

«Ein Nein zur LSVa hätte gravierende Schwierigkeiten zur Folge»

Streitgespräch zwischen Regierungschef-Stellvertreter Michael Ritter und Hansjörg Goop, Präsident des Referendumskomitees, zur LSVa

Fortsetzung von Seite 3

in Millionenhöhe von der Schweiz oder wollen wir sie nicht. Dies würde bedeuten: Eine Preiserhöhung nehmen wir in Kauf, aber die LSVa wollen wir nicht. Also: Wir zahlen, aber das Geld wollen wir nicht zurück. Ein volkswirtschaftlicher Unsinn wäre es, auf diese Rückerstattung der LSVa, die uns so oder so höhere Preise bringt, zu verzichten.

Eines der Argumente der Befürworter ist das Verhältnis zur Schweiz, welches bei einem Nein zur LSVa getrübt werden könnte. Herr Regierungschef-Stellvertreter, was wären die konkreten Folgen eines Neins in Bezug auf das Verhältnis zur Schweiz?

Michael Ritter: Es ist eine Tatsache, dass die Schweiz bemannte Kontrollstationen am Rhein errichten würden, wenn Liechtenstein Nein zu LSVa sagt. Das ist für mich nicht akzeptabel. Das müssen wir vermeiden. Wir sollten nicht eine kleinliche Diskussion über Rappeln führen, sondern wir sollten den Blick aufs Ganze nicht vergessen. Es geht nicht nur um eine Einführung einer Abgabe, welche die Schweiz schon hat, sondern es geht primär darum, dass wir ernsthafte Störungen mit Rückstau und Wartezeiten und dem psychologischen Element einer Kontrollstation an den Grenzen zur Schweiz bekommen würden. Ob wir nun die LSVa gut oder schlecht finden: Diesbezüglich müssen wir ganz klar sagen, dass es ein übergeordnetes Interesse für unser Land ist. Wir müssen ein klares Signal nach Bern und an die ganze schweizerische Bevölkerung senden, dass wir als Zollvertragspartner diese Abgabe übernehmen. Alles andere wäre ein grosser Fehler.

Hansjörg Goop: Was die Kontrollstellen an den Rheinbrücken betrifft ist es ein Faktum, dass es bauliche Massnahmen braucht. Egal ob die LSVa eingeführt wird oder nicht. Wenn die LSVa gemäss dem Modell des Referendumskomitees nicht kommen sollte, müssen wir diese Bakken aufstellen. Die Erfassungsgeräte werden in die LKW's eingebaut, damit sie erfasst werden können.

Der Inlandverkehr wird doch auch nur mit Bakken kontrolliert.

Michael Ritter: Wir stellen gar nichts auf. Die Schweiz stellt auf.

Hansjörg Goop: Das muss so oder so gemacht werden, egal ob mit oder ohne LSVa. Wir in Liechtenstein müssen dafür sorgen, dass sämtliche LKW's ein Erfassungsgerät eingebaut haben. Dies kann über den Verordnungsweg geregelt werden. Wenn die Schweiz sagt, dass sie bemannte Kontrollen aufstellt, frage ich mich: Was wollen sie denn kontrollieren? Das nimmt mich wirklich wunder. Die LKW's fahren über die Brücke und werden erfasst - genau gleich wie beim Zoll. Was will man

Hansjörg Goop: «Tatsache ist aber, dass wir von der Schweiz jährlich 4,9 Millionen Franken erhalten. Ab dem Jahr 2005 bekommen wir 9,6 Millionen. Da können wir diskutieren wie wir wollen, die Schweiz schickt uns nicht einfach Geld. Irgendwo müssen diese 9,6 Millionen Franken herkommen und irgendjemand muss die auch bezahlen. Die Schweiz bezahlt uns doch nicht freiwillig 9,6 Millionen, nur weil wir ein armes Land sind.»



denn da noch kontrollieren?

