

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

23. Oktober 2007

Herrn Regierungsrat Hugo Quaderer Ressort Umwelt, Raum, Land- & Waldwirtschaft Regierungsgebäude 9490 Vaduz

Stellungnahme des VCL zum Massnahmenplan Luft 2007-09

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Der VCL-Vorstand erlaubt sich, eine Stellungnahme zum Massnahmenplan Luft abzugeben, da nicht alle Aussagen betreffend das Verkehrswesen befriedigen.

1. Allgemeines

Der VCL begrüsst die Erarbeitung eines Massnahmenplans Luft für das Fürstentum Liechtenstein. Der VCL-Vorstand hätte es allerdings für angebracht gehalten, in der Erarbeitung der Aussagen betreffend das Verkehrswesen mit einbezogen zu werden.

Nicht klar sind für uns die die Begriffe Gering, Mittel, Gross für die erwartete Wirkung. Haben wir die Quantifizierung der Begriffe übersehen oder wurden diese Begriffe vielleicht gar nicht quantifiziert?

- 2. Kommentare zu einigen verkehrsrelevanten Massnahmen
- 14) Ökologische Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer

Die grosse Wirksamkeit bezüglich Treibhausgasen ist nur gegeben, wenn die Motorfahrzeugsteuer exponentiell ansteigt. Zudem sollten auch die gefahrenen Kilometer berücksichtigt werden. Diese können bei der vorgeschriebenen Abgaskontrolle erhoben werden. Zuwiderhandeln muss mit hohen Bussen bestraft werden.

19) Emissionsminderungen beim öffentlichen Verkehr

Eine verhaltensorientierte Massnahme wäre die verpflichtende Teilnahme an EcoDrive-Kursen für alle Wagenführer und die Erfolgskontrolle über den Treibstoffverbrauch.

21) Förderung des Veