

Kein Mobilitäts-Chaos:



NEIN zum S-Bahn-Ausbau!

Ab Seite 2 informiert uns Herbert Elkuch mit seinen sorgfältig recherchierten Artikeln und Argumenten über die S-Bahn-Missstände.

S-Bahn-Befürworter wiegen sich in finanzieller Sicherheit, da laut ihrem Empfinden genug Geld vorhanden sein soll. Auf **Seite 3** schauen wir genauer hin.

Die Liechtensteiner Bevölkerung wurde in den letzten Wochen in puncto S-Bahn mit einseitiger Propaganda bombardiert. Pläne wurden gezeigt, die schon lange nicht mehr aktuell sind. Ausserdem weist das S-Bahn-Projekt viele Ungereimtheiten und Zielkonflikte auf. Lesen Sie dazu auf den **Seiten 4–7**.

Die Verfassungsinitiative «Halbe-Halbe» auf **Seite 7** kommt im Schafspelz daher, ist aber problembehaftet, da sie die Wahlfreiheit der Bürger beschneidet.

Die Pro- und Contra-Argumente zur Einführung der doppelten Staatsbürgerschaft finden Sie auf den **Seiten 8 und 9**.

Brauchen wir bezahlte Tierjäger, damit die Schutzwälder ihre Funktion nicht weiter verlieren? Auf **Seite 9** nimmt sich unser Autor dem Thema an.

Die Bestellung von Verwaltungsräten von staatsnahen Firmen soll transparenter werden, und der Landtag soll wieder mehr Kompetenzen haben. **Seite 10**.

Das sogenannte Road Pricing ist in Wirklichkeit eine diskriminierende steuerliche Belastung und ein politisches Machtinstrument. Mehr zum Thema auf **Seite 11**.

Eine Annahme der S-Bahn würde unser kleines Land in ein grosses Mobilitäts-Chaos stürzen. In unserem Schlusspunkt auf **Seite 12** finden Sie 15 schlagende Argumente gegen dieses völlig unausgeglichene und die heutige und zukünftige Verkehrssituation vollends aus den Fugen reissende Projekt.

INHALT transparent August 2020

- 2 S-Bahn – ein Verhältnisblödsinn
- 3 Geld haben wir (nicht) genug!
- 4 Bürger einseitiger Propaganda ausgesetzt
- 7 Halbe-Halbe: Die Initiative im Schafspelz
- 8 Doppelte Staatsbürgerschaft
- 9 Sind staatliche Berufsjäger die Lösung?
- 10 Wer soll Verwaltungsräte einsetzen?
- 11 Road Pricing: Für Liechtenstein ungeeignet
- 12 Schlusspunkt zum Thema S-Bahn

S-Bahn – ein Verhältnisblödsinn

Herbert Elkuch

Die S-Bahn (Liechtensteintakt) wurde vor 20 Jahren mit Landtagsbeschluss als Pendlerbahn ins Leben gerufen. 18 Zugverbindungen in den relevanten Morgen- und Abendstunden. Die Erwartungen wurden nicht erfüllt.

Massenstau wegen 64 Morgenpendlern aus der Schweiz?!

Aus der Schweiz kommen über 12'000 Grenzgänger. Gemäss dem VCL gab es im Jahr 2018 pro Werktag auf der S-Bahn CH-FL nur 64 Morgenpendler. Gemäss Verkehrszählung der

Firma Besch überquerten im Jahr 2018 an Werktagen täglich 83'069 Fahrzeuge, 2627 Radfahrer und 408 Fussgänger die Grenze CH-FL. Da sind die 64 Morgeneinpendler eine wirklich völlig unbedeutende Zahl. Als Abgeordneter konnte ich für so eine verschwindend kleine Zahl S-Bähnler beim besten Willen nicht zu CHF 71,3 Mio. Investitionskosten und jährlich CHF 2 Mio. Betriebskosten zustimmen. Rechnen Sie selbst aus, was uns da ein S-Bahn-Pendler kostet. Das ist aber noch nicht das Ende der Fahnenstange. Mehr S-Bahn-Züge geben in Schaan mehr Stau. Wegen ein paar Wenigen stehen Massen im Stau. Wird die Bahn unterführt, kommen nochmals viele Millionen dazu.

Ich werde am 30. August auch als Bürger mit **NEIN** stimmen, da so mit Steuereinnahmen nicht umgegangen werden kann.

S-Bahn – das Pferd am Schwanz aufgezäumt

Herbert Elkuch

Die Verkehrsproblematik im Zusammenhang mit der S-Bahn ist den Schaaner Politikern seit Jahren bekannt. Es wurden zwar Quadrat-Grosskreisel ohne Busbuchten gebaut, aber bevor der Bus Schaan Richtung Unterland verlassen kann, muss er zuerst noch eine Dorfrundfahrt drehen. Das Schrankenproblem wurde nicht konkret angegangen im Wissen, dass mehr Züge mehr Strassensperren durch Bahnschranken auslösen. Mehr Stau bedeutet Schäden für die Volkswirtschaft und die Umwelt. Zuerst muss das Schrankenproblem gelöst sein, erst dann kann über die Erhöhung der Taktfrequenz für S-Bahn-Züge gesprochen werden. Die Gemeinde Schaan scheffelt Millionen zur Seite. Sollte die S-Bahn angenommen werden,

wird jedoch sehr wahrscheinlich der Staat für die Problemlösung zur Kasse gebeten, der in den nächsten Jahren wegen der drohenden Wirtschaftskrise kaum Gelder anhäufen kann.

Drohende Wirtschaftskrise und Sparpakete

Im schlimmsten Fall müssen wieder Sparpakete geschnürt werden, die alle Bürger treffen.

Deshalb **NEIN** zur S-Bahn, denn zuerst muss ein Plan mit Kostenschätzung für die Verkehrsproblematik Schaan vorliegen.

S-Bahn – Ausverkauf der Heimat

Herbert Elkuch

Hat Liechtenstein es nötig, Boden an die ausländische Firma ÖBB zu verkaufen und anschliessend für den Bau der Haltestellen diesen von der ÖBB im Baurecht zu übernehmen?

Regierung zum Umdenken zwingen

Nein, es könnte umgekehrt sein. Die ÖBB kann für ihre Infrastruktur den Boden im Baurecht von Liechtenstein übernehmen. Soll die Nordschleife Schaan gemäss Landesrichtplan für den Bahn-Fernverkehr kommen, werden nochmals Tausende Quadratmeter Kulturland verbraucht. Jetzt ein **NEIN** zwingt die Regierung zum Umdenken. Mit einem **NEIN** kann der Boden im Besitz von Liechtenstein und unseren Enkeln bleiben. Sind die Enkel die Grundstückbesitzer, sitzen sie am längeren Hebel als die ÖBB.

Deshalb **NEIN** zur S-Bahn, unseren Enkeln zuliebe.

Geld haben wir (nicht) genug!

Von den S-Bahn-Befürwortern hört man in diesen Tagen immer wieder, dass wir ja genug Geld haben. Die IG Mobiles Liechtenstein und Vertreter der beiden Regierungsparteien möchten sogar noch CHF 100 Mio. für «unsere Enkel» in die AHV einschliessen. Dabei ginge ca. 50% dieses Geldes direkt ins Ausland.

Mit den bereits beschlossenen Investitionen wird das Land dann mehr als CHF 500 Mio. ausgeben.