Michael Ritter: Es gibt sehr viel zu kontrollieren, wie die Oberzolldirektion sehr glaubwürdig dargelegt hat. Es gibt beispielsweise jene Fahrzeuge zu kontrollieren, die das Gerät nicht eingebaut haben. Glauben Sie, dass ein russischer Camion ein solches Erfassungsgerät eingebaut hat?

Die Schweiz hat alles geregelt, damit sie keine Nachteile aus der LSVa gegenüber der EU hat. Wir haben jedoch mit der EU noch gar nichts gemacht.

Hansjörg Goop: Der fährt doch im Schaanwald über den Zoll und kann dort kontrolliert werden. Es ist doch eine politische Sache. Weshalb sagt die Schweiz, wenn wir die LSVa ablehnen, dass sie an dieser Grenze ein Problem hat. Sie kann doch diese LKW's am Zoll in Schaanwald abfertigen. Man muss sich doch folgendes einmal vorstellen: Im Schaanwald gibt es die komplette Einrichtung - mit allen Administrationsstellen. Nachher will die Schweiz wenige Kilometer später die genau gleiche Installation nochmals aufstellen. Zudem spricht die Schweiz von 10 bis 12 Personen, die jeder Grenzübergang benötigen würde. Man muss sich diesen volkswirtschaftlichen Unsinn einmal vorstellen, nur weil man politisch nicht mehr zurück kann und sagen möchte, dass es technisch nicht machbar wäre. Um das geht es doch.

Michael Ritter: Wir sollten den schweizerischen Behörden nicht unterstellen, dass sie nicht bereit seien, möglichst einfache und gute Lösungen

für Liechtenstein zu finden. Der Wille, eine gute Lösung für Liechtenstein zu finden, ist sowohl auf der politischen Ebene als auch bei den Behörden vorhanden. Es lässt sich jetzt einfach nicht wegdiskutieren, dass

STREITGESPRÄCH STREITGESPRÄCH

eine Lösung, wie sie sich die Gewerkekammer vorgestellt hat, also eine rein technische Lösung ohne bemannte Kontrollen an den Rheinbrücken, nicht realisierbar ist. Da kann man das Gegenteil behaupten. Wenn die Fachleute und Jerle, die sich seit Jahren intensiv damit beschäftigen, sagen, dass man nicht ohne bemannte Kontrollen auskommen würde, dann müssen wir dies glauben. Wir müssen dies glauben, da es uns glaubhaft versichert wurde. Man muss sich mal vorstellen, was dies bedeutet. Es bedeutet, dass wir gigantische Aufwände haben müssen, um alle Grenzübergangsstellen in die Schweiz für den LKW-Verkehr passierbar zu halten. Die gigantischen Kosten für diese Abfertigungsstationen müssten von Liechtenstein getragen werden. Wenn wir nicht bereit wären dies zu bezahlen, hätten wir einen gigantischen Umwegverkehr. Wenn wir beispielsweise in Vaduz oder Schaan keine Abfertigungsstelle hätten, ist klar, dass der LKW-Verkehr dort die Grenze nicht passieren dürfte. Dadurch müsste er grosse Umwegstrecken in Kauf nehmen. Das heisst: Wenn wir zur LSVa Nein sagen, sind wir in einer schlimmen Situation. Dann haben wir nicht nur das Verhältnis zur Schweiz belastet, sondern wir haben auch verkehrspolitisch einen Unsinn fabriziert, da wir einen riesigen Aufwand betreiben müssen, um

die Rheinbrücken für den LKW-Verkehr offen zu halten. Wir haben riesige Kosten und gewonnen haben wir gar nichts, da die Konsumentenpreise gleich hoch wie in der Schweiz sein werden.

Hansjörg Goop: Herr Ritter, das sind jetzt Schreckensszenarien, die Sie hier verbreiten.



Michael Ritter: «Wir sind überzeugt, dass die LSVa nicht nur staatspolitisch und wirtschaftlich, sondern auch verkehrspolitisch Sinn macht. Die LSVa wird dazu beitragen, das Verursacherprinzip im Verkehr stärker zu verwirklichen.»

