

Postulat der FBP-Fraktion zur Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road Pricing System

Gestützt auf Artikel 44 der Geschäftsordnung des Landtages vom 19. Dezember 2012, LGBl. 2013 Nr. 9, reichen die unterzeichneten Abgeordneten folgendes Postulat ein und stellen den Antrag, der Landtag wolle beschliessen:

„Die Regierung wird gebeten, die notwendigen Massnahmen zur Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road Pricing System zu prüfen, zu bewerten und ggf. in die Wege zu leiten. Besonderes Augenmerk soll auf der finanziellen Gleichbehandlung von in- und ausländischen Verkehrsteilnehmern sowie den ökologischen Komponenten liegen. Dabei sind sowohl die gesetzlichen Anforderungen als auch die technische Umsetzbarkeit mit den finanziellen Folgen für den Staat und die Bevölkerung zu prüfen. Eine finanzielle Zusatzbelastung der Bevölkerung soll dabei verhindert werden.

Begründung

Die Postulanten sind der Meinung, dass eine jährliche Pauschalbesteuerung der Personenwagen nicht mehr zeitgemäss ist und den aktuellen Herausforderungen des bevorstehenden Verkehrskollaps sowie der Klimapolitik nicht gerecht wird. Mit der zunehmenden Elektromobilität, dem steigenden Pendleranteil und den günstigen Tankmöglichkeiten im nahen Ausland, verliert die Motorfahrzeugsteuer sowie die Mineralölsteuer an Bedeutung. Neben der öffentlichen Parkplatzbewirtschaftung und dem betrieblichen Mobilitätsmanagement gibt es derzeit keine Möglichkeiten, finanzielle Lenkungsmaßnahmen vorzunehmen, welche von der tatsächlichen Belastung der liechtensteinischen Strasseninfrastruktur abhängen.

Der Regierung steht es frei, neben Road Pricing Systemen alternative Modelle für eine Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuer zu prüfen. Die Entwicklung von geeigneten und praktikablen Parametern für die Bemessungsgrundlage ist unabhängig vom Modell zu befürworten.

Mobilitätskonzept 2030

Im Mobilitätskonzept 2030 wird unter Punkt 2.11 das Road Pricing bereits erwähnt und als langfristige Massnahme ab 2030 deklariert. Die Zuständigkeit für die Umsetzung wird sowohl beim Amt für Strassenverkehr als auch beim Amt für Bau und Infrastruktur gesehen. Auch dem Monitoringbericht 2021 ist zu entnehmen, dass KEINE Aktivitäten zur Prüfung oder zur Umsetzung eines Road Pricing Modells bis Januar 2024 geplant sind.

Von 48 Massnahmen, welche im Verkehrskonzept 2030 aufgeführt sind, liegen nur drei in der Teilverantwortung des Amtes für Strassenverkehr. Dem gegenüber stehen 43 Massnahmen, welche in der Verantwortung oder Teilverantwortung des Amtes für Bau und Infrastruktur stehen. Die Postulanten sind der Meinung, dass einfache organisatorische oder digitale Lösungsansätze mit derselben Priorität verfolgt werden müssen, wie bauliche Infrastrukturmassnahmen. Eine frühzeitige Prüfung möglicher Road Pricing Modelle ist somit auch eine Chance, das Amt für Bau und Infrastruktur bei Ihrem Umsetzungsmarathon für das Mobilitätskonzept 2030 zu entlasten und die Verantwortung für das Mobilitätskonzept auf mehrere Schultern zu verteilen. Die alternativen Massnahmen im Mobilitätskonzept werden somit nicht verzögert.

Gerade auch, dass die coronabedingte Einführung von Homeoffice beinahe zufällig den bisher effektivsten Lösungsansatz zur Verbesserung der Verkehrssituation aufzeigte, zeigt wie einflussreich organisatorische Verbesserungs- und Lenkungsmaßnahmen sein können.

Durch die rasche Umsetzung eines effektiven Road Pricing Modells könnte die Abhängigkeit von einzelnen Massnahmen im Mobilitätskonzept reduziert werden oder die Datenbasis für eine zielgerechte Verkehrsplanung massiv verbessert werden. Beispielsweise besteht auch Potential, dass besonders das betriebliche Mobilitätsmanagement oder die allgemeine Parkplatzbewirtschaftung

durch ein Road Pricing erleichtert oder gar obsolet wird. Die Vor- und Nachteile dieser Massnahmen können im Rahmen des Postulats gegenübergestellt werden.