Dienstleistungszentrum Giessen	28,2 Mio.
Neubau Landesspital	65,5 Mio.
Schulzentrum SZU II in Ruggell mit 3. Turnhalle	59,1 Mio.
Umnutzung Postgebäude Vaduz für neue Landesbibliothek, inkl. weiteres Parkgeschoss im Dienstleistungszentrum Giessen	36,3 Mio.
Ausbau S-Bahn (geplant)	71,3 Mio.

Ersatzbau Trakt G, Gymnasium Vaduz, plus zusätzliche Massnahmen beim Schulzentrum Mühleholz	44,0 Mio.
1. Massnahmenpaket der Regierung zur Überwindung der Corona-Krise	100,0 Mio.
Einlage in die AHV (geplant)	100,0 Mio.
Summe	504,4 Mio.

Angesichts der beschlossenen und geplanten Ausgaben von CHF 504,4 Mio. erscheint das Staatsvermögen von 2200 Mio. plötzlich nicht mehr so gross. Die Folgekosten der Investitionsprojekte sind noch nicht berücksichtigt und diejenigen der Corona-Krise noch nicht abschätzbar. Dazu kommt im nächsten Jahr ein gewaltiger Einbruch bei den Firmensteuern. Sind sich die S-Bahn-Befürworter dieser Situation und der Ausgaben überhaupt bewusst? Und ist es sinnvoll, in dieser Situation in ein Projekt zu investieren, das kaum Nutzen für die Bevölkerung stiftet?

Erweiterung der S-Bahn: Profiteurin ist die ÖBB

Die Bahn durch unser Land ist für die ÖBB als Fernverkehrslinie wichtiger als der Nahverkehr. Das kann man am verlotterten ÖBB-Bahnhof in Nendeln sehen. Er steht auf österreichischem Grund und müsste von der ÖBB zeitgemäss instandgehalten werden. Vermutlich findet man in ganz Vorarlberg keinen so abgewirtschafteten Bahnhof. Jedoch kann die Erweiterung der S-Bahn durch Liechtenstein für die ÖBB ein lukratives Geschäft werden, da wahrscheinlich nur sie als Auftragnehmerin für den Betrieb in Frage kommt. Fährt jemand anders als die ÖBB, kann die ÖBB mindestens die Benutzung der Trasse verrechnen. Unabhängig davon, wie die Auslastung sein wird, muss ein Fixpreis bezahlt werden. Das Risiko trägt Liechtenstein. Die S-Bahn ist zu kurz, um an Attraktivität zu gewinnen. Zusätzliche Fahrten ausserhalb den relevanten Morgen- und Abendstunden werden die Nachfrage kaum verbessern.

Das Risiko trägt Liechtenstein

Die Zerstückelung zu kurzen Strecken mag ein Grund sein, warum sie nach 20 Jahren Betriebszeit von Grenzgängern sehr wenig genutzt wird. Ob Bus oder Bahn, die Linien sollten möglichst lang sein, damit wenig umgestiegen werden

muss. Dazu müssten aber die beiden S-Bahn-Linien der Schweiz und Vorarlberg durchgehend sein, beispielsweise Chur–Bregenz oder Schruns–Chur. Als S-Bahn innerhalb Liechtensteins für Inländer liegt sie am falschen Ort. Für Junge und Junggebliebene, die gerne in eine Vorarlberger Disco gehen, bringt die S-Bahn auch nichts, da sie in der Nacht nicht fährt. Dazu sind die Nachtbusse da. Zum Einkaufen nach Vorarlberg? Eher nicht.



Für den Fern- und Güterverkehr ist eine Nordschleife für die ÖBB angedacht. Im Bild ein Ausschnitt aus dem Landesrichtplan.

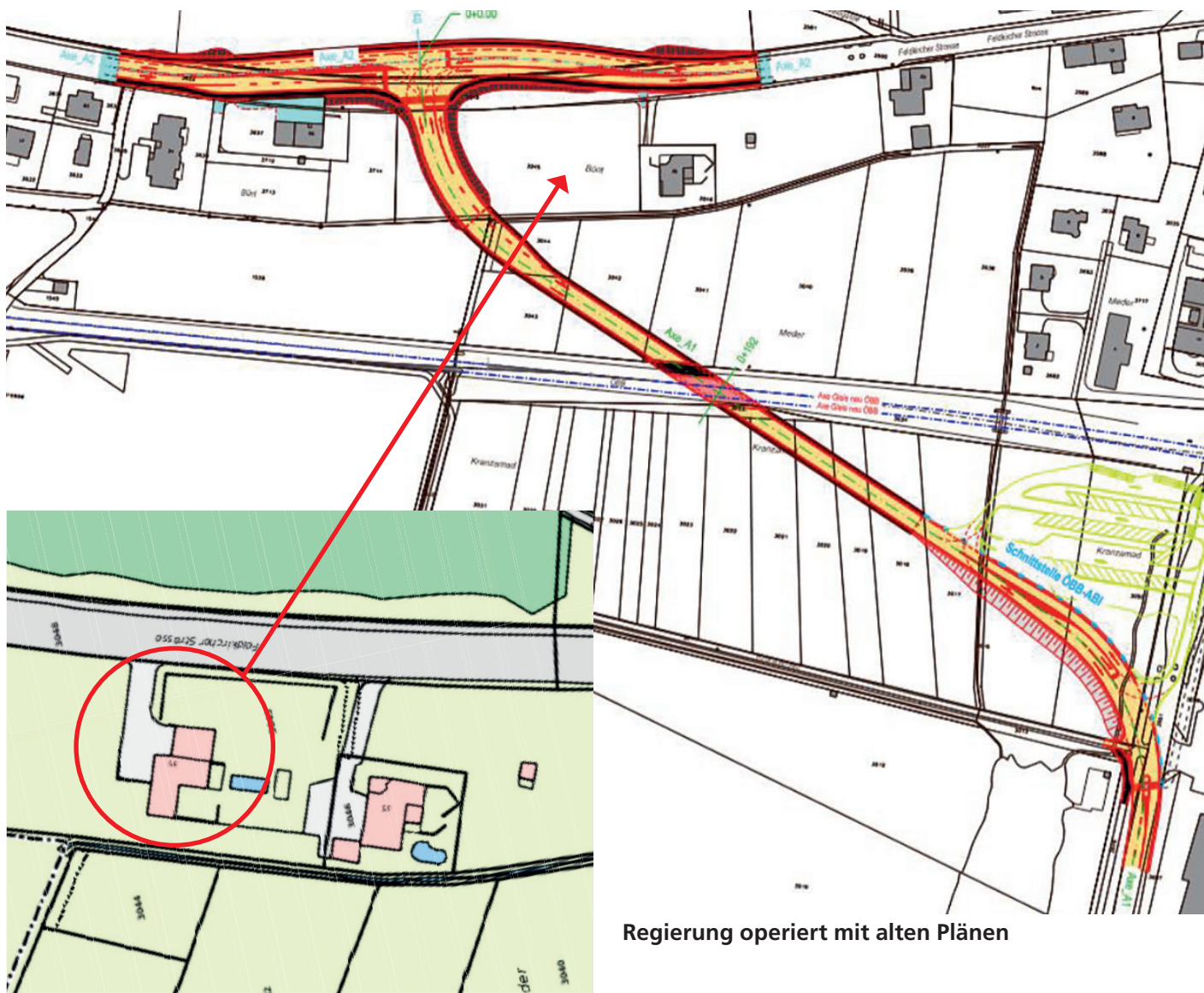
Bürger einseitiger Propaganda ausgesetzt

Die Bevölkerung des Landes ist in den letzten Wochen einer beispiellosen einseitigen Propaganda der Regierung ausgesetzt gewesen. Der Bürger sollte sich fragen, warum ein so wichtiges Projekt mit angeblich so grossem Nutzen so viel Überzeugungsarbeit benötigt. Es zeigt sich, dass dieses Projekt nicht zu Ende gedacht ist und es zu viele Ungeheimtheiten und Zielkonflikte gibt.

