Verkehrs-Club Liechtenstein

Postfach 813
9490 Vaduz
T 232 54 53
vcl@powersurf.li

14. Oktober 2020

Herr Regierungschef-Stellvertreter
Dr. Daniel Risch
Cc ABI Herr Romano Kunz

Energiestrategie 2030 und Energievision 2050

BuA 118/2020 an den Landtag; Bericht: Energie: Strategie 2030 und Vision 2050

Sehr geehrter Herr Regierungschef-Stellvertreter
Werter Daniel

Dank und kritische Anmerkungen

Der VCL bedankt sich beim Ministerium für die Erarbeitung der Energiestrategie 2030 und Energievision 2050. Leider wurde auch dieser Bericht – wie schon das Mobilitätskonzept 2030 – ohne Bürgerbeteiligung und hinter den Kulissen erarbeitet. Ein solches – der direkten Demokratie unwürdiges – Vorgehen, schadet der Akzeptanz in der Bevölkerung.

Der VCL-Vorstand beschränkt sich in seiner Stellungnahme im Wesentlichen auf den Themenkreis Mobilität und Verkehr.

Pull & Push

Bei den Massnahmen im Bereich Gebäude (BuA 118/2020, 3.1) sind gesetzliche Massnahmen für Mindeststandards und Förderung – also ein Push-&-Pull-Ansatz – vorgesehen.

Eine echte Energiewende ist nach Ansicht des VCL nur mit einer Verkehrswende erreichbar. Dies bedingt eine Verhaltensänderung in der Verkehrsmittelwahl. In der Verhaltenspsychologie ist bekannt, dass menschliche Gewohnheiten – wie die Verkehrsmittelwahl – nur durch eine Kombination von Pull-&-Push-Massnahmen im nötigen Umfang geändert werden können.

Leider scheint dem Ministerium der Mut zu Push-Massnahmen im Verkehrsbereich zu fehlen. Aus Sicht des VCL sind wesentliche Push-Massnahmen:

– Verpflichtendes Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) mit Mobilitätsbeitrag und Parkplatzbewirtschaftung für Arbeitgeber mit 50 und mehr Mitarbeitenden.
– Besteuerung von Gratis-Parkplätzen am Arbeitsort als geldwerter Vorteil.

E-Autos

Die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs ist ein wichtiges Element einer Energie- und Klimastrategie. Beim Betanken mit Strom aus erneuerbaren Quellen wird der Ausstoss von Treibhausgasen stark gesenkt; ebenso der Ausstoss von Feinstaub und gasförmigen Schadstoffen.

Der Verkehrslärm der Autos wird nur bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 35 km/h reduziert, abhängig vom Gewicht des Fahrzeugs und der Art der Bereifung. Über etwa 35 km/h dominiert das Abrollgeräusch der Reifen. E-Autos reduzieren den Strassenlärm also vor allem in Kombination mit Tempo-30 auf allen Quartierstrassen.

Verkehrstechnisch bietet die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs keine Vorteile. Eine Person per Auto hat im Schweizer Durchschnitt (Besetzungsgrad, Geschwindigkeit) einen Platzbedarf von 115 m^2. Das sind gut 10 Mal mehr als eine Person per öffentlichen Verkehr (ÖV) oder per Fahrrad. Zu Fuss braucht man nur etwa 3 m^2.

Verkehrs-Club Liechtenstein

Weitere Hinweise zu BuA 118/2020 an den Landtag

In “3.2 Massnahmen im Bereich Verkehr” ist zu lesen:
“Es geht dabei also weniger um Verkehrskapazitäten und logistische Transportfragen, sondern vielmehr um die Energieeffizienz und die Energieversorgung der Verkehrsmittel. Womit fahren wir Morgen? Und mit welchen Systemen brauchen wir weniger Energie und Ressourcen, um das Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen?”

Mobilität ist das menschliche Bedürfnis nach Ortsveränderung; z.B. um zur Arbeit zu gelangen, zum Einkaufen, für Freizeitaktivitäten. Verkehr ist die Folge davon, angefangen beim Fussverkehr als natürlichste Art der Fortbewegung.

Weniger Energie und Ressourcen um die Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen brauchen wir vor allem bei überlegter Verkehrsmittelwahl. Also sollen wenn immer möglich Wege – und vor allem Arbeitswege – zu Fuss, per Fahrrad, in Fahrgemeinschaft oder per ÖV zurückgelegt werden. Dies entspricht auch der 3V-Strategie des Agglomerationsprogramms: Autoverkehr **v**ermeiden > auf andere Verkehrsmittel **v**erlagern > wirklich nötigen Autoverkehr **v**erträglich gestalten.

Pull notwendig, aber nicht hinreichend

Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Aktivverkehrs (Fuss- & Radverkehr) ist eine notwenige Voraussetzung, damit mehr Leute vom Auto auf gesündere und umweltverträglichere Verkehrsmittel umsteigen.

Aber Pull-Massnahmen allein reichen nicht aus, um ein namhaftes Umdenken und Umsteigen vom bequemen Statussymbol “Auto” zu bewirken.

Nötig sind auch Push-Massnahmen, um das Autofahren weniger attraktiv zu machen.
Ein Beispiel aus Österreich (VCÖ-Magazin 2020-03): Bei Arbeitgebern mit gratis Parkplätzen werden 82% der Arbeitswege per Auto zurückgelegt. Ohne Firmenparkplätze nur 36%.

Nicht unterschätzt werden sollte die Vorbildwirkung von wichtigen Persönlichkeiten. Dazu gehören sicher der Landtag, die Regierung sowie Gemeinde-Politiker*innen.

Verpflichtendes BMM führt zu einer Win-Win-Win-Situation

Die freie Verkehrsmittelwahl ist auch beim BMM fortschrittlicher Arbeitgeber gegeben. Doch wer per Auto zur Arbeit fährt, bezahlt für den Parkplatz einen fairen Preis. Wer keinen Parkplatz beansprucht, bekommt einen fairen Mobilitätsbeitrag. Tagesparkplätze sind möglich. Zudem wird berücksichtigt, wie zumutbar der Arbeitsweg mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto ist.

Viele Arbeitnehmer legen den Arbeitsweg ganz oder teilweise aktiv zurück mit positivem Ergebnis für ihre Gesundheit. In einer Partnerschaft brauchen sie kein Zweit-Auto und haben somit und dank weniger Kosten für den Arbeitsweg viel mehr verfügbares Einkommen. Die Arbeitgeber müssen weniger Parkplätze bereitstellen und viele Mitarbeitende werden bei aktivem Arbeitsweg produktiver. Die Allgemeinheit profitiert auch, weil eine Reduktion der Arbeitswege Allein-im-Auto unsere Strassen zu den Hauptverkehrszeiten entlastet. Der gewerbliche Verkehr und anderer wirklich nötiger Verkehr kann wieder freier fliessen. Die Attraktivität und Erreichbarkeit unseres Landes als Wirtschaftsstandort wird durch verpflichtendes BMM verbessert.

Mehr Information zum BMM: http://vcl.li/?page=2105

Der VCL bittet um Berücksichtigung seiner Argumente.
Mit freundlichen Grüssen

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li