Die zweite von drei Massnahmen im Mobilitätskonzept 2030, welche in der Teilverantwortung des Amtes für Strassenverkehr liegt, ist die Prüfung und Förderung alternativer Antriebssysteme zur Minimierung des CO₂-Ausstosses. Eine Entspannung des Stauproblems ist dadurch nicht zu erwarten. Bereits die Förderung der Elektromobilität hat gezeigt, dass eine Befreiung der Motorfahrzeugsteuer oder der Bau von Elektrotankstellen, eben auch zu einer indirekten Förderung des MIV-Anteils führt. Wir sind der Meinung, dass mit einem Road Pricing System zielgerichtetere Fördermodelle entstehen können.

Der Vollständigkeit halber ist noch die dritte und letzte Massnahme in der Teilverantwortung des Amtes für Strassenverkehr zu nennen. Dies ist die laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen. Auch hier ist keine Entspannung des Stauproblems zu erwarten.

Die Prüfung und Umsetzung eines Road Pricing Systems ist somit die zentralste und vermutlich effektivste Aufgabe, welche das Amt für Strassenverkehr zum Mobilitätskonzept 2030 beitragen kann.

Ausführungen zur Umsetzung und Motivation

Neben einem klassischen analogen Vignettensystem stehen bereits viele moderne und preiswerte technische Möglichkeiten zur Verfügung. Einfache GPS-Boxen, welche in allen Fahrzeugen nachgerüstet werden können, sind bereits im Wert von ca. CHF 100.- erhältlich. Handyapps lassen sich für weit unter einer Million Schweizer Franken programmieren. Auch kameraunterstützte Mautstationen zur Nummernschilderkennung sind bereits in vielen Ländern Standard. Diese Hilfsmittel bieten neue Möglichkeiten zur zielgerechten Kostenbeteiligung, bspw. in Abhängigkeit des Nutzungszeitraums oder der Kilometerleistung. Auch ökologische Kategorien, ähnlich der Deutschen Umweltplakette sind dabei möglich.

Zur finanziellen Entlastung der Bevölkerung muss gleichzeitig eine Absenkung der bestehenden Motorfahrzeugsteuer erfolgen. Die gescheiterte „Ausländer-Maut“ in Deutschland hat jedoch gezeigt, dass eine Diskriminierung von ausländischen Fahrzeughaltern nicht zulässig ist. Bewirkt das Road Pricing jedoch auch bei inländischen Fahrzeughaltern eine lenkende Wirkung und werden die Einnahmen bspw. für die wohnortsunabhängige Subventionierung von ÖV-Tickets verwendet, scheint es sich um keine Diskriminierung zu handeln. Die Regierung wird eingeladen, diese These zu prüfen.

Der hohe Motorisierungsgrad der liechtensteinischen Bevölkerung lässt ahnen, dass der inländische MIV-Anteil sehr nahe an seiner Sättigungsgrenze ist und das steigende Verkehrsaufkommen vorwiegend auf ausländische Fahrzeuge zurückzuführen ist. Wir sind stolz auf die 22'000 Pendler, die Hand in Hand mit der inländischen Bevölkerung für eine stabile und starke Wirtschaft verantwortlich sind. Die Sättigung des Verkehrssystems darf nicht zur Sättigung unseres Wirtschaftswachstums führen. Die Postulanten sind der Meinung, dass lenkende Massnahmen unabhängig vom Wohnort ihre Wirkung zeigen müssen und nur so ein nachhaltiges und fortschreitendes Wachstum unserer Wirtschaft und unseres Wohlstandes gewährleistet werden kann.

Aktuell ist es im Interesse einzelner Unternehmen, Parkplätze zu bewirtschaften und die Mitarbeiter mit sanftem Druck für den ÖV zu motivieren. Von der Entlastung der Strasseninfrastruktur profitieren jedoch besonders auch die Arbeitgeber und Arbeitnehmer, welche über kein betriebliches Mobilitätsmanagement verfügen. Für Arbeitnehmer, welche für die Parkkosten am Arbeitsplatz aufkommen müssten, ist dies ungerecht. Ein Road-Pricing-System könnte diesen Missstand korrigieren.

