würden.



Herbert Elkuch
Mitglied der Demokraten pro
Liechtenstein (DpL)

Ja, das mag sein, aber ich bin gegen einen Raubzug auf die Geldbörse der Arbeiter. Die Motorfahrzeugsteuer würde abgeschafft und dafür bei Fahrten an Werktagen von 7 bis 9 Uhr und 16 bis 18 Uhr eine Maut eingezogen, für Inländer sind 11,5 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen. Das Zeitfenster belastet die Arbeiterschaft. Jene, die in der mautfreien Zeit fahren können, sind die Profiteure. Sie bezahlen weder Maut noch Motorfahrzeugsteuer. Derzeit ist die Motorfahrzeugsteuer für das Halten des Fahrzeuges, die Treibstoffsteuer abhängig von der Fahrzeugnutzung.

Grenzgänger und Ausländer müssten wie die Inländer auch bezahlen (5,1 Millionen Franken), werden aber nicht von der Motorfahrzeugsteuer befreit. Ein Widerspruch zum EWR-Abkommen, Diskriminierungsverbot, Art. 4. Gemäss Urteil des EuGH v. 18.6.2019 hätte die in Deutschland anvisierte Pkw-Maut gegen EU-Recht verstossen, da den Inländern die Motorfahrzeugsteuer ermässigt worden wäre. Für Ausländer wäre eine Umsetzung schwierig.

Attraktive Arbeitsplätze brauchen gut ausgebaute Strassen für Busse (ÖV) und Radfahrer, Individualverkehr und Gütertransport. Der geplante Stadttunnel Feldkirch erhöht die Kapazität in den Stosszeiten. Statt Strassenzölle einzuführen, sollten wir diesbezüglich reagieren und die Kapazität unserer Verkehrsinfrastruktur der Sachlage und dem Bedarf anpassen.



Jürgen Beck
Landtagsabgeordneter
der Unabhängigen (DU)

«Road Pricing», im Volksmund «Arbeitermaut» genannt, soll eine Lenkungsabgabe sein. In Tat und Wahrheit ist das der Inbegriff für die Bevormundung durch den Staat. Es handelt sich um einen Strassenzoll. So etwas wurde im Mittelalter landläufig auch als Raubrittertum bezeichnet. Eine Tatsache, die sich auch nicht durch die Berechnungen von Zukunft.li, gemäss welchen der Autofahrer angeblich noch Geld sparen könne, beseitigen lässt. Und die Hoffnung, dass der Verkehr durch Disziplinar-massnahmen zu Stosszeiten weniger werden solle, ist nicht einmal Denken nach dem «Prinzip Hoffnung», es ist reines Wunschdenken.

Reines Wunschdenken,

Alles in allem möchte ich keine unnötige weitere Strafmassnahme durch den Staat und bin absolut gegen die Einführung eines «Road Pricing»-Systems und eine weitere Steuer für die Bewohner des Landes.