



Freiwilligkeit reicht nicht

Bei der Vernehmlassung zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung hatte der VCL eine Stellungnahme abgegeben. Nun liegt die bemerkenswerte offizielle Reaktion darauf vor.

Im Bericht und Antrag Nr. 118/2016 heisst es nun zur Position des VCL: «Im Rahmen der Planung von Parkplätzen für einen Arbeitgeber sei es «vernünftig» zu untersuchen, ob die Zahl der Parkplätze wirklich mit dem heutigen Modalsplit der Mitarbeitenden geplant werden soll oder ob als Alternative nicht durch die Einführung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement mit Push- und Pull-Massnahmen der Modalsplit zugunsten alternativer Verkehrsmittel geändert werden soll und so deutlich weniger Parkplätze benötigt werden. In diesem Sinne sei für Projekte von Parkhäusern

und Parkplätzen die Prüfung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement nach Ansicht des VCL immer eine «vernünftige Alternative». Dieser Sichtweise stimmt die Regierung inhaltlich zu.»

Und nach Ausführungen zum Baugesetz ist weiter zu lesen: «Da das Baurecht eine Abweichung der vorgeschriebenen Abstellplätze bei Vorliegen eines Mobilitätskonzepts erlaubt, ist eine solche Prüfung im Rahmen einer UVP-G-Prüfung als vernünftige Alternative zu bezeichnen. Formal ist jedoch festzuhalten, dass wie im massgebenden Baurecht der Projektträger auch im

Rahmen der UVP nicht dazu verpflichtet werden kann, diese Alternative zu prüfen.»

Der VCL darf sich bestätigt fühlen und zieht den Schluss: Es braucht also gesetzliche Vorgaben für Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Push- und Pull-Massnahmen, d.h. Parkplatzbewirtschaftung und Mobilitätsbeitrag sowie einen Zielwert von höchstens 55 Prozent MIV (Pendelfahrten allein per Auto oder Motorrad). Dies für Arbeitgeber mit mehr als 50 Beschäftigten, also für gut 100 Betriebe im Land. Freiwillige Massnahmen sind gut, reichen aber nicht aus.

Alle können nur gewinnen

Heute werden die Arbeitswege in und nach Liechtenstein im Jahresdurchschnitt zu etwa 70 Prozent allein per Auto (wenige per Motorrad) zurückgelegt, während rund 20 Prozent auf den kollektiven (öffentlicher Verkehr, Fahrgemeinschaft, Werkbus) und etwa ein Zehntel auf den Fuss- und Fahrradverkehr entfallen. Bei fortschrittlichen Firmen aber fährt nur die Hälfte allein per Auto. Warum? Ganz einfach: Diese Arbeitgeber haben Betriebliches Mobilitätsmanagement als Teil der Unternehmens-Prozesse eingeführt; mit Mobilitätsbeitrag und Aktionen

als Anreizen sowie Parkplatzbewirtschaftung als Abreiz.

Durchs Umsteigen vom Auto auf die eigenen Füße, das Fahrrad und den öffentlichen Ver-

kehr können alle nur gewinnen. Die damit verbundene Gesundheitsförderung erhöht die Produktivität. Es resultieren tiefere Wegkosten für Arbeitnehmende

und tiefere Parkplatzkosten. Der wirklich nötige Verkehr fließt zu den Hauptverkehrszeiten freier, und bei der Strasseninfrastruktur lässt sich Geld sparen, da der

Rad- und der öffentliche Verkehr gut zehn Mal weniger Fläche pro Person beanspruchen als der Autoverkehr.

Georg Sele