Auf ihrer Werbetour für die S-Bahn verwendete die Regierung Pläne, die schon lange nicht mehr aktuell sind. Besonders brisant ist, dass auf den von der Regierung gezeigten Plänen ein Haus nicht eingetragen war, das von der Umfah-

rungsstrasse Nendeln ganz besonders tangiert ist. Weder dem ABI noch Fachleuten ist derzeit klar, wie nach dem Bau der Umfahrungsstrasse die Häuser unterhalb der Kreuzung noch zugänglich sein sollen.

Wie sollen die prognostizierten Kosten für den S-Bahn-Ausbau stimmen, wenn nicht einmal klar ist, wie die Erschliessung der Gebäude im Bereich der geplanten Kreuzung möglich ist? Und warum wurden der Bevölkerung Planungsdetails, z.B. 3D-Ansichten, vorenthalten? Offenbar, um den gewaltigen Eingriff in die Landschaft zu verstecken.



Regierung operiert mit alten Plänen

Bevölkerung wird hinters Licht geführt

Eine 3D-Darstellung der geplanten Umfahrungsstrasse anhand öffentlich verfügbarer 3D-Daten lässt das ganze Ausmass des Planungs-Schlamassels klarwerden: Die heute ebene Feldkircher Strasse soll auf 250m Länge abgesenkt werden, im Kreuzungsbereich um 4m, damit die Steigung

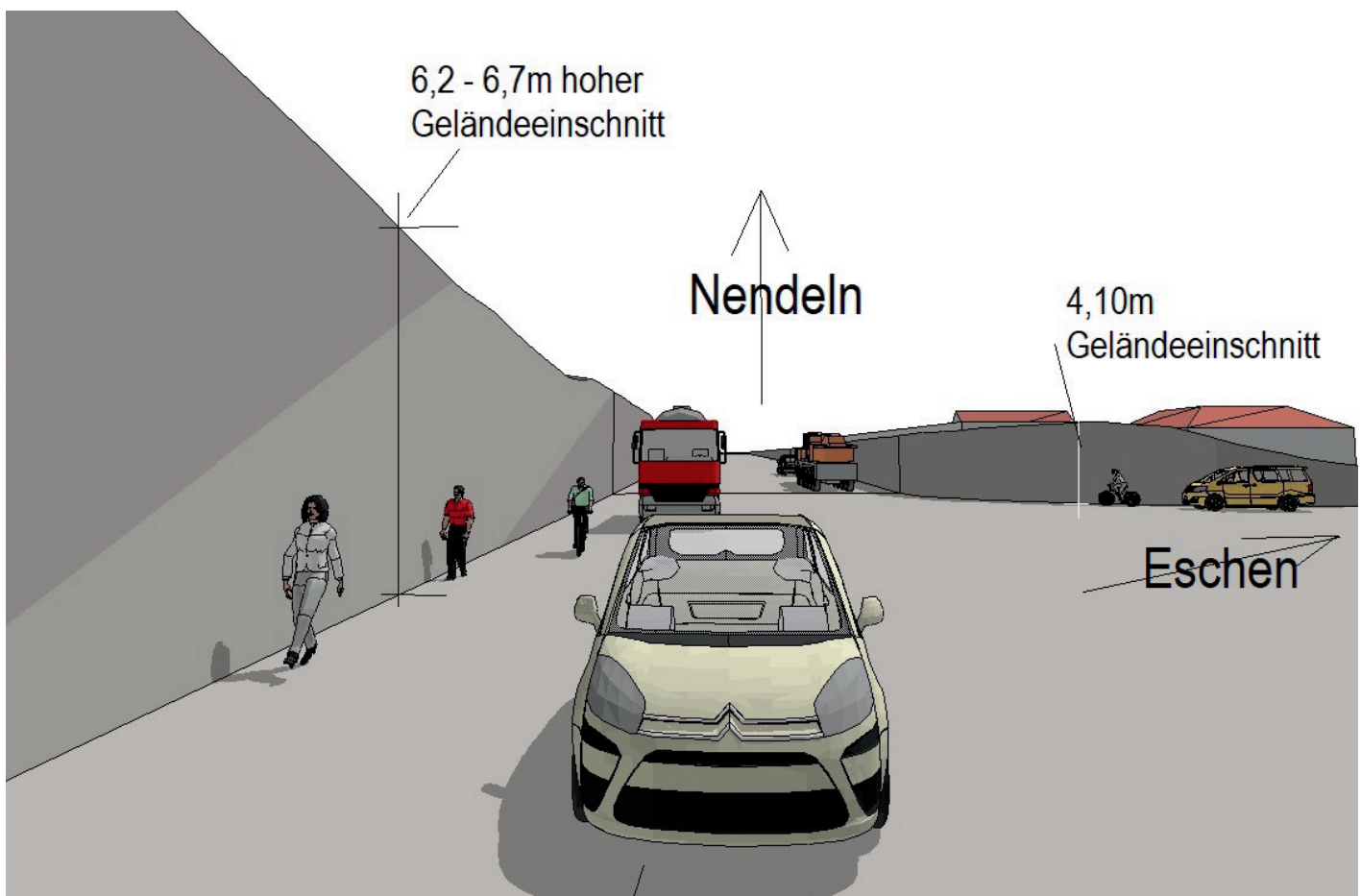
der Umfahrungsstrasse nicht zu gross wird. Die neue Umfahrungsstrasse erreicht trotz Absenkung der Feldkircher Strasse gegen 9% Steigung. Dies ist für Lastwagen im Winter eine Herausforderung. Dazu kommt, dass zwei Häuser, wenn überhaupt, nur unter sehr viel Aufwand erschlossen werden können.



