transparent

Fakten • Analysen • Meinungen

DpL Demokraten pro Liechtenstein

Ausgabe 3 | Juli 2020

www.dpl.li

Freie Fahrt für die Vernunft: Nein zur S-Bahn!

Für die Befürworter löst die S-Bahn alle Verkehrsprobleme, in Wirklichkeit ist sie aber ein isoliertes Verkehrsprojekt nur für Pendler und nicht für die Liechtensteiner. Sie bringt keine merkliche Entlastung der Strassen und dazu hohe Folgekosten mit sich. Lesen Sie mehr dazu im «transparent» auf den **Seiten 2–4 und 12**

Dr. Norbert Obermayr, zertifizierter Sachverständiger für Logistik, erklärt, warum für eine S-Bahn-Entscheidung weitere Projektarbeiten nötig sind. **Seite 3**

Chancen, Grenzen und Vorteile einer Direktwahl der Regierung. Diese benötigt aber für die Postulatsbeantwortung noch mehr Zeit. Lesen Sie auf **Seite 5**

Zu hoher Cortisol-Spiegel, Verspannungen und erschwerte Atmung? Unsere Autorin verrät uns den Übeltäter, den Sie bereits gut kennen. **Seite 6**

VU, FL und DU blockieren eine Verschärfung der Einbürgerungskriterien. Die Begründung der VU ist besonders seltsam. Jetzt entscheidet das Volk. **Seite 7**

Das Liechtensteiner Einbürgerungsgesetz wird von «transparent» unter die Lupe genommen. Kurioses, Historisches und Fragwürdiges dazu ab **Seite 8**

Wenn Sie zum Thema «Halbe Halbe» den ganzen Sinn und Unsinn erfahren wollen, dann lesen Sie bitte den kritischen Artikel von Ulrich Hoch auf **Seite 10**

Ein Thema, das elektrisiert: Nach den teuren, ausgemusterten Gasbussen würden die «emissionsfreien» Elektrobusse noch höhere Kosten verursachen. **Seite 10**

Zunehmender und fremdbestimmter Regulierungsdruck stellt Unternehmen und unsere Selbstverwirklichung vor grosse Herausforderungen. **Seite 12**

INHALT transparent Juli 2020

2 S-Bahn: Wenn Fakten zur Entgleisung führen
3 Darstellung der Mängel und offenen Fragen zur S-Bahn
5 Direktwahl der Regierung – es braucht noch Zeit
6 Warum Smartphones ernsthaft krank machen
7 DpL für Änderung des Bürgerrechtsgesetzes
8 Staatsbürgerschaft: Wie wird man Liechtensteiner?
9 Doppelte Staatsbürgerschaft oder Diskriminierung?
10 Über Sinn und Unsinn von Halbe Halbe
10 Elektrobusse für Liechtenstein – eine Analyse
12 Regulierungsdruck der Politik – enorme Ausmasse

S-Bahn: Wenn Fakten zur Entgleisung führen

S-Bahn – ein von hinten aufgezäumtes Pferd

Alle kennen die Kapazitätsengpässe in der Strasseninfrastruktur an Werktagen. Hingegen hat die seit dem Jahr 2000 bestehende S-Bahn mit werktags täglich 18 Fahrten zwischen Feldkirch und Buchs bislang mehr als genügend Kapazität und konnte immer alle Fahrgäste aufnehmen. Ein Betrieb, der wirtschaftlich handelt, investiert normalerweise dort, wo Kapazitätsengpässe in der Produktion bestehen. Diese Regel muss auch für Mobilitätskonzepte gelten. An den Stellen, wo sich Staus bilden, muss prioritär Abhilfe geschaffen werden. Zuerst in eine Erweiterung der S-Bahn zu investieren, ist verkehrt. Daher NEIN zum S-Bahn-Kredit von 71,3 Mio. Franken. Die Regierung handelt nicht rational und ökonomisch, sondern will dort investieren, wo Kapazität bereits im Überfluss vorhanden ist, und zäumt damit das Pferd von hinten auf. Ein Pferd, das von hinten aufgezäumt ist, kann keinen Wagen ziehen, und der Fuhrmann kommt nicht vom Fleck. Eine S-Bahn-Erweiterung kostet einen Haufen Geld, aber der Verkehr steht weiterhin im Stau.

Die S-Bahn als das Ei des Kolumbus?

Die Regierung will uns weismachen, dass viele Pendler auf die S-Bahn umsteigen und die Strassen entlastet werden, wenn man anstatt 18 S-Bahn-Zugverbindungen deren 48 anbiete. Für die Regierung ist dies sprichwörtlich das «Ei des Kolumbus». Die nachstehende Tabelle zeigt jedoch ein ganz anderes Bild. Täglich werden die Grenzen an Werktagen im Durchschnitt von 124 748 Personen überquert. Selbst wenn 5000 Personen mit der S-Bahn die Grenze passieren würden, was für die nächsten Jahre völlig unrealistisch ist, überqueren immer noch 120'000 Personen die Grenzen über die Strasse. Von Entlastung durch die S-Bahn also keine Spur. Die marginale Reduktion wird durch die zunehmende Zahl von Arbeitsplätzen mehr als kompensiert. Liechtenstein ist auf die Grenzgänger angewiesen, und neue Arbeitsplätze werden mit bis zu 80% durch Grenzgänger besetzt. Attraktive Arbeitsplätze setzen eine gute Erreichbarkeit und eine freie Wahl des Verkehrsmittels voraus.

Personenübertritte an Werktagen über die Grenzen Liechtensteins	
Mit Strassenfahrzeugen (Besetzung pro Fahrzeug 1,1 Personen)	114 748
Linienbus	ca. 5 220
Fahrrad	3 520
Fussgänger	564
Total Übertritte auf der Strasse	**124 052**
S-Bahn (18 Fahrten)	1 214

Quellen: Gemeinde Gamprin und Liemobil (2018)

Der Anteil der S-Bahn am grenzquerenden Personenverkehr liegt unter 1%.

Die S-Bahn generiert noch mehr Staus

Würde die S-Bahn gutgeheissen, dann wird man in ca. 5 bis 6 Jahren nach deren Inbetriebnahme feststellen, dass es auf den Strassen immer noch staut. Mit dieser Fehlinvestition werden die Strassen nicht entlastet, sondern Staus an den Grenzübergängen und in Schaan bleiben an der Tagesordnung. Das eigentliche Problem, die Engpässe im Strassennetz, wird mit der S-Bahn nicht gelöst. Die Entwicklung der Strasseninfrastruktur wird für viele Jahre gehemmt. Deshalb NEIN zu einer S-Bahn-Fehlinvestition.

Das eigentliche Problem würde mit der S-Bahn nicht gelöst

Handwerker und Lastwagen sollten nicht im Stau stehen, denn letztlich müssen die Kunden, d.h. die Einwohner von Liechtenstein, diese Stillstandzeiten bezahlen. Nach Jahren des Stillstandes in der Verkehrspolitik müssen endlich mit Daten, Fakten und Zahlen untermauerte Entscheidungsgrundlagen her, die Hand und Fuss haben. Eine Entlastung unserer Strassen durch eine ausgebaute S-Bahn ist nicht faktenbasiert belegt, sondern reines Wunschdenken. Deshalb NEIN zu diesem S-Bahn-Projekt.

20 Jahre S-Bahn – Ergebnis ernüchternd

Die Regierung, der VCL und weitere Befürworter sprechen immer wieder von einer Steigerung der Fahrgastzahlen und von zunehmender Beliebtheit der S-Bahn. Im Jahr 2000 wurde der Liechtensteintakt, heute als S-Bahn bezeichnet, eingeführt. Das Ziel war, mit 18 Kursen zwischen Feldkirch und Buchs in den relevanten Morgen- und Abendstunden die Pendler auf die Bahn zu bewegen.
Aus der Schweiz kommen rund 12'500 Grenzgänger nach Liechtenstein zur Arbeit. Davon wohnen rund 5'500 im Werdenberg, also in der Nähe des Startpunktes der S-Bahn Liechtenstein in Buchs. Nur 171 Personen benutzten gemäss offizieller Zählung durch die ÖBB im Jahr 2018 an Werktagen die S-Bahn von Buchs Richtung Schaan. Kaum zu glauben: Nach 20 Jahren intensiver Werbung und unzähligen Artikeln in den Zeitungen, mit Ausgaben von mehreren Millionen Franken für Projektierungen und Planungen konnten in der nun 20-jährigen Betriebsphase gerade mal gut 170 Personen überzeugt werden, die S-Bahn von Buchs Richtung Schaan zu benutzen. Ein mehr als ernüchterndes Ergebnis.