Die Schweiz stellt doch im Landesinnern auch nur die Bakken auf - und nichts anderes. Der Inlandverkehr wird doch auch

nur mit Bakken kontrolliert. Die Schweiz kassiert die LSVa nicht nur vom Transitverkehr, sondern auch vom Inlandverkehr. Dies muss ja auch kontrolliert werden. Sonst könnte ja beispielsweise jemand in Zürich einen Anhänger anhängen und nach Basel fahren. Dies muss ja auch geprüft werden. Dies wird auch nur mit den Bakken geprüft, und zwar mit den gleichen Bakken, die auch an den Zollübergängen aufgestellt werden. Dieselben Bakken, welche die Schweiz im Landesinnern aufstellt, können an den Rheinbrücken angebracht werden. Das hat mit gi-

gantischem Aufwand überhaupt nichts zu tun. Ob man jetzt 107 Bakken aufstellt oder 115 ist doch völlig egal. Das

sind Schreckensszenarien, die sie verbreiten.

Michael Ritter: Der schweizerische Bundesrat hat in seinem Bericht über den Vertrag mit Liechtenstein dem Nationalrat mitgeteilt, dass bei einer Ablehnung der LSVa durch Liechtenstein bemannte Kontrollstationen an den Rheinbrücken aufgestellt würden. Jetzt stellt sich die Frage: Sollen wir glauben, was der Bundesrat und die Oberzolldirektion sagt, oder sollen wir der Hoffnung des Referendumskomitees folgen, dass wir dies irgendwie vermeiden können? Wir haben doch keine andere Wahl. Wenn die Schweizer Behörden uns klipp und klar sagen, dass es bemannte Kontrollen geben werde, dann können wir das doch nicht einfach ignorieren. Dann müssen wir das für bare Münze nehmen, da es begründet wurde - und zwar mehrfach. Die Regierung hat dem Referendumskomitee doch den Kontakt vermittelt, um sich zu vergewissern, dass eine ernsthafte Haltung dahinter ist. Dann kann man dies doch nicht einfach wegdiskutieren und sagen, dass es nicht so schlimm werden wird.

Ernsthafte Schwierigkeiten bzw. eine Beeinträchtigung der offenen Grenze zur Schweiz, kommt nicht in Frage.

Hansjörg Goop: Es geht doch nicht darum, dass man sagt, der Hoffnung des Referendumskomitees Nachdruck zu verleihen. Es geht doch um folgendes: Wenn die Liechtensteiner Bevölkerung sagt, dass wir die LSVa nicht brauchen, dann fasse ich dies so auf, dass die Liechtensteiner Regierung mit dem Schweizer Bundesrat neu verhandeln solle. Wir dürfen doch unserem Volk auch das Recht geben, wie das Schweizer Stimmvolk auch, über eine neue Steuer abstimmen zu können. Wir lassen uns vom Ausland etwas aufdiktieren. Im Inland senken wir die Steuern und die ausländischen Steuern werden übernommen. Wir können bald nicht mehr selber entscheiden, welche Steuern wir erheben und welche nicht.

Michael Ritter: Wir reden nicht über das Ausland, sondern über die Schweiz als unseren Zollvertragspartner. Wenn eine Abgabe in diesem gemeinsamen Zollgebiet ohne gravierende Nachteile für das Verhältnis zur Schweiz nicht vermieden werden kann, dann sollten wir soviel Loyalität mit der Schweiz haben. Dann übernehmen wir diese Abgabe und erstatten sie den Haushaltungen und der Wirtschaft zurück.

Hansjörg Goop: Sie reden immer von der Schweiz. Es ist richtig, wir sind eng mit der Schweiz verbunden und können für das Geleistete der Vergangenheit dankbar sein. Aber wir haben auch einen Vertrag mit der EU. Die Schweiz hat