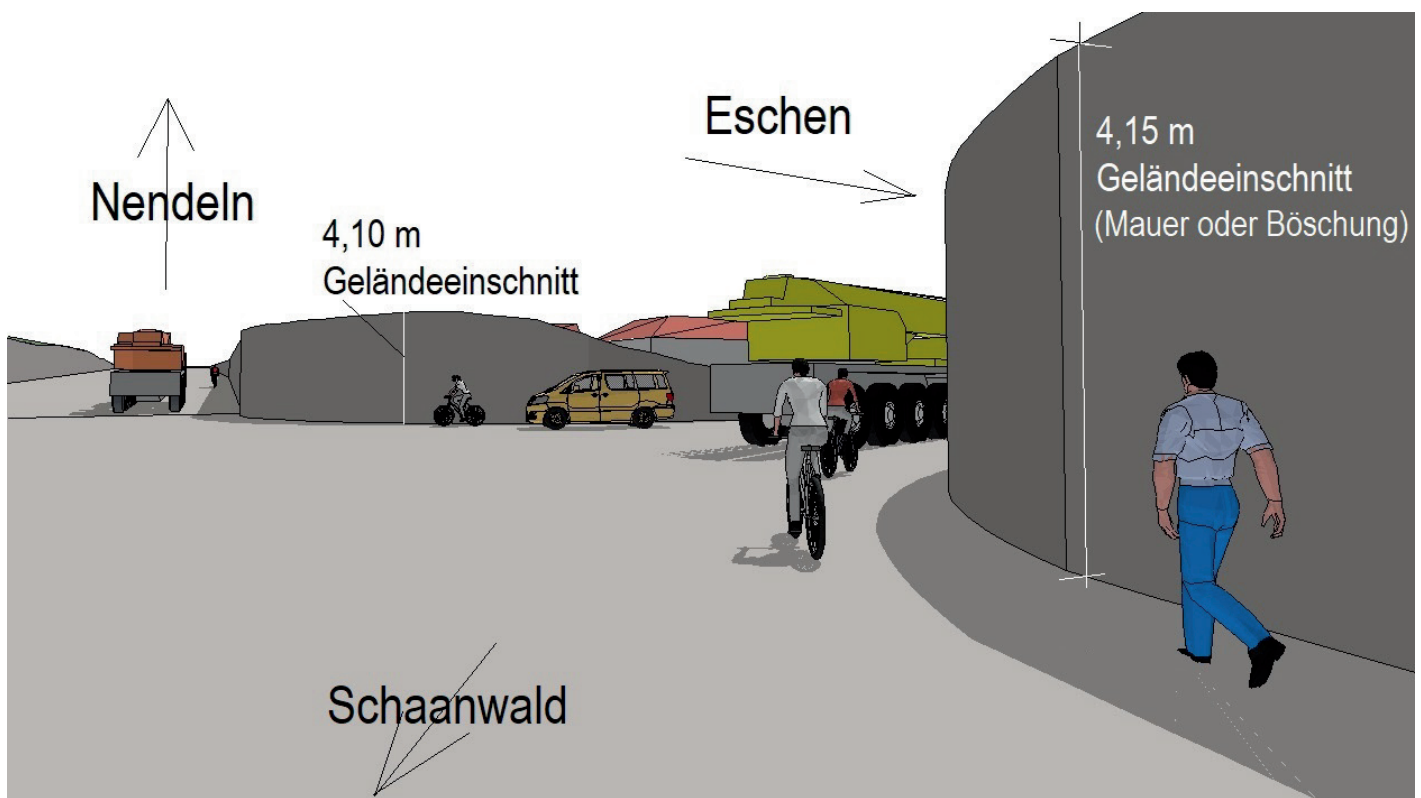
Vogelperspektive der neuen Kreuzung Nendeln

Hohe Betonmauern oder steile Böschungen werden die Feldkircher Strasse säumen. Bis zu 6,7 m hohe Betonwände

(ohne Absturzsicherung) sind bergwärts nötig, weil die Kurve (Spitzkehre) von Eschen in Richtung Nendeln sonst für Lastwagen zu eng wäre.