Fahrten mit Vorarlberger Maximo-Abo bezahlt Liechtenstein

Von Feldkirch Richtung Buchs ist die Bilanz mit 434 Nutzern etwas besser, aber auch nicht gerade überwältigend. Wie viele dieser Pendler in Liechtenstein arbeiten, ist nicht bekannt. Für die 18 Zugverbindungen zwischen Feldkirch und Buchs

bezahlt Liechtenstein an die ÖBB jährlich ca. 250 000 Franken. Die Pendler aus Österreich können mit dem in Vorarlberg beliebten Maximo-Abo die S-Bahn bis Buchs ohne Aufpreis mitbenutzen. Als Gegenleistung können die Liechtensteiner die S-Bahn mit dem Liemobil-Abo bis Feldkirch mitbenutzen. Es fliesst keine Ausgleichszahlung zwischen Liechtenstein und Österreich. Die Ungleichheit der Pendlerströme zwischen Liechtensteinern und Österreichern führt zur Subventionierung der Pendler aus Vorarlberg.
Aus wirtschaftlicher Sicht müsste der Stecker schon längst gezogen werden. Die Regierung denkt jedoch nicht daran. Im Gegenteil: Es soll nochmals kräftig in das S-Bahn-Projekt investiert werden. 71,3 Mio. für eine Pendlerbahn, welche seit der Einführung im Jahr 2000 das gesteckte Ziel bis heute nicht annähernd erfüllt hat. Neu sollen 48 anstatt 18 Zugverbindungen angeboten werden. Das bedeutet natürlich auch viel höhere Kosten für den Betrieb. Die Regierung schätzt, dass die Betriebskosten von heute 250 000 Franken auf jährlich 2 000 000 Franken steigen werden, also 8-mal so viel wie heute. Mit der neuen S-Bahn würden die Zahlungen durch die Allgemeinheit zur Deckung der Unkosten deutlich erhöht. Über die Kosten für die Wirtschaft, welche durch die längeren Stauzeiten wegen den Schrankenschliessungen anfallen, schweigt die Regierung. Deshalb NEIN zu einer Lösung, die unsere Kinder und Enkel mit hohen jährlichen Folgekosten belastet.

Diesseits vom Arlberg ist alles teurer

Im S-Bahn-Projekt aus dem Jahr 2012 waren für Liechtenstein Kosten von 45 Mio. Euro ausgewiesen. Im März 2015, kurz vor der Behandlung im Landtag, zog die damalige Regierungsrätin Marlies Ammann-Marxer den Stecker, weil Wien plötzlich wesentlich mehr Geld von Liechtenstein forderte. Jetzt, 5 Jahre später, kommt der neue Preis ans Tageslicht, nämlich satte 71,3 Mio. Franken. Im Projekt aus dem Jahr 2012 war in Schaan noch eine sinnvolle Gleisunterführung für Fussgänger vorgesehen, damit diese gefahrlos auf die andere Seite der Gleise kommen können. Im neuen Projekt ist diese Unterführung herausgestrichen. Trotzdem sind die Kosten um mehr als 50% gestiegen. An der Informationsveranstaltung im Vaduzer Saal wurde diese massive Kostensteigerung vom Vertreter des Amts für Bau und Infrastruktur damit erklärt, dass Wien festgestellt habe, dass diesseits des Vorarlbergs alles teurer sei. Deshalb sei eine neue Berechnung vorgenommen worden. Etwas mache aber auch noch die mittlerweile eingetretene Teuerung aus.
Auch die geschätzten Betriebskosten erhöhten sich drastisch. Übrigens, die 2 Mio. Betriebskosten seien eine Schätzung, die definitive Kalkulation werde erst gemacht, wenn das Volk ja gesagt hat. Wer weiss, welche Pferdefüsse sonst noch zum Vorschein kommen? Nachtragskredite usw. Deshalb NEIN zu diesem S-Bahn-Projekt mit nicht absehbaren Folgekosten.

Mogelpackung S-Bahn

In der Projektvorstellung vom November 2012 wurden die Gesamtkosten mit 99 Mio. Euro ausgewiesen. Davon waren 8 Mio. für den Ausbau in Österreich und 91 Mio. für den Ausbau in Liechtenstein vorgesehen. Die 91 Mio. wären je hälftig zwischen Liechtenstein und Österreich aufgeteilt worden. Damit wäre der Anteil an den Gesamtkosten für Liechtenstein bei 45% gelegen.
Jetzt rühmt sich die Regierung, mit den neuen Verhandlungsergebnissen betrage der Kostenanteil für Liechtenstein nur noch 33,8 Prozent vom Gesamtinvestitionsvolumen. Das Verhandlungsergebnis des VU-Ministers Risch scheint um vieles besser zu sein als dasjenige des FBP-Ministers Meyer vor 10 Jahren. Wie kann das sein, wenn die Kosten für Liechtenstein von 45 Mio. Euro auf 71,3 Mio. Franken gestiegen sind?

Die **definitive** Rechnung kommt danach

Ganz einfach: Die Gesamtkosten wurden von 99 Mio. auf CHF 197 Mio. und der Ausbau in Österreich wurde von 8 Mio. auf CHF 55 Mio. hochgerechnet. Auf den Bahnausbau in Österreich hat Liechtenstein jedoch keinen Einfluss. Das proklamierte Verhältnis von 33,8% der Gesamtkosten für Liechtenstein und 66,2% für Österreich ist daher nichts anderes als Tatsachenverdrehung und Schönfärberei. In der neuen Vereinbarung zwischen Liechtenstein und der ÖBB ist denn auch nichts mehr von diesem Verhältnis 33,8% zu 66,8% zu finden.

Öffentlicher Verkehr

Die obigen Artikel richten sich keinesfalls gegen den öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil in der Mobilität. Es muss aber die Verhältnismässigkeit zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln gewahrt bleiben. Die Wirtschaftlichkeit kann nicht generell das alleinbestimmende Kriterium sein, muss aber im Gesamtkontext berücksichtigt werden. NEIN zu diesem S-Bahn-Projekt, weil die Regierung keine nachprüfbaren Angaben zur Eigenwirtschaftlichkeit machen kann. • **Herbert Elkuch**

S-Bahn-Projekt: Mängel und offene Fragen

Die Streckenführung betrifft nur gut ein Drittel der liechtensteinischen N-S-Ausdehnung und geht bis auf den Bahnhof Schaan weitgehend an den Ortsgebieten vorbei. Das Leitprojekt S-Bahn Liechtenstein beinhaltet den Doppelspurausbau von der Staatsgrenze in Schaanwald bis zum Bahnhof Nendeln auf einer Länge von 3,9 Kilometern. Es geht hier offenbar um ein Interesse der ÖBB, dass die Züge ohne Behinderung durch den Gegenverkehr fah-

ren können. Dies ist im Interesse der ÖBB und kann nicht zum zweckgebundenen Aufwand für eine S-Bahn «mitgenommen» werden. Dass dies dann auch für jeden anderen Zugverkehr genutzt werden wird, ergibt sich automatisch. Die Lärmschutzmassnahmen gehören ebenfalls nicht zum S-Bahn-Konzept und müssen auch ohne dieses umgesetzt werden.
Der Bahnhof in Nendeln soll sogar einen 220 Meter langen Bahnsteig bekommen. Ob je ein Railjet einen definierten Halt machen wird, bleibt ungewiss und ist auch wegen einem ganz anderen Punkt eher abzulehnen als zu befürworten: Die Bahn soll auf der Mittelstrecke (europäischer Städteverkehr bis ca. 600 km) den Flugverkehr ablösen.

Wer hat **Anspruch** auf einen Halt?