Eine einheitliche und verkehrsmittelübergreifende Tarifstruktur oder Planung bietet zudem die Möglichkeit der Kosten- und Angebotsharmonisierung zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Auch im Bereich von Car-Pools, Fahrdiensten, Mitfahrgelegenheiten oder anderen Zukunftstrends lassen sich auf dieser Grundlage zukunftsfähige Modelle realisieren. Eine kurzfristige und nachhaltige Verkehrsreduktion würde zudem Staus für den Busverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr vermeiden.

Rechenbeispiel

Wird nur zu Stosszeiten (Werktage von 06:00 bis 09:00 und 16:00 bis 19:00) eine Kilometerbepreisung von 0.20 CHF/km festgelegt, so kann die jährliche Abgabe bei 250 Arbeitstagen bei einem täglichen Arbeitsweg von 40 km bei ca. CHF 2000.- angenommen werden. Dies entspricht in etwa der theoretisch maximal möglichen Pendelstrecke in Liechtenstein. In der Praxis werden Strecken von mehr als 10 km pro Weg jedoch grösstenteils auf der Schweizer Autobahn zurückgelegt. Somit kann in der Praxis eine maximale tägliche Kilometerleistung auf inländischen Strassen von ca. 20 km (morgens und abends) angenommen werden. Dies führt zu jährlichen Abgaben von ca. CHF 1000.- und ist somit in etwa in Höhe der aktuellen Motorfahrzeugsteuer. Über eine Entlastung der Motorfahrzeugsteuer oder einer Zusatzsubvention der ÖV-Tickets ist insgesamt sogar mit einer finanziellen Entlastung einiger in- und ausländischer Berufspendler zu rechnen. Bei ca. 11'000 inländischen und 22'000 ausländischen Berufspendlern kann somit mit jährlichen Einnahmen von über 20 Millionen Franken für den Staat gerechnet werden. Dabei wird bei inländischen Berufspendler eine tägliche Kilometerleistung von 20 km und bei ausländischen Berufspendlern eine tägliche Kilometerleistung von 10 km angenommen. Wird bei der Tarifgestaltung ein täglicher Kostendeckel von CHF 6.- angewendet, sind Kilometerleistungen über 30 km pro Tag entsprechend pauschalisiert. Somit könnte in Einzelfällen auf ein elektronisches Abrechnungssystem verzichtet werden und zusätzlich eine Tagesvignette für CHF 6.- oder eine Jahresvignette für CHF 1500.- angeboten werden (nur zu Stosszeiten an Werktagen notwendig).



Abbildung 1) Bepreisungsbeispiel: 0.20 CHF pro km mit einem Sockelbetrag von CHF 1.- und einem Deckelungsbetrag von CHF 6.-.

Obwohl sich bei diesem Rechenbeispiel die jährlichen Kosten für den durchschnittlichen Benutzer kaum verändern, stehen die Benutzer dennoch jeden Tag vor der Wahl, ob sie bspw. CHF 4.- in die Autofahrt investieren wollen oder ob sie ein alternatives Verkehrsmittel wählen wollen.

Studie Stiftung Zukunft.li

Mögliche Lösungsansätze für ein Road Pricing System in Liechtenstein wurden bereits in der Studie der Stiftung Zukunft.li in Ruggell/Liechtenstein erarbeitet: „Road Pricing – Ein System zur effizienten Nutzung der Strasseninfrastruktur (Beck, Eisenhut, Lorenz, 2020)“. Die Studie wurde dabei auf den wissenschaftlichen Grundlagen einer Studie der INFRAS AG in Zürich/Schweiz erarbeitet: „Mobility Pricing Liechtenstein, Modelle und Wirkungspotenziale zum Brechen der Verkehrsspitzen im motorisierten Individualverkehr (Maibach, Greinus 2019)“.



<https://www.stiftungzukunft.li/aktuelles/road-pricing-ein-system-zur-effizienten-nutzung-der-strasseninfrastruktur>

Die Postulant:innen:

Frick	Albert
Hasler	Thomas
Hoop	Franziska
Kaiser	Johannes
Kindle	Elke
Lampert	Wendelin
Oehry	Daniel
Petzold-Mähr	Bettina
Quaderer	Sascha
Schädler	Sebastian
Seger	Daniel
Vogelsang	Nadine
Zech-Hoop	Karin