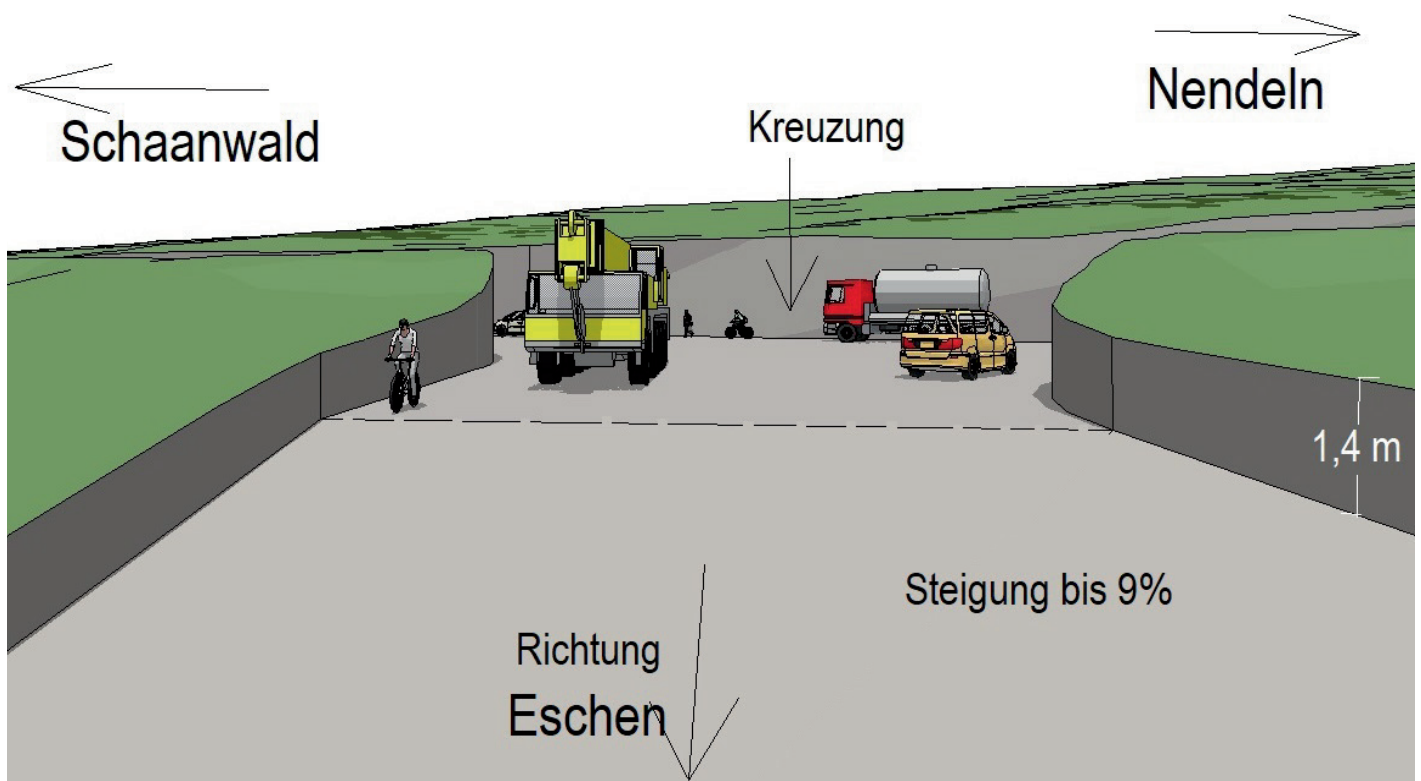


Ansicht 1: Kreuzung von Schaanwald her



Ansicht 2: Kreuzung von Schaauwald her

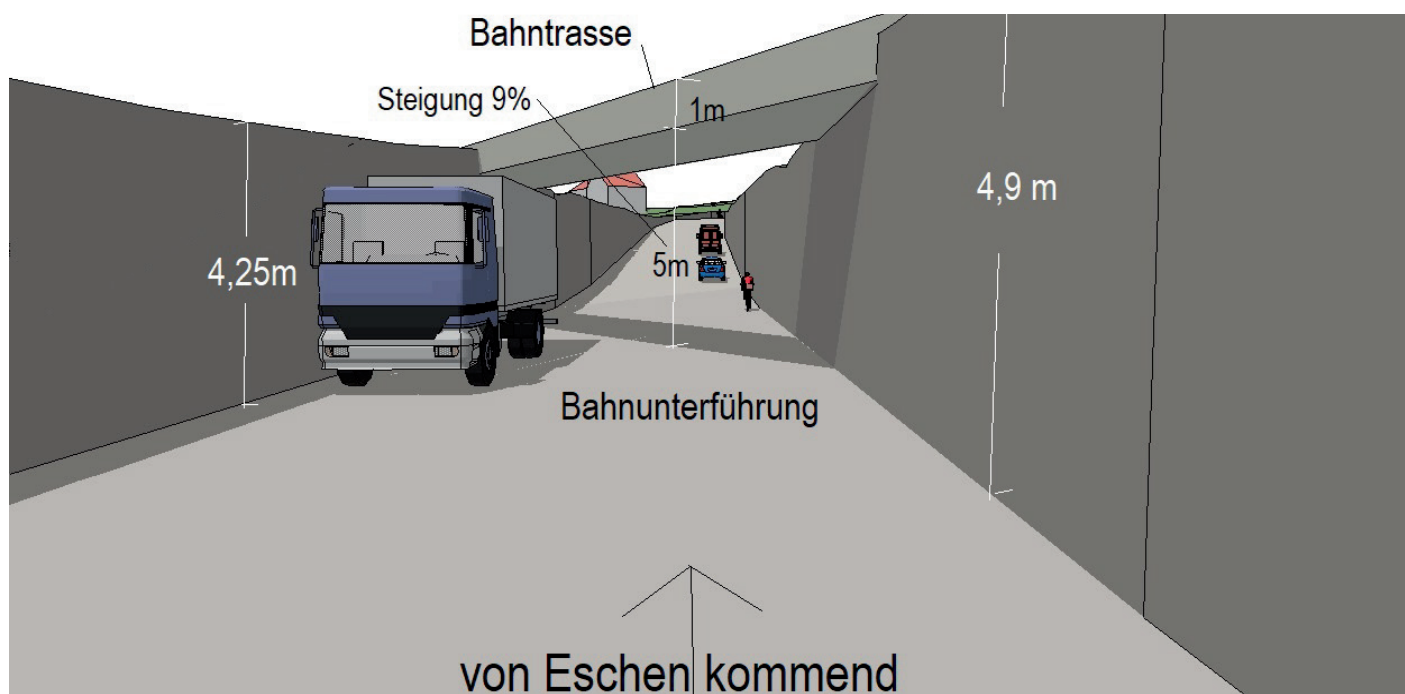
Bergseits sind Mauern von mind. 6,7 m Höhe nötig und in der Kurve Mauern oder Böschungen von 4,1 m Höhe.



Ansicht 3: Kreuzung von Eschen her

An der Kreuzung werden nach wie vor Ampeln nötig sein, weil die Strasse durch Nendeln eine Hauptverkehrsachse ist. Der Verkehr Richtung Eschen wird begünstigt. Dort wird der

Verkehr durchs Dorf zunehmen. Die geplante Verkehrsführung steht im glatten Widerspruch zu einer möglichen Verlängerung des Industriezubringers in Schaau.



Ansicht 4: Bahnunterführung von Eschen her
Im Riet entstehen Mauern bis ca. 5m Höhe. Ein massiver Eingriff in die Landschaft. Trotz Absenkung der Feldkircher

Strasse übersteigt die Umfahrungsstrasse bergwärts mit bis zu 9% Steigung das tolerable Mass.

Halbe-Halbe: Die Initiative im Schafspelz

Mit der Initiative möchten die Initianten Art. 31 Abs. 2 der Landesverfassung mit dem Zusatz «Die ausgewogene Vertretung von Frauen und Männern in politischen Gremien wird gefördert» ergänzen. Erklärtes Ziel der Initianten ist es, dass Frauen und Männer zukünftig in allen politischen Gremien in einem ausgewogenen Verhältnis repräsentiert sein sollen. Damit soll – wie die Initianten selber schreiben – dem Gesetzgeber im Falle einer nicht ausgewogenen Vertretung der beiden Geschlechter in allen politischen Gremien eine Handlungs- und Steuerungspflicht auferlegt werden (LANV info Nr. 3).

Wähler in ihrer Wahl eingeschränkt

Das von den Initianten klar formulierte Ziel ist also die Schaffung von Gesetzen, mit denen die paritätische Besetzung von allen politischen Gremien erreicht wird. Denn ist die Landesverfassung einmal geändert, dann können entsprechende Vollzugsgesetze eingefordert werden, auch wenn dies die Initianten im Schafspelz gerne abstreiten.

Vorgaben sind nicht verfassungskonform

Dass gesetzliche Regelungen, mit denen die paritätische Besetzung von politischen Gremien festgeschrieben werden, höchstwahrscheinlich nicht verfassungskonform sind, darauf wurde schon verschiedentlich hingewiesen. Ein Beispiel

einer solchen Regelung wurde im vergangenen Sommer im deutschen Bundesland Thüringen von der rot-rot-grünen Landesregierung umgesetzt. Dort schrieb ein neues Gesetz die paritätische Besetzung von Wahllisten mit Frauen und Männern vor. Ein jüngst ergangenes Urteil des thüringischen Verfassungsgerichtshofes hat dieses Gesetz jedoch für nichtig erklärt.

Gerichtspräsident Stefan Kaufmann begründete das Urteil damit, dass das für nichtig erklärte Gesetz die Freiheit und Gleichheit der Wahl sowie die Rechte der Parteien auf Betätigungsfreiheit, Programmfreiheit und Chancengleichheit und damit zugleich auch das aktive und passive Wahlrecht beeinträchtigt. Mit der Verpflichtung zu einer paritätischen Besetzung von Wahllisten «werde ohne Rechtfertigung in Verfassungsrechte eingegriffen».

In Thüringen für nichtig erklärt

Wähler seien nicht mehr frei zu wählen, ob im Landtag mehr Männer oder mehr Frauen sitzen sollten (FAZ vom 15. Juli 2020). Mit der Volksinitiative «Halbe-Halbe» bewegen sich die Initianten im gleichen Fahrwasser wie ihre politisch verwandten rot-rot-grünen Vordenker in Thüringen. Darum ein klares **NEIN** zu dieser Verfassungsinitiative.