Das wird aber nur durch schnelle Städteverbindungen bewerkstelligt werden können. Ob da ein Halt in Nendeln als «schnelle Verbindung» angenommen werden wird, mag da bezweifelt werden, zumal es sehr viele Ortschaften (Städte) dazwischen gibt, die mehr Anspruch an einen Halt als Nendeln stellen könnten.

Zu viele ungeklärte Fragen

Wie muss die Steigerung der Fahrgastzahlen aussehen, damit sich der Ausbau auch volkswirtschaftlich rentiert, und wo sollen diese Fahrgastzahlen herkommen?

Busse bleiben zwingend notwendig

Wie sehen die weiteren Projekte in der konkreten Verbindung mit der S-Bahn aus? Radabstellplätze werden wohl kein «Projekt» darstellen – oder doch?

Wie sehen die Busvorfahrten aus? Von wo nach wo werden dann Busse verkehren? Busse sind eine zwingende Notwendigkeit, weil die S-Bahn bis auf Schaan keinen Ortskern trifft und für Schellenberg und Ruggell kaum einen Wert darstellen kann.

Warum kann das S-Bahn-Projekt als Kern- und Leitprojekt des Mobilitätskonzeptes 2030 (noch) nicht angenommen werden?

Jedes Investitionsprojekt braucht, wenn es entscheidungsreif ist, klare Angaben über das Investitionsobjekt anhand einer nachvollziehbaren Beschreibung.

- Die Investitionskosten werden für das Fürstentum Liechtenstein mit knapp 72 Mio. CHF angegeben. Wie belastbar ist diese Kostenschätzung, zumal die beiden Bahnübergänge in Schaan noch nicht fixiert sind? Ist der Bahnsteigausbau in Nendeln darin auch enthalten?
- Es werden Kosten für den S-Bahn-Ausbau angeführt, die die ÖBB auch ohne S-Bahn generieren müsste. Es wird ein Zusammenhang und damit eine Dringlichkeit hergestellt, die so gar nicht gegeben ist.
- Für einen Taktbetrieb werden zusätzliche Zugsgarnituren benötigt werden. In welcher Form ist das im S-Bahn-Konzept enthalten?
- Das Mobilitätskonzept mit der S-Bahn als Kernprojekt ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität absolut nicht zumutbar, weil es ein oftmaliges Umsteigen erfordert oder – bei anderer Gestaltung der Buslinien – einfach sehr teuer wird.
- Wie hoch werden bei einem Taktbetrieb die laufenden Betriebskosten sein? Wer trägt diese Betriebskosten? Das Land, die ÖBB – oder wie wird geteilt?
- Wie hoch werden die Kilometerkosten je Fahrgast aufgrund der Annahmen beziehungsweise dem Nutzungsverhalten sein?

Fünf Punkte (für jeden Finger einen), warum eine Entscheidung über die S-Bahn vertagt und dazwischen weitere Projektarbeiten gemacht werden sollen:

1. Die Kostenschätzung ist derzeit nicht ausreichend belastbar, weil Kostenanteile fehlen. Die Wahrscheinlichkeit, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein Nachtragsbudget zur Abstimmung kommen wird, ist sehr hoch bis fast sicher.
2. Aussagen über die zu erwartenden Betriebskosten fehlen gänzlich.

Menschen mit **Mobilitätseinschränkung** unberücksichtigt

3. Belastbare Annahmen über Fahrgastintensitäten fehlen (zeitlich differenzierte Sankey-Analyse)
4. Belastbare Aussagen über jährliche Staatszuschüsse können derzeit nicht gemacht werden und fehlen.
5. Das Mobilitätskonzept berücksichtigt in keiner Art und Weise Menschen mit jeder Art von eingeschränkter Mobilität.

Schlusserklärung

Mein Engagement richtet sich absolut nicht gegen «irgendjemanden», sondern ist alleine auf meine gefühlte Verpflichtung als Fachexperte und Liechtensteiner begründet.

Was ich aber nicht kann, ist – und das schulde ich meinen Kindern und Kindeskindern und meinen Landsleuten – bei einem derart wahrgenommenen Mangel an Entscheidungsgrundlagen zu schweigen.
Mein Engagement richtet sich auch nicht für oder gegen eine politische Partei, und ich lasse mich auch nicht für eine Partei über die Darstellung der offensichtlichen Mängel hinaus benutzen. • **Dr. Norbert Obermayr**

Zur Person: Dr. Norbert Obermayr ist promovierter Wirtschaftsingenieur für Maschinenbau und Maschinenbauingenieur und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Logistik. Er übt seit 1980 Lehrtätigkeiten an diversen Universitäten (TU-Graz, Middlesex University London) und Fachhochschulen (Oberösterreich, Wels) aus. Dr. Obermayr ist Bürger von Eschen.

Direktwahl der Regierung – es braucht noch Zeit

Thomas Rehak

Das Postulat zur Direktwahl der Regierung wurde im März-Landtag mit 15 Stimmen an die Regierung überwiesen.
Allerdings wurde der Vorstoss wohl von den meisten kaum aus innerer Überzeugung unterstützt, sondern die Motivation der FBP-, VU und FL-Abgeordneten lag wohl eher darin, dass der Regierung damit die Gelegenheit geboten wird, dieses von breiten Bevölkerungskreisen getragene Anliegen ein für alle mal zu beerdigen, wenn die Postulatsbeantwortung ergibt, dass ein solcher Eingriff in die Verfassung zu weit geht und aus diesen oder jenen Gründen nicht machbar ist.
Die Glaubwürdigkeit der Postulatsbeantwortung wird aber am Ende des Tages davon abhängen, ob die Regierung den Forderungen der Postulanten nach dem Beizug von neutralen, ausländischen Verfassungsspezialisten nachkommen wird oder nicht.

Ziel des Postulats:

Mit dem Postulat wird die Regierung eingeladen, abzuklären, welche Auswirkungen die Einführung der Direktwahl der Regierung mit sich bringen würde. Insbesondere soll die Regierung verschiedene Varianten der Direktwahl der Regierung einander gegenüberstellen und dabei deren Vor- und Nachteile beleuchten.

Postulatsbeantwortung soll Thema **Direktwahl** beerdigen

Dazu soll die Regierung auch Abklärungen und Vorschläge machen, welche Änderungen an der liechtensteinischen Verfassung und weiteren Gesetzen nötig wären, um eine Direktwahl der Regierung in der Praxis umzusetzen, dies unter der Prämisse, dass die Rechte des Landesfürsten nicht in Frage gestellt werden.

Heutige Einsetzung der Regierung:

Die liechtensteinische Verfassung zeichnet sich dadurch aus, dass die Staatsgewalt auf Volk und Fürst aufgeteilt ist. Das Volk wählt die Volksvertreter in den Landtag. Der Landtag wählt den Regierungschef und die Regierungsräte, und der Landesfürst ernennt diese auf Vorschlag des Landtages. Die Regierung steht somit zwischen dem Landtag, der die Regierungsmitglieder vorschlägt, und dem Fürsten mit seinem Ernennungsrecht.

Entlassung der Regierung:

Verliert die Regierung das Vertrauen des Landesfürsten oder des Landtages, dann erlischt ihre Befugnis zur Ausübung des Amtes (Art. 80 Abs. 1 LV). Verliert ein einzelnes Regierungsmitglied das Vertrauen des Landesfürsten oder des Landtages, dann wird die Entscheidung über den Verlust der Befugnis zur Ausübung seines Amtes zwischen Landesfürsten und Landtag einvernehmlich getroffen (Art. 80 Abs. 2 LV).

Grenzen des heutigen Systems:

In unserem Wahlsystem hat der Wähler nur indirekten Einfluss auf die Wahl des Regierungschefs oder einzelner Regierungsmitglieder. Bezüglich der Absetzung einzelner Regierungsmitglieder oder der Gesamtregierung hat der Wähler gar keinen Einfluss. Im Vorfeld der Landtagswahlen geben die Parteien bekannt, welche Regierungsmitglieder sie dem gewählten Landtag zur Wahl empfehlen und damit dem Landesfürsten zur Ernennung vorschlagen wollen. Dennoch ist der Wähler in der freien Wahl der Abgeordneten eingeschränkt: Wenn ein Wähler einen bestimmten Regierungsratskandidaten einer ersten Partei in der Regierung wissen möchte, aber eher Landtagskandidaten einer zweiten Partei wählen möchte, dann steckt er in einem nicht lösbaren Interessenkonflikt. Hinzu kommt, dass die Vorschläge der Parteien unverbindlich sind. Das heisst, es ist möglich und auch schon vorgekommen, dass einzelne der zuvor propagierten Regierungsmitglieder nach der Landtagswahl wieder ausgetauscht wurden.

Vorteile einer Direktwahl:

Bei einer Direktwahl der Regierung kann der Wähler seine Stimme jeweils den nach seiner Meinung geeignetsten Landtags- und Regierungsratskandidaten über Parteigrenzen hinweg geben und dadurch seine Wunschkandidaten direkt unterstützen. Dies ist natürlich nicht im Sinne der beiden Regierungsparteien.

Vorgaben des Postulats:

Durch eine Direktwahl der Regierung sollen die Rechte und die Stellung des Landesfürsten nicht angetastet werden. Deshalb verlangt das Postulat, dass die Regierung die Auffassung des Landesfürsten, bzw. des Erbprinzen zu den einzelnen Lösungsvorschlägen zur Direktwahl der Regierung einholen soll.

Vertrauen des **Landtages** ist Voraussetzung

Des Weiteren soll die Regierung auch bei einer Direktwahl das Vertrauen des Landtages haben müssen. Denn der Landtag, dessen Aufgabe die Kontrolle der Staatsverwaltung und der Regierung ist, soll, sofern keine triftigen Gründe dagegen sprechen, weiterhin die Vertrauensfrage stellen können und damit gemäss LV Art. 80 die Regierung oder einen einzelnen Regierungsrat entlassen können.

Varianten der Direktwahl:

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Direktwahl der Regierung umzusetzen: Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel, dass das Volk dem Landesfürsten einen Vorschlag zur Ernennung der Regierung unterbreitet. Eine andere wäre z.B., dass der Landtag die Regierungsmitglieder aus seiner Mitte bestellt. Damit wären die Regierungsmitglieder mit der Landtagswahl teillegitimiert.

Resultate der Meinungsumfrage aus dem Jahr 2016:

Für etwa die Hälfte der Wählerschaft werden die Aspekte Kompromisseigenschaft, Ausbildung, politischer Standpunkt und politisch ausgewogene Regierung als «sehr wichtig» eingestuft. Hingegen war die Parteizugehörigkeit für 64% der Befragten «eher unwichtig» oder «ganz unwichtig». Dies spricht klar gegen die heutige Praxis der Regierungsbildung. Die Wählerschaft verspricht sich von einer Direktwahl grossmehrheitlich mehr Sachpolitik, eine bessere Meinungsvertretung und dass parteiunabhängig die geeignetsten Personen gewählt werden. Auch ist in etwa der gleiche Anteil der Befragten der Ansicht, dass das Volk zu wenig Einfluss auf die Zusammensetzung der Regierung hat.

Was spricht gegen eine Direktwahl?

Für eine Beibehaltung des jetzigen Wahlsystems spricht, dass das heutige Wahlsystem bereits viele Jahrzehnte funktioniert – für die einen gut, für die anderen eher leidlich. Auch wird als Argument für die Beibehaltung des jetzigen Wahlsystems angeführt, dass die Regierung eine Mehrheit des Landtags hinter sich haben sollte, wenn sie wichtige Reformprojekte durch den Landtag bringen will. Die Erfahrung der vergangenen beiden Legislaturperioden zeigt jedoch, dass die Regierung bei wichtigen Sachfragen auch auf die Stimmen der Opposition zählen kann.

Direktwahl der Regierung ist eine Frage des Wollens:

Auf Gemeindeebene werden die Vorsteher im Majorzwahlsystem direkt vom Volk gewählt. Im Jahre 2007 hatten 7 von 11 Gemeindevorstehern keine Mehrheit im Gemeinderat hinter sich, ohne dass sich daraus negative Folgen für die Gemeindepolitik ergeben hätten. Es ist deshalb nicht davon auszugehen, dass die Zusammenarbeit zwischen Landtag und Regierung durch eine Direktwahl negativ beeinflusst würde. Das Gegenteil könnte der Fall sein. Die oftmals gehörten Befürchtungen, wonach die Zusammenarbeit im Landtag durch eine Zersplitterung der Parteienlandschaft erschwert werden könnte, haben sich bisher nicht bewahrheitet. Seit es mehr als zwei Parteien im Landtag gibt, hat die Sachpolitik gegenüber der Parteipolitik nachweislich an Gewicht gewonnen.

Postulatsbeantwortung bis wann?

Grundsätzlich müsste das Postulat noch in dieser Legislaturperiode beantwortet werden. Die Regierung hat aber bereits anlässlich der Behandlung im Landtag angekündigt, dass sie mehr Zeit benötigen wird. Entscheidend wird sein, welche externen Verfassungsrechtler die Materie behandeln werden. Zu befürchten ist, dass die Regierung von vorneherein das Resultat in eine bestimmte Richtung steuern möchte.

Wird die Regierung **neutrale** Verfassungsrechtler beiziehen?

Die Glaubwürdigkeit der Postulatsbeantwortung wird wesentlich davon abhängen, ob die Regierung, wie von den Postulanten gefordert, ausgewiesene neutrale Verfassungsexperten mit der Behandlung der Fragestellung beauftragt oder solche, die entweder nicht unabhängig sind, weil sie am Geldsäckel des Landes hängen oder zum «Netzwerk» einer der beiden Regierungsparteien gehören.

Warum Smartphones ernsthaft krank machen

Agnes Dentsch

Für die meisten Menschen ist das Handy zum ständigen Begleiter geworden. Zu Hause, in den öffentlichen Verkehrsmitteln, im Restaurant und sogar während der Arbeitszeit fällt es vielen zunehmend schwer, die Finger vom Smartphone zu lassen.

Experten warnen vor multiplen Krankheiten

Durch die vermehrte Smartphone-Nutzung erhöht sich der Cortisol-Spiegel im Körper. Wir stehen konstant unter dem Druck, nichts verpassen zu dürfen.

Dient das **Handy** mir oder ich ihm?

Das ist eine Stressreaktion. Cortisol ist ein wichtiges Stresshormon, das den Blutdruck und den Puls hochtreibt, um den Körper im Ernstfall auf Kampf oder Flucht vorzubereiten. Ein chronisch erhöhter Cortisol-Spiegel wird mit einer Vielzahl von Krankheiten assoziiert, wie: Übergewicht, Typ-II-Diabetes und hoher Blutdruck sowie ein erhöhtes Schlaganfall- und Herzinfarktrisiko. Jede chronische Erkrankung, die wir kennen, wird durch Stress verschlimmert. Unsere Mobiltelefone tragen definitiv dazu bei.

Impressum **transparent**

Auflage: 21 000 Expl.
Redaktion: Dr. Erich Hasler (Leitung)
Kontakt: Demokraten pro Liechtenstein, Peter-Kaiser-Platz 3, FL-9490 Vaduz, dpl@dpl.li
Lektorat und Abschlussredaktion: Max Fischer

Schädlicher Einfluss auf unser Gehirn

Ein erhöhter Cortisol-Spiegel hat auch direkten Auswirkungen auf unser Gehirn. Das Cortisol wirkt auf den sogenannten präfrontalen Cortex. Dieses Hirnareal ist insbesondere beim Planen und Lösen von Problemstellungen aktiv. Ist es beeinträchtigt, haben wir weniger Selbstkontrolle, die Konzentration lässt nach; unsere Aufmerksamkeit und Kommunikation leidet – wir werden dümmer.

Macht süchtig und versklavt den Nutzer

Wenn morgens der erste Blick aufs Handy geht und abends auch der letzte, dann müssen sich Betroffene fragen: Dient dieses Gerät noch mir oder diene ich ihm?

Gerade bei jungen Leuten wächst diese Online-Sucht, und bei exzessiver Nutzung kann es zur Sucht, sprich «Digitalem Burnout» führen.

Schäden an Rücken und Händen

Smartphones vereinen Display und Tastatur. Durch diese Einheit ist es eigentlich nicht möglich, eine optimale Haltung zu finden. Dies führt dann zu Muskel-Skelett-Erkrankungen.