Doppelte Staatsbürgerschaft

Argumente pro	Argumente contra
Den schon lange hier Ansässigen soll die Teilnahme am politischen Leben ermöglicht werden. Sie sind mit den liechtensteinischen Verhältnissen bestens vertraut.	Keine Fünfer-und-Weggli-Politik: Wer Liechtensteiner werden will, soll sich klar für unser Land entscheiden und bei der Einbürgerung auf seine bisherige Staatsbürgerschaft verzichten. Tut er das, kann er am politischen Leben teilnehmen.
Viele Liechtensteiner (>30%) haben bereits jetzt zwei Staatsbürgerschaften. Daraus ergeben sich keine Nachteile für das Land.	Die Hürden zur Erlangung der liechtensteinischen Staatsbürgerschaft sind bereits jetzt viel zu tief angesetzt. Zuerst müssen die Einbürgerungsvoraussetzungen angehoben werden, bevor man die doppelte Staatsbürgerschaft erlaubt, ähnlich wie man es bei der Einführung des Frauenstimmrechts gemacht hat.
Staatsbürgerschaft stärkt das Zugehörigkeitsgefühl.	Gerade für einen Kleinstaat ist es wichtig, dass sich die Bürger (nur) mit dem Staat Liechtenstein identifizieren. Wer die liechtensteinische Staatsangehörigkeit zusätzlich nimmt, weil sie keinen Nachteil, sondern nur Vorteile bringt, hilft Liechtenstein nicht.
Das jetzige Bürgerrechtsgesetz hat sich nicht bewährt. Betrachtet man die Einbürgerungsstatistik, dann lassen sich vor allem Personen aus Drittstaaten (Türkei, Balkan etc.) einbürgern und nicht Schweizer, Deutsche oder Österreicher. Der Grund ist, dass sich Personen aus Drittstaaten rechtlich wesentlich besserstellen können, wenn sie sich einbürgern lassen. Dazu kommt, dass sie die angestammte Staatsbürgerschaft entweder gar nicht verlieren oder jederzeit leicht wiederbekommen.	Mit der gegenständlichen Vorlage wird diese Situation nicht verbessert. Schweizer und Italiener können bereits relativ leicht Doppelbürger bleiben bzw. wieder werden, und Österreicher und Deutsche können das trotz dieser Vorlage nicht, weil ihnen der eigene Staat die Staatsbürgerschaft entzieht, wenn sie sich im Ausland einbürgern lassen. Die Regierung hätte vorab Gespräche mit den Nachbarländern führen müssen, wenn dieser Zweck verfolgt werden sollte, dass sich vor allem die Nachbarstaatsangehörigen einbürgern lassen.
Den Einbürgerungswilligen und bereits Eingebürgerten sollte nicht die Möglichkeit verbaut werden, beispielsweise nach einer Scheidung oder bei einem Verlust ihres Arbeitsplatzes wieder in ihr ursprüngliches Land zurückkehren zu können; davon profitieren auch wir.	Zunahme des Einwanderungsdruckes: Würden sich alle 5029 potenziell einbürgerungsberechtigten Personen einbürgern lassen, dann würde der Ausländeranteil mit einem Schlag auf 20,8% sinken, d.h. der Druck der EU, die restriktiven Zuwanderungsbedingungen abzuschaffen, würde zunehmen.
Eingebürgerte können sich sowohl auf Gemeinde- als auch auf Landesebene einbringen. Davon profitieren alle.	Es gibt viele Liechtensteiner im Land, die heute in Gemeindeangelegenheiten nicht abstimmen dürfen. Bevor dieses Problem nicht gelöst ist, darf die doppelte Staatsbürgerschaft nicht erlaubt werden.
Europa wächst zusammen. In Zukunft werden wir alle Europäer sein. Nationalstaaten werden sowieso verschwinden.	Wenn die doppelte Staatsbürgerschaft erlaubt wird, dann muss auch den seit 1984 eingebürgerten Personen erlaubt werden, die angestammte Staatsbürgerschaft wieder zu erlangen.
Unser Staatsbürgerschaftsrecht ist bereits sehr streng. Daran ändert sich auch nichts, wenn die doppelte Staatsbürgerschaft auch für ausländische Einbürgerungskandidaten zugelassen wird.	Zuerst müssen die liechtensteinischen Einbürgerungsvoraussetzungen angehoben werden (beispielsweise Wohnsitzfrist bei einer Einbürgerung infolge Eheschliessung und betreffend Sprachkenntnisse), bevor man die doppelte Staatsbürgerschaft erlaubt.
Verlangt man von Einbürgerungskandidaten bei der Einbürgerung den Verzicht auf die bisherige Staatsbürgerschaft, stellt das eine Diskriminierung der Ausländer dar.	Wenn ausländische Bewerber Doppelstaatsbürger bleiben können, dann werden die Inländer benachteiligt, die nur Liechtensteiner sind.

Liechtenstein verfügt über die längsten Wohnsitzfristen Europas. Damit ist sichergestellt, dass jemand integriert ist, wenn er diese Wohnsitzfristen erfüllt.	Gemäss heutigem Einbürgerungsgesetz ist eine erfolgreiche Integration eines Bewerbers keine Einbürgerungsvoraussetzung, d.h. auch Personen, die nicht integriert sind und beispielsweise in Parallelgesellschaften leben, haben das Recht, eingebürgert zu werden. In der Schweiz ist die erfolgreiche Integration hingegen eine Voraussetzung für eine Einbürgerung.
Liechtenstein sollte die doppelte Staatsbürgerschaft zulassen.	Liechtenstein lässt die doppelte und Mehrfachstaatsbürgerschaft bereits in 2 Fällen zu. Zum einen bei Kindern von gemischt nationalen Ehen und bei Einbürgerung eines Liechtensteiner Staatsbürgers im Ausland.
Der Verzicht hat keinen besonderen Zweck, sondern verhindert nur die Doppelstaatsbürgerschaft, obwohl Liechtenstein diese ja schon zulässt.	Liechtenstein lässt die doppelte Staatsbürgerschaft bereits zu. Deshalb dient der Verzicht auf die bisherige Staatsbürgerschaft auch nicht in erster Linie dem Verhindern der Doppelstaatsbürgerschaft. Stattdessen will der Verzicht sicherstellen, dass ein Einbürgerungskandidat in Liechtenstein integriert und assimiliert ist. Ist er das, wird er auch kein Problem mit dem Verzicht haben.
Mit dem neuen Gesetz können nur EU- und Schweizer Bürger die doppelte Staatsbürgerschaft erlangen.	Die Unterscheidung nach Nationalitäten ist eine Diskriminierung innerhalb der hiesigen Bevölkerung. Es gibt hierzulande viele Personen mit Migrationshintergrund in zweiter und dritter Generation, die jedoch weder Schweizer noch EU-Bürger sind.
Mit einer Beschränkung der doppelten Staatsbürgerschaft auf bestimmte Nationalitäten wird die Unterwanderung unserer Kultur und unserer Mentalität verhindert.	Nicht die Nationalität, Hautfarbe oder Religion, sondern allein die vollzogene Integration ist entscheidend. Deshalb zuerst die Einbürgerungsvoraussetzungen anheben, bevor man die Schleusen öffnet.
Das Prozedere der Wiedererlangung der ursprünglichen Staatsbürgerschaft wird bei EU-Staaten und der Schweiz, welche doppelte Staatsbürgerschaft dulden, hinfällig.	Wenn wirklich Interesse an der Wiedererlangung der ursprünglichen Staatsbürgerschaft vorhanden ist, gibt es bereit heute Wege, diese wieder zu erlangen.
Deshalb ein klares JA zu dieser Vorlage.	Deshalb ein klares NEIN zu dieser Vorlage.

Sind staatliche Berufsjäger die Lösung?

Herbert Elkuch

Der Schutzwald ist ein wertvoller Bevölkerungsschutz, und seine Erhaltung ist äusserst wichtig. In höheren Lagen brauchen havarierte Schutzwälder zur Regeneration viele Jahrzehnte. Der Aufbau und die Erhaltung der Schutzwälder sind Generationenprojekte. Die laufende Wald-Wild-Debatte ist stark auf den reinen Abschuss von Wild konzentriert.

Jäger schiessen nicht nur Wild

Das Kernstück der von der Regierung vorgeschlagenen Lösung bildet die Bestellung von Berufsjägern. Sie würden ganzjährig angestellt und vom Staat bezahlt, unabhängig davon, ob eine Schalenwildreduktion notwendig ist. In der Zwischenzeit müssen

sie andere Aufgaben übernehmen. In der Vernehmlassung sind verschiedene Lösungsansätze für die Stärkung der Schutzwälder aufgeführt. Ökologisch gesehen sind naturferne Wälder schon bei geringen Wilddichten schadensanfällig. In naturnahen Wäldern kommt es zu geringeren Schäden. Für die Erstarkung der Schutzwälder müssen also verschiedene Massnahmen ergriffen werden. Den Fokus auf den Abschuss des Wildes zu legen, ist zu wenig. Es stellt sich auch die Frage, ob nicht neues Konfliktpotenzial entsteht, wenn die vom Staat bezahlten Jäger in die Arbeit der Jäger eingreifen, welche für das Jagdgebiet Pacht bezahlen müssen. Jäger schiessen nicht nur Wild, sondern erbringen in ihrer Freizeit eine kostenlose Hege und Pflege des Wildbestandes, dies seit Menschengedenken. Wenn staatlich bezahlte Berufsjäger hier eingreifen, könnte dies teuer zu stehen kommen. Die Bestellung von Berufsjägern erachte ich als unsinnig. Eher sollte mit den Jägern, die für den Staat eine Einnahmequelle (Pachtschilling) darstellen, eine gangbare Lösung gesucht werden. Es gilt noch festzuhalten, dass der Autor kein Jäger ist.