Skelett und **Organe** werden angegriffen

Neben Nackenverspannungen durch eine gekrümmte Haltung kommt es zur erschwerten Atmung durch den Druck auf unsere Atmungsorgane. Das schnelle, wiederholte Tippen auf kleinen Displays erhöht das Risiko für Sehnenscheidenentzündungen an den Handgelenken und in den Daumen.

Schlafstörungen sind vorprogrammiert

Viele Menschen greifen kurz vor dem Schlafengehen noch einmal zum Handy, checken E-Mails, lesen Nachrichten oder skypen mit dem Partner. Wenn auch der Blauanteil im Licht des Smartphone-Displays keine Schäden der Netzhaut verursachen sollte, stört es doch den Schlaf.

Es kann nachweislich zu einer Unterdrückung des Hormons Melatonin kommen. Das Problem: Melatonin macht uns abends müde, weil das Hormon bei Dunkelheit ausgeschüttet wird. Doch das helle Licht des Smartphones signalisiert dem Körper genau das Gegenteil: Es ist Tag, bleibe wach!

DpL für Änderung des Bürgerrechtsgesetzes

Mit der im Juni eingebrachten Gesetzesinitiative haben die DpL-Abgeordneten Erich Hasler, Herbert Elkuch und Thomas Rehak eine Änderung des Bürgerrechtsgesetzes vorgeschlagen, mit der die Einbürgerungsvoraussetzungen hätten angehoben werden sollen. Mit der Gesetzesinitiative wurden die folgenden wesentlichen Ziele verfolgt:

a) eine Anhebung des verlangten Sprachniveaus von B1 auf B2
b) Erhöhung der minimalen Wartefrist für eingeheiratete Personen von fünf auf zehn Jahre
c) die Einführung einer erfolgreichen Integration eines Bewerbers als weiteres Einbürgerungskriterium.

Begründet wurden die obigen Ziele wie folgt. Das Sprachniveau B2 verlangt, dass sich eine Person spontan und fliessend verständigen kann, sodass ein normales Gespräch in der hiesigen Landessprache ohne grössere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist.

Nichtintegrierte dürfen eingebürgert werden

Nachdem gute Sprachkenntnisse in der Lokalsprache weltweit der Schlüssel für eine erfolgreiche Integration sind, muss dieses Sprachniveau in einem hochentwickelten Land verlangt werden können, damit diese Leute später ihren Lebensunterhalt auch selbst verdienen können. Heute wird lediglich ein Sprachniveau B1 verlangt, d.h., jemand mit Sprachniveau B1

muss die Hauptpunkte einer Konversation lediglich verstehen können, wenn eine klare Standardsprache verwendet wird und wenn es um vertraute Dinge aus Arbeit, Schule, Freizeit usw. geht.
Die minimalen Wartefristen für eine erleichterte Einbürgerung sollten für eingeheiratete Personen (mindestens fünf Jahre Aufenthalt im Land) und Alteingesessene (mindestens 30 Jahre Aufenthalt im Land) einander angepasst werden, indem diejenige für Eingeheiratete auf 10 Jahre erhöht wird.

VU suchte im Formalismus nach **Contra-Gründen**

Analog zum schweizerischen Bürgerrechtsgesetz sollte die erfolgreiche Integration eines Bewerbers Voraussetzung für die Erlangung des Bürgerrechts sein. Nach dem jetzigen Gesetz haben auch nicht-integrierte Personen ein gesetzliches Anrecht darauf, eingebürgert zu werden.

VU, FL und DU blockieren gemeinsam Verschärfung der Einbürgerungskriterien

Die Argumentation der VU war besonders kurios. Grundsätzlich hatten die VU-Abgeordneten zwar Verständnis für die Initiative und eine Anhebung der sprachlichen Anforderungen, suchten aber im Formalismus, weitab von Sachpolitik, nach Gründen für ein Nein.
Ausschlaggebend war wohl, dass Regierungsrätin Dominique Hasler die Vorlage zur doppelten Staatsbürgerschaft nicht mit einer Erhöhung der Einbürgerungskriterien verbinden wollte – trotz gegenteiliger Voten zahlreicher Abgeordneten in der 1. Lesung. Am Ende stimmten FL, VU und DU geschlossen gegen eine Anhebung der Einbürgerungskriterien.

Stimmbürger hat das letzte Wort

Nachdem die Regierung keinerlei Verschärfungen an den Einbürgerungsvoraussetzungen vorgenommen hat, wird es nun an den Stimmbürgern liegen, ob sie unter diesen Voraussetzungen einer doppelten Staatsbürgerschaft zustimmen wollen oder nicht. • **Thomas Rehak**

Staatsbürgerschaft: Wie wird man Liechtensteiner?

Es gibt drei unterschiedliche Wege, wie man das liechtensteinische Bürgerrecht erwirbt:

1. Von Gesetzes wegen
2. Ordentliches Einbürgerungsverfahren mittels Abstimmung
3. Erleichtere Einbürgerung

Von Gesetzes wegen erwirbt man die liechtensteinische Staatsbürgerschaft durch Geburt oder durch Adoption. Kinder aus gemischten Ehen (Liechtensteiner/in mit Ausländer/in) haben in der Regel beide Staatsbürgerschaften (automatisch oder auf Antrag). 50% der jährlich geschlossenen Ehen finden heute zwischen einem(r) Liechtensteiner(in) und einem(r) Ausländer(in) statt. Deswegen haben heute bereits mehr als 30% der Liechtensteiner mindestens zwei Pässe.

Welche Einbürgerungsverfahren dominieren?

Das ordentliche Einbürgerungsverfahren spielt heute praktisch keine Rolle mehr. Seit dem Jahr 2001 haben sich nur 132 Frauen und Männer im ordentlichen Verfahren (Abstimmung) einbürgern lassen (Tendenz abnehmend). Im Vergleich dazu haben sich im erleichterten Verfahren 2542 Personen einbürgern lassen (468 durch Heirat und 2074 durch längerfristigen Wohnsitz, d.h. Personen, die bereits mehr als 30 Jahre im Land wohnen, wobei die Jahre vor dem 20. Lebensjahr doppelt gezählt werden).

Historisches

In der Fassung des Bürgerrechtsgesetzes (BüG) aus dem Jahr 1934 hat eine Liechtensteinerin bei einer Heirat mit einem Ausländer ihr Bürgerrecht automatisch verloren (§17 iVm 20 BüG). Aus heutiger Sicht eine krasse Diskriminierung der Frau. Erst im Jahr 1974 wurde der entsprechende §20 BüG aufgehoben. Auf der anderen Seite hat eine Ausländerin bis zum Jahr 1984 bei einer Heirat mit einem Liechtensteiner automatisch, d.h. von Gesetzes wegen, die liechtensteinische Staatsbürgerschaft erhalten.

Kein grosser Anreiz, sich **einbürgern** zu lassen

Diese Regelung wurde im Jahr 1984 im Zuge der Einführung des Frauenstimmrechts abgeschafft (um der Einführung des Frauenstimmrechts den Weg zu ebnen!). Von da an galt eine Wartefrist von 10 Jahren, wobei die Jahre gemeinsamer Ehe doppelt gezählt werden, sodass eine eingeheiratete Person die Staatsbürgerschaft bereits nach fünf Jahren erwerben kann.

Gesetzesänderungen und Urteile des Staatsgerichtshofs (StGH)

Durch eine Teilrevision des BüG im Jahr 1996 wurden Mann und Frau in Bezug auf die Weitergabe der liechtensteinischen Staatsbürgerschaft gleichberechtigt. Zudem verbot der Staatsgerichtshof (StGH) eine Ungleichbehandlung von Mann und Frau (StGH 1996/36). In der Folge wurde seit 1997 insgesamt 831 in Liechtenstein wohnhaften Personen das Landesbürgerrecht verliehen. Seit 1997 wurde zudem aufgrund des erwähnten StGH-Urteils 5092 im Ausland wohnhaften Personen das Landesbürgerrecht verliehen (Quelle: Interpellationsbeantwortung BuA 42/2018).

Verzicht auf die bisherige Staatsbürgerschaft?

In Liechtenstein gilt der Verzicht auf die bisherige Staatsbürgerschaft bei Einbürgerung seit jeher (nicht betroffen ist die Einbürgerung von Gesetzes wegen, siehe vorherige Seite). Neben Liechtenstein kennen nur noch Norwegen und Österreich den Verzicht auf die ursprüngliche Staatsbürgerschaft bei Einbürgerung.
Die Schweiz, Luxemburg, Frankreich und Grossbritannien erlauben seit jeher eine doppelte oder mehrfache Staatsbürgerschaft. Bei anderen Ländern wie Griechenland, Tunesien, Mexiko, Argentinien, Chile u.a. kann auf die bisherige Staatsbürgerschaft nicht verzichtet werden. Bestimmte Länder wiederum ermöglichen den Wiedererwerb der Staatsbürgerschaft (Schweiz, Deutschland, Türkei).

Wer lässt sich einbürgern?

Nationalität	**Ständige Bevölkerung** per 31.12.2016	**Anzahl Einbürgerungen**	**Bevölkerungsanteil** jeweils in Prozent
Schweiz	3612	568	16%
Österreich	2203	408	19%
Türkei	636	377	59%
Deutschland	1572	215	14%

Die obige Tabelle zeigt, dass nur ein sehr kleiner Prozentsatz der im Land lebenden Schweizer und Deutschen sich einbürgern lässt, obwohl ihre Heimatländer eine Wiedereinbürgerung nach Ermessen wieder zulassen. Türkischstämmige Einwohner als viertgrösste Ausländergruppe machen von der erleichterten Einbürgerung jedoch sehr stark Gebrauch. Der Grund dafür ist, dass Drittausländer (nicht EWR/EU) sich durch eine Einbürgerung rechtlich wesentlich besserstellen können (z.B. bezüglich des Familiennachzugs oder anderer Integrationsbestimmungen).

Hat sich das jetzige Bürgerrechtsgesetz bewährt?

Die Erfahrungen der letzten 30 Jahre zeigen, dass CH- und EWR/EU-Bürger keinen grossen Anreiz haben, sich einbürgern zu lassen, denn sie haben – bis auf das Wahlrecht – bereits die gleichen Rechte wie liechtensteinische Staatsbürger. Drittausländer hingegen können ihre rechtliche Position mit einer Einbürgerung stark verbessern.

Tief angesetzte **Einbürgerungshürde**

Die Hürde zur Erlangung der Staatsbürgerschaft in Liechtenstein ist sehr tief angesetzt: Es wird lediglich das Sprachniveau B1 und das erfolgreiche Bestehen eines Staatskundetests verlangt. Dieser Test ist als «Multiple Choice-Test» mit 27 Fragen aus einem Pool von 200 Fragen ausgestaltet, wobei 100 Fragen öffentlich bereits zugänglich sind. Eine von vier möglichen Antworten ist richtig. Im Unterschied zur Schweiz ist hierzulande eine erfolgreiche Integration keine Voraussetzung für eine Einbürgerung.
Die bisherige gesetzliche Regelung hat zur paradoxen Situation geführt, dass die aus dem gleichen Kulturkreis stammenden und die gleiche Sprache sprechenden Mitbewohner am politischen Leben nicht teilnehmen, obwohl diese zweifellos zu 100% integriert und assimiliert sind.
Eine Kopplung der doppelten Staatsbürgerschaft mit einer Verschärfung der Einbürgerungskriterien haben VU, DU und FL mit der Ablehnung der DpL-Gesetzesinitiative geschlossen verhindert. Sollte die Einführung der doppelten Staatsbürgerschaft an der Urne abgelehnt werden, dann dürfte eine Anhebung der Einbürgerungskriterien wieder ein Thema werden. • **Erich Hasler**

Doppelte Staatsbürgerschaft oder Diskriminierung?

Herbert Elkuch

Der Landtag hat ein Gesetz beschlossen, welches Einwohner Liechtensteins aufgrund ihrer Nationalität in Klassen einteilt. So sollen EWR/EU- und CH-Bürger künftig bei einer Einbürgerung ihre angestammte Staatsbürgerschaft behalten können, Drittausländer hingegen nicht.

Vertrautheit mit dem Land wichtiger als Nationalität

Die Bevorzugung der einen und die Benachteiligung der anderen Nationalität ist in höchstem Masse diskriminierend. Mit diesem Gesetz werden einem wachsenden Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund ungleiche Rechte zugestanden. Vielen, die hier geboren, in der zweiten oder dritten Genration hier leben und vollständig integriert sind, würde die doppelte Staatsbürgerschaft nur auf Grund ihrer angestammten Staatsangehörigkeit verweigert. Zu dieser ausgeschlossenen Gruppe gehören beispielsweise Bosnier, Kroaten und Serben, unter denen viele einer christlichen Konfession angehören. Für die Erlangung der doppelten Staatsbürgerschaft sollten vielmehr Kriterien wie Sprache, Vertrautheit mit den liechtensteinischen Lebensverhältnissen und die Zugehörigkeit zu einer Solidargemeinschaft, die sich gemeinsam entwickelt, von der eine Hilfe im Notfall erwartet wird und deren Mitgliedern man selbst in einer Notsituation zu helfen bereit ist, wichtiger sein als die angestammte Staatszugehörigkeit. Stattdessen bewirkt das zur Abstimmung vorliegende Gesetz eine Aussortierung nach Nationalität ohne Berücksichtigung einer bereits längst erfolgten Integration.

Über Sinn und Unsinn von Halbe Halbe

Ulrich Hoch

Das Initiativkomitee «Halbe Halbe» will den im Artikel 31, Absatz 2 der Landesverfassung verankerten Grundsatz erweitern: «Mann und Frau sind gleichberechtigt» soll mit dem Zusatz: «Die ausgewogene Vertretung von Frauen und Männern in politischen Gremien wird gefördert» ergänzt werden. Der Landtag sprach sich klar gegen den Zusatz in der Verfassung aus – somit wird das Volk Ende August über das Begehren entscheiden.

Freiheitsfeindliche **Ideen** von Grünen und Linken

Leider gelangen oftmals freiheitsfeindliche Ideen von Grünen und Linken aus Deutschland bei uns auf die politische Menükarte der Freien Liste. Nachdem es den «Gender-Ideologen» nicht gelungen ist, eine Quote in unserem Wahlsystem zu zementieren, wird versucht, über einen Verfassungszusatz zum Ziel zu gelangen. Jede Frau darf einer politischen Partei beitreten und dort als Mitglied für ein politisches Amt kandidieren. Sie muss sich zu diesem Zweck zur Wahl stellen. Wird sie von den Wählern mehrheitlich für das Amt gewählt, darf sie es auch antreten. Das ist Demokratie.

Artikel 31 der Verfassung lautet:

1. Alle Landesangehörigen sind vor dem Gesetz gleich. Die öffentlichen Ämter sind ihnen unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen gleich zugänglich.
2. Mann und Frau sind gleichberechtigt.

Alles, was dieses demokratische Verfahren umgeht, ist undemokratisch. Es ist wichtig zu betonen, dass unsere Verfassung auf Individualrecht, also nicht auf Kollektivrecht basiert. Das heisst, dass Menschen als Individuen und nicht als Vertreter von Gruppen betrachtet werden müssen. Eine Partei ist ein privatrechtlicher Verein, der souverän handeln kann, aber gegen keine Grundrechte und damit gegen die Verfassung verstossen darf. Die Verfassung garantiert damit nicht zuletzt auch einen gesetzlichen Rahmen, der die innerparteiliche Demokratie und die Mitwirkungsrechte aller Mitglieder garantiert.
Es ist aber ein Unding, politischen Parteien vorschreiben zu wollen, wer auf ihren Listen kandidieren darf und wer nicht. Ein Eingriff in die Wahlfreiheit der Parteien, Kandidaten nach eigenem Ermessen zu nominieren, verletzt demokratische Rechte. Es stellt sich die Frage, warum zum Beispiel einer besonders um Frauenrechte bemühten Bewegung das Recht genommen werden soll, ausschliesslich Frauen auf die Wahllisten zu setzen? Oder einer Partei, die sich an Männer richten will, eben nur ihresgleichen zur Wahl zu nominieren? Demokratie garantiert die Freiheit, jemandem die Stimme zu geben oder eben auch nicht! Es geht um mehr als um eine logische Fortsetzung und Laune des «Gender-Zeitgeistes». Eine staatlich erzwungene Frauenquote, und darauf läuft der Verfassungszusatz hinaus, ist ein Eingriff, der unter dem Vorwand der Geschlechtergleichheit Demokratie abbaut und Unrecht schafft. Wenn es jemandem nicht möglich ist, ein politisches Amt zu bekleiden, nur weil es eine Frau oder auch ein Mann ist, handelt es sich um eine Verletzung demokratischer Grundsätze.