Wer soll Verwaltungsräte einsetzen?

Mit der Einführung des Gesetzes über die Steuerung öffentlicher Unternehmen (ÖUSG) im Jahr 2010 hat der Landtag seine Kompetenzen bezüglich der Kontrolle von öffentlichen Unternehmen an die Regierung abgetreten. Damit sollten die Unternehmen besser geführt werden können, und die politische Einflussnahme sollte eliminiert werden. Nach 10 Jahren Erfahrung mit dem ÖUSG fällt die Bilanz ziemlich durchgezogen aus. Es bestehen schon lange offensichtliche Problemfelder, die noch immer nicht beseitigt wurden.

Landtag hat keine Kompetenzen

Ein wesentliches Problem in der Vergangenheit war das unvorsichtige Wirtschaften einiger staatsnahen Unternehmen, was in einigen Fällen die Vernichtung eines Teils oder des ganzen Eigenkapitals zur Folge hatte. Die Regierung konnte diese unerfreulichen Entwicklungen mit den bestehenden gesetzlichen Regelungen nicht verhindern. Der Landtag war dann jeweils gezwungen, die Unternehmen mit Notkrediten zu retten.

Vernichtung von Eigenkapital

So musste der Landtag in der vergangenen Legislaturperiode die Post mit einem Notkredit von CHF 6,1 Mio. vor dem drohenden Konkurs retten. Die Verantwortlichen wurden nie zu Rechenschaft gezogen, obwohl dies immer wieder gefordert wurde. Sowohl die Regierung als auch der neue Verwaltungsrat der Post haben sich gegen eine Klage entschieden, obwohl ein Gutachten eine Klage als nicht aussichtslos eingestuft hatte. Der Landtag konnte dies nicht verhindern, da er diesbezüglich über keine Kompetenzen verfügte.

Radio L ein Dauerbrenner

Des Weiteren musste der Landtag zwei Nachtragskredite von CHF 345'000 im Jahr 2017 und von CHF 298'000 im

Jahr 2018 genehmigen, um den Liechtensteinischen Rundfunk (Radio L) vor einer Zahlungsunfähigkeit zu bewahren. Damit nicht genug: Im Herbst soll der Landtag neuerlich einen Nachtragskredit in der Höhe von CHF 550'000 für das Radio L beschliessen und das Staatsradio zum x-ten mal vor der Zahlungsunfähigkeit retten.

Regierung handelt nicht

Es lässt sich leicht feststellen, dass die Steuerung und Überwachung durch die Regierung in der Vergangenheit nicht gut funktioniert hat und Fehlentwicklungen mit den heutigen gesetzlichen Regelungen auch nicht verhindern kann.

Landtag hat keine Alternative

Unter dem geltenden Gesetz hat der Landtag nur die Finanzkompetenz inne und die Möglichkeit, die Eignerstrategie gemäss Art. 18 des ÖUSG durch die Regierung abändern zu lassen. Bei Fehlentwicklungen, wie wir sie beispielsweise bei der liechtensteinischen Post hatten, hatte der Landtag keine andere Wahl, als Nachtragskredite in Millionenhöhe zu verabschieden, damit die Firmen nicht Konkurs anmelden mussten.

Fast durchwegs politische Besetzungen

Es wäre daher an der Zeit, dass der Landtag sich wenigstens die Kompetenz zurückholt, die strategische Führungsebene wieder selbst zu wählen und gegebenenfalls abzuwählen zu können.

Kompetenz, Verwaltungsräte zu bestimmen und abzuwählen

Allerdings sind die Aussichten nicht allzu gut, dass die Vertreter der beiden Regierungsparteien zustimmen werden, da die strategischen Führungsebenen fast durchwegs politische Besetzungen sind. • **Thomas Rehak**

Ohne Anhebung der Einbürgerungskriterien keine doppelte Staatsbürgerschaft!

Dies ist die Position der DpL-Abgeordneten Erich Hasler, Herbert Elkuch und Thomas Rehak. Mit ihrer Gesetzesinitiative vom 3. April 2020 wollten sie die Einbürgerungsbedingungen anheben, damit in Zukunft nur Personen eingebürgert werden müssen, die mit den liechtensteinischen Lebensverhältnissen vertraut sind und sich am gesellschaftlichen Leben in Liechtenstein beteiligen (analog zu den schweizerischen Regelungen). Die Initiative sah vor, dass Bewerber das mündliche Sprachniveau B2 beherrschen müssen, da gute Sprachkenntnisse der Schlüssel für

eine erfolgreiche Integration sind. Ausserdem hätte die minimale Wartefrist für eingetragene Personen für eine erleichterte Einbürgerung von 5 auf 10 Jahre angehoben werden sollen. Dieser Vorstoss wurde an der Juni-Landtagssitzung von den VU-, FL- und DU-Abgeordneten abgelehnt. Wir sind der Ansicht, dass ohne Anhebung der Einbürgerungskriterien die Schleusen für den Erhalt des FL-Passes nicht geöffnet werden dürfen (siehe Contra-Argumente auf Seite 8 und 9). Unter diesen Bedingungen deshalb ein klares **NEIN** zur doppelten Staatsbürgerschaft.

Road Pricing: Für Liechtenstein ungeeignet

Ulrich Hoch

Die Stiftung Zukunft.li wirbt in ihrer Studie «Raumentwicklung Liechtenstein» für die Einführung eines Mobility Pricing in Form eines flächendeckenden und distanzabhängigen Pricing-Modells.

Staatlich aufgeblähte Bürokratie

Das heisst, pro gefahrenen Kilometer ist eine Abgabe zu entrichten. Road Pricing – ein Begriff, der seit Jahren Verkehrsplaner zu faszinieren scheint. Spätestens nachdem in London, später in Stockholm und Singapur für die Benutzung der City eine Gebühr erhoben wurde, begannen rot-grüne Politiker von diesem Verkehrskonzept zu träumen.

Dem Individualverkehr das Leben erschweren

Im Vorfeld wurden marktwirtschaftliche Gründe ins Feld geführt, aber in Tat und Wahrheit ging es darum, dem motorisierten Individualverkehr das Leben zu erschweren.

Lenkungsabgaben halten ökonomischer Analyse nicht stand

Eine Lenkungsabgabe ist aber erwiesenermassen eine Fehlkonstruktion. Sie funktioniert nur in der Theorie, erzeugt in der Praxis enorme Transaktionskosten und führt darüber hinaus zu einer staatlich aufgeblähten Bürokratie.

Betroffene können ihr Verhalten kaum ändern

Die Lenkungsabgabe versucht, ein sogenanntes nicht wünschenswertes Verhalten durch ein gewünschtes zu ersetzen. Sie lässt aber ausser acht, dass ein anderwertiges Verhalten oft gar nicht möglich oder ein Ersatz sehr teuer ist. Ein Handwerker kann auf sein Auto gar nicht verzichten, ohne sein Geschäft aufgeben zu müssen. Ein Autofahrer aus einem abgelegenen Bergdorf benötigt sein Auto, wenn er zu seinem Arbeitsplatz gelangen will.