Demokratie: Eine **Stimme** geben oder eben nicht

Der verlangte Zusatzartikel fördert die Einladung, auch Quoten für Menschen bestimmter Altersklassen, Menschen mit Migrationshintergrund oder Vertreter sexueller Minderheiten zu fordern. Gruppen zu finden, die nicht entsprechend ihrem Bevölkerungsanteil in den politischen Gremien vertreten sind, sind leicht auszumachen. Menschenrechte können nicht verhandelbar sein. Jegliches Zugeständnis einer Gruppe – auch über die Geschlechterfrage hinaus – widerspricht den universellen Menschenrechten und zementiert Sonderrechte für einzelne Gruppen von Menschen. Auch spezielle Fördermassnahmen, nur für Frauen, widersprechen dem allgemeingültigen Prinzip der Chancengleichheit, und sie haben in einer Verfassung nichts zu suchen.

Elektrobusse für Liechtenstein – eine Analyse

Othmar Züger

Im Geschäftsbericht der LIEmobil wird eine neue Strategie für die Busflotte angekündigt, man wolle ab 2022 mindestens 10% emissionsfreie Elektrobusse anschaffen und diesen Anteil bis zum Ende des Jahrzehnts noch wesentlich erhöhen. Nach dem kostspieligen Kapitel mit Gasbussen scheint ein neues solches Experiment in den Startlöchern zu stehen, mit heute schon absehbar weit grösseren Kostenfolgen.

Ein heutiger 12 m langer E-Bus benötigt für den Antrieb im Ortsbereich mindestens 100 kWh elektrischer Energie für 100 km Fahrt. Im Fahrplanverkehr ist er dafür rund 4 Stunden unterwegs. Im Sommer kommt dazu die heute selbstverständliche Klimatisierung des Fahrgastraums, im Winter kommt die Heizung dazu. In den 4 Stunden für die 100 km Fahrleistung fallen daraus je nach Witterung weitere 30 bis 80 kWh Energieverbrauch an. Bei einer grossen Batterie von 300 kWh Nennkapazität können maximal 80% davon ge-

nutzt werden, um für Batterien schädliche Tiefentladungen zu vermeiden. Somit stehen bei neuen Batterien pro Ladung rund 240 kWh Batterieenergie zur Verfügung.

Weit grössere **Kostenfolgen** absehbar

Im obgenannten Betrieb an heissen Sommer- oder kalten Wintertagen sind diese nach nur 5 bis 7 Stunden aufgebraucht, in der Übergangszeit im Frühjahr und Herbst mit wenig Heizen oder Klimatisieren könnten diese bei sehr ökonomischer Fahrweise bis zu 7 bis 9 Stunden reichen.
Danach ist eine Ladung der Batterien notwendig, die mehrere Stunden dauert. Als Lösung angepriesene Schnellladungen sollten möglichst vermieden werden, da diese nicht nur der Nutzungsdauer der Batterien abträglich sind, sie belasten das Stromnetz punktuell und kurzzeitig äusserst stark, wofür die vorhandenen Netzinfrastrukturen zum Teil gar nicht ausgelegt sind. Ein schnelles Wechseln der tonnenschweren Batterien ist bei Bussen bisher nicht möglich, sowohl aus auslegungstechnischen als auch aus Sicherheitsgründen.

Bus 1 muss am Mittag zur Ladung

Sollen nun solche E-Busse für einen ganztägigen Fahrplanbetrieb von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr abends, also während 16 Stunden pro Tag, eingesetzt werden, so sind also zwei E-Busse notwendig: der erste muss nach rund 5 bis 7 Stunden bereits kurz um den Mittag zur Ladung abgestellt werden und der zweite mit vollgeladenen Batterien muss übernehmen. Abends um 18 bis 20 Uhr ist die Batterie von diesem zweiten Bus auch wieder leer, und ein Wechsel auf den inzwischen wieder vollgeladenen ersten Bus ist notwendig. Nach Dienstschluss müssen beide Busse über Nacht vollgeladen werden.

Zwei Busse für einen Tag nötig

Solche Batterien halten unter beschriebenen Betriebsbedingungen rund 2000 bis 3000 Ladezyklen aus, bis sie ersetzt werden müssen, teils aus Sicherheitsgründen, teils weil deren Kapazität geringer wird und die Lade- und Entladeverluste bis zu 1/4 der aufgebrachten elektrischen Energie als Hitze verpuffen. Geht man von einem Einsatz der E-Busse an 300 Tagen im Jahr aus, werden die Anzahl Ladezyklen nach 6 bis 7 Jahren erreicht, nach denen die Batterien ersetzt werden müssen. Die heutigen Kosten solch grosser Batterien sind sehr hoch, sie betragen rund 250 000 bis 300 000 Franken. Zudem ist deren Entsorgung kostspielig, es fällt weit über eine Tonne hochgiftiger Sondermüll an, der mit aufwendigen chemischen Verfahren von Spezialfirmen aufgearbeitet werden muss.
Wie oben dargestellt, sind für den Betrieb einer Buslinie mit E-Bussen doppelt so viele Busse notwendig wie mit Diesel- oder Diesel-Hybrid Bussen. Während der typischen Nutzungs- und Abschreibungsdauer von 10 bis 12 Jahren müssen die Batterien einmal ausgetauscht und ersetzt werden.
Dies hat zur Folge, dass sich die gesamten Investitionskosten auf rund 1,7 Mio. Franken belaufen (2 Busse zu je 600 000 Franken plus 2 Ersatzbatterien zu je 250 000 Franken). Die Investitionen in einen 12-m-Dieselbus liegen hingegen im Bereich von 400 000 Franken. Da die E-Busse bei den Ladungen stillstehen, sind sie nach 12 Jahren noch nicht vollständig abgenutzt und stellen einen Restwert von vielleicht 1/3 des Neupreises ohne Batterie dar. Dies berücksichtigt, ergeben sich dann nach 12 Jahren effektive Anschaffungskosten von rund 1,4 Mio. Franken für die E-Busse, was rund das 3,5-fache eines Dieselbusses ist.

ÖV-Diesel weit billiger als für Privatverkehr

In diesen 12 Jahren benötigen die beiden E-Busse an den 300 Betriebstagen pro Jahr inklusive Lade- und Entladeverluste abgeschätzt rund 2 Mio. kWh Strom. Bei Grossabnehmer-Stromkosten von tiefen 12 Rp./kWh ergibt dies Stromkosten von rund 230 000 Franken. Beim Dieselbus mit derselben Fahrleistung summiert sich der Dieselverbrauch bei typisch 30 Litern pro 100 km auf rund 360 000 l in 12 Jahren. Die Diesel-Kosten für den öffentlichen Verkehr sind weit tiefer wie diejenigen für den Normalverbraucher, da der Treibstoff sowohl strassenabgaben- als auch steuerbefreit ist. Mit mittleren Treibstoffpreisen wie im 2019 kostet der Liter Diesel nur etwa 70 Rappen. Die verbrauchten 360 000 Liter in 12 Jahren kosten somit rund 250 000 Franken, also nur unwesentlich mehr wie der Strom für die E-Busse.

Umweltbilanz für E-Busse nicht so rosig

Summiert man die Totalkosten für Investitionen und Energie zusammen, so ergeben sich beim E-Bus in 12 Jahren Kosten von rund 1,7 Mio. In gleicher Weise berechnet, stehen dem Kosten von rund 650 000 Franken für Dieselbusse gegenüber. Damit sind die Kosten für Anschaffung und Energie bei E-Bussen sicher 2,5-fach so hoch wie diejenigen von Dieselbussen. Sämtliche Zusatzkosten für neu einzurichtende Ladeinfrastrukturen für Batterien sind noch nicht eingerechnet.

Das E-Bus-Kapitel wird weit teurer als Gas-Busse werden

Aus Platzgründen kann hier auf die Umweltbilanz nicht mehr eingegangen werden. In Anbetracht des sehr grossen Material- und Energieverbrauchs für die Herstellung von Batterien und der Tatsache, dass im europäischen Verbundnetz, an dem auch die liechtensteinische Stromversorgung hängt, in absehbarer Zukunft weiterhin ein beträchtlicher Anteil aus fossilen Kraftwerken stammen wird, sieht die Umweltbilanz für E-Busse weit weniger rosig aus als so manche Verkehrsökologen weismachen (oder schönreden) wollen.

E-Busse zweieinhalb Mal so **teuer**

Ohne die genauen Zahlen des Gasbus-Kapitels zu kennen, muss davon ausgegangen werden, dass ein ähnliches Kapitel mit E-Bussen noch weit teurer werden wird. Nur weil sie selber keinen Auspuff haben, sind E-Busse jedenfalls bei Weitem nicht «emissionsfrei».

Regulierungsdruck der Politik – enorme Ausmasse

Es ist unzweifelhaft, dass Liechtenstein dank der EWR-Mitgliedschaft und des Zollvertrages mit der Schweiz über einen ausserordentlichen Standortvorteil verfügt und grossen wirtschaftlichen Nutzen daraus gezogen hat. Zur Gewährung des Marktzuganges zum europäischen Binnenmarkt sind wir aber vertraglich verpflichtet, ungeliebte und sehr oft auch überdimensionierte Regulierungsanpassungen umzusetzen.
Eine Umsetzung dieser Gesetze stellt oftmals kleinere und mittlere Unternehmen vor grosse Herausforderungen. Dazu kommt, dass der nationale Handlungsspielraum äusserst eingegrenzt bleibt. In den Umsetzungsberichten der ESA erscheinen wir jährlich mit einem Top-Rating im Bereich von knapp 99 Prozent. Leider führt dieser fremdbestimmte Regulierungsvollzug auch zu einem Demokratiedefizit. Die Komplexität und die damit verbundene Regulierungsdichte hat mittlerweile ein enormes Ausmass angenommen. Eine dramatische Regulierungsentwicklung hat sich in den letzten Jahren nicht zuletzt auch im Finanzdienstleistungssektor bemerkbar gemacht. Das hat auch dazu geführt, dass die Komplexität im Überwachungsbereich zu mehr Aufwand geführt hat. Das spiegelt sich nicht zuletzt auch in den Personalkosten der FMA wider.
Aber nicht nur im Finanzdienstleistungssektor machte sich ein verstärkter Regulierungsdruck bemerkbar. Der Frage, ob der EWR die Regulierungsdichte in Liechtenstein unnötig stark erhöht habe, stimmen 65% der befragten Unternehmen zu.
Die Politik ist gefordert, in der Umsetzung die notwendigen Spielräume grösstmöglich zu nutzen und damit die heimischen Unternehmen auf der Ebene der Bürokratie zu entlasten. Leider zeigt sich auch, dass nationale Regulierungen angestiegen sind. Die Politik ist nach wie vor damit beschäftigt, Gesetze und Verordnungen zu initiieren, um den staatlichen Einfluss zu erweitern. Marktwirtschaft kann nur gedeihen, wenn Freiheit garantiert bleibt. Ein Überhandnehmen von Regulierungen und ein damit verbundener Regulierungswahn in allen Bereichen beschneidet die Freiheit der Bürger und bläht nicht zuletzt den Staatsapparat auf, was zu mehr Kosten und Ineffizienz führt.
Die Demokratie ist in sich gefährdet, wenn es nicht gelingt, ihre Zuständigkeit einzugrenzen. Eine Demokratisierung aller Lebensbereiche und der Versuch, das Verhalten der Bürger mittels allgemeinverbindlicher Vorschriften zu reglementieren und danach einer staatlichen Kontrolle zu unterwerfen, bedingt immer mächtigere politische Strukturen.
Auf der Strecke bleibt der Spielraum für ein selbstbestimmtes Leben, für Selbstverwirklichung und Spontaneität.
«Der Staat ist ein Zwangsbeglücker geworden, der sich in alle Belange des Lebens einmischt. Dagegen hilft nur Standhaftigkeit!» (Reinhard K. Sprenger) • **Ulrich Hoch**

Schlusspunkt•

S-Bahn – neues «Rückgrat» des ÖV?

Die neue S-Bahn von Buchs nach Feldkirch wird von deren Fürsprechern aus Politik, Verkehrsclub und ihnen nahestehenden Organisationen als das neue «Rückgrat» des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Liechtenstein angepriesen. Schaut man nüchtern die Landkarte an, muss eine solche Aussage schon wundern, denn die Linienführung dieser S-Bahn deckt nur einen sehr kleinen Anteil des liechtensteinischen Siedlungsgebiets ab.
Für die alltägliche Attraktivität des ÖV ist entscheidend, wie leicht man diesen erreichen kann und wie direkt die Verbindungen sind. Geht man davon aus, dass ein Siedlungsgebiet vom ÖV als bedient betrachtet werden kann, wenn die Erreichbarkeit maximal 8 bis 10 Minuten Fussweg (500 Meter) beansprucht, dann decken die Linien 11 und 13 von Sargans/Balzers nach Schaanwald/Feldkirch nahezu 50% des Siedlungsgebiets von ganz Liechtenstein ab. Diese beiden zentralen Linien bedienen zudem einen beträchtlichen Teil des Pendleraufkommens von Sargans und Feldkirch. In gleicher Weise decken die Linien 14 (Schaan–Feldkirch), 21 (Vaduz–Triesenberg) oder 32 (Bendern–Ruggell–Schellenberg) bestenfalls je 10% des Siedlungsgebiets ab. Diese Abschätzungen stimmen weitgehend mit den von LIEmobil in ihren Geschäftsberichten genannten Fahrgastzahlen überein, wenn diese prozentual zur gesamten Fahrgastzahl genommen werden.
Macht man dieselbe Betrachtung für die S-Bahn von Buchs nach Feldkirch und berücksichtigt dabei, dass die Haltestellen wesentlich weiter voneinander entfernt sind als bei den Buslinien und somit die Erreichbarkeit weit schlechter ist, so ergibt sich eine Bedienung von weit weniger als 10% des Siedlungsgebiets. Wie vor diesen Gegebenheiten bei dieser S-Bahn je im Ernst von einem neuen «Rückgrat» des ÖV in Liechtenstein gesprochen werden kann, ist schon mehr wunderlich. Einzig für ÖV-Pendler aus Feldkirch oder Buchs nach Schaan bis gar nach Vaduz hätte ein solcher Ausdruck teilweise gewisse Berechtigung, wobei Letztere aber auch wieder auf das wahre Rückgrat des ÖV, die Hauptlinien der LIEmobil-Busse, umsteigen müssen. Auf der Eisenbahnlinie Feldkirch–Buchs wird seit über 20 Jahren eine Pendler-S-Bahn zu den Hauptverkehrszeiten betrieben. Wenn angeblich ein derart grosses Bedürfnis für eine ganztägig betriebene S-Bahn bestände, wieso fahren dann nicht schon längst Züge auch tagsüber und abends auf diesen heute sicher nicht überlasteten Gleisen? Die Züge sind ja offensichtlich vorhanden und verfügbar, wenn diese heute schon zu Hauptverkehrszeiten verkehren und folglich den Rest des Tages unbenutzt sind.
Vielleicht geht es beim Ausbau der S-Bahn gar nicht so sehr um den ÖV in Liechtenstein, sondern um einen Trasse-Ausbau für ganze andere Züge als eine S-Bahn. Diese Trasse führt im Land aber mitten durch ein dichtbesiedeltes Wohngebiet und kreuzt an neun Niveauübergängen öffentliche Strassen, vier davon sind starke befahrende Hauptverkehrsachsen. Heute schon absehbar, wird dieses neue «Rückgrat» wohl von einem «Dauer-Hexenschuss» mit zusätzlichen Staus auf der Strasse verfolgt werden und so das ganze Verkehrskonzept mehr behindern als ihm nützen. • **Othmar Züger**