Diskriminierende steuerliche Belastung

Für viele Betroffene ist es nicht möglich oder nur mit enormer Mühe durchführbar, das Verhalten zu ändern. In all diesen Fällen ist eine Lenkungsabgabe eine diskriminierende steuerliche Belastung. Wie hoch setzt man eine Lenkungsabgabe an? Um eine richtige Lenkwirkung zu gewährleisten, müsste

man auf die konkreten Einzelfälle eingehen und die Abhängigkeit im Einzelnen hinterfragen.

Lenkungseffekt vom Abgabesatz abhängig

Das ist aber ein unsinniges Unterfangen. Die Lenkungsabgabe fixiert einen einheitlichen Lenkungssatz, basierend auf einer politischen Entscheidung, und ist damit ein politisches Machtinstrument.

Eine Staureduktion wurde noch nicht erreicht

Die meisten Experten sprechen dem Road Pricing eine gewisse Lenkungswirkung zu. Die gemachten Erfahrungen zeigen jedoch ein gemischtes Bild. Der Lenkungseffekt hängt stark vom Abgabesatz ab.

Vielerorts wurde das Ziel nicht erreicht

Während sich in den norwegischen Städten Oslo, Bergen und Trondheim die Anzahl Fahrten lediglich um fünf bis sieben Prozent verringerten, konnte London einen Rückgang von etwa 20 Prozent verbuchen, der Abgabesatz liegt aber rund dreimal höher. In London kostet eine Fahrt ins Zentrum acht Pfund. In verschiedenen Studien in der Schweiz wurde mit Abgaben unter fünf Franken kalkuliert.

Keine Staureduktion in kleineren Städten

In London gingen zwar die Anzahl Fahrten spürbar zurück, aber das Ziel der Staureduktion wurde kaum erreicht. Interessant auch eine Studie der Zürcher Kantonalbank, die zum Schluss kam, dass ein Road Pricing allenfalls ab 2025 für die Stadt Zürich zielführend sein könnte. In der Studie hiess es: «Die aktuelle Stausituation wird als zu wenig schwerwiegend bezeichnet, um den Aufwand zu rechtfertigen.»

Keine städtischen Verhältnisse hierzulande

Weiter zeigte die Studie, dass in kleineren Städten wie Winterthur – selbst im Zeitraum ab 2025 – durch Road Pricing nicht genügend Staustunden reduziert werden können, um überhaupt die hohen Erhebungskosten zu decken. Liechtenstein verfügt über keine städtischen Verhältnisse, und eine Einführung von Strassengebühren in Form eines Road Pricing erscheint deshalb in mehrfacher Hinsicht als äusserst fragwürdig.

DpL-Informationsanlass für politisch Interessierte

Die DpL organisieren nach den Sommerferien einen Informationsanlass für interessierte Landtagskandidatinnen und -kandidaten. Dabei stellen unsere Abgeordneten die Landtagsarbeit vor und bieten dir die Gelegenheit, einmal hinter die Kulissen zu blicken. Deine Teilnahme ist absolut unverbindlich. Wir informieren neutral und transparent über die spannende und abwechslungsreiche Arbeit im Landtag und beantworten all deine Fragen bezüglich einer allfälligen Kandidatur. Wir informieren zudem über die politische

Ausrichtung und Ziele der DpL und erläutern unser Unterstützungsprogramm für Kandidatinnen und Kandidaten. Du bist – unabhängig von deiner politischen Farbe – zu diesem unverbindlichen Informationsanlass herzlich eingeladen. Diese Informationsveranstaltung findet in einem sehr kleinen Rahmen (maximal fünf Personen) statt. Die Presse ist nicht zugelassen.

Eine Anmeldung ist erforderlich unter dpl@dpl.li.

Schlusspunkt●

Überparteiliches Komitee S-Bahn NEIN

Das überparteiliche Komitee S-Bahn NEIN besteht seit Anfang Juli. Das Komitee setzt sich aus 15 Personen zusammen. Es ist lose organisiert, ausserdem hat es in seiner ersten Zusammenkunft beschlossen, dass jeder mit seinem eigenen Namen auftritt und keinerlei Verpflichtungen bestehen.

Die nachfolgenden 15 Argumente sprechen für ein S-Bahn-NEIN. Wir empfehlen den Stimmbürgern, das S-Bahn-Projekt abzulehnen und damit den Weg für zukunftssträchtige und nutzenstiftende Lösungen offen zu halten.

15 Argumente für ein NEIN:

- Die seit 20 Jahren bestehende S-Bahn mit 18 Fahrten wird nur **von sehr wenigen Fahrgästen benutzt**. Die heute verkehrenden Züge haben **noch für lange Zeit genügend Kapazität**.
- Der **Anteil** der S-Bahn am Grenzverkehr ist **kleiner als 1%** und deshalb bedeutungslos.
- Inländer werden die S-Bahn **praktisch nie** und Pendler **viel zu wenig** nutzen, um damit eine Entlastung der Strassen zu bewirken.
- Die **Annahmen** zu den Fahrgastzahlen sind **unrealistisch**, weil die Regierung mit einer Steigerung von bis zu 800% innerhalb von fünf Jahren rechnet. Selbst wenn die Prognose stimmen würde, wäre **keine spürbare Entlastung** der Strassen feststellbar.
- Es wird über CHF 71,3 Mio. für eine **Pendlerbahn** und **nicht** über das **Mobilitätskonzept** abgestimmt.
- Die S-Bahn **löst die Situation der Staus** in den Stosszeiten **nicht** und ist deshalb bedeutungslos.
- Die S-Bahn zieht fürs Land **jährliche Kosten** von mindestens **2 Mio. Franken** nach sich. Der Eigenfinanzierungsgrad ist nahezu null.

- Für den Verkehrsknotenpunkt in Schaan rückt eine **Lösung** des Verkehrsproblems bei einer Annahme **in weite Ferne**.
- 52 zusätzliche Schrankenschliessungen **verschlimmern** die Verkehrssituation in Schaan **erheblich** (Verkehrsinfarkt).
- Schwerwiegender **Eingriff in die Landschaft** durch Strassenführung in Nendeln: Absenkung der heute ebenen Feldkircher Strasse auf einer Länge von 250 m um bis zu 4 m. Absenkung der Strasse von Eschen her um 7 m.
- Die S-Bahn-Erweiterung benötigt 175 Grundstücke, davon werden fast alle an die ÖBB übertragen. **Lange Enteignungsverfahren** drohen.
- Die Verlängerung der Doppelspur bis Nendeln dient vor allem dem Fern- und Güterverkehr. Damit werden die **Lärmbelastung** und das **Risiko** durch Gefahrguttransporte zunehmen.
- Es besteht kein **Zeitdruck**, diesen hat **nur die ÖBB**, weil sie die Infrastruktur an die gesetzlichen Anforderungen anpassen muss und die Kapazität für den Güter- und Fernverkehr steigern will.
- Mit der S-Bahn **drohen Road-Pricing** (Maut) und **Parkplatzbewirtschaftung** (Gebühren), um damit die Menschen zum Umsteigen auf den ÖV und die S-Bahn zu zwingen.
- Die Finanzmittel müssen für Projekte **mit einem tatsächlichen Mehrwert** investiert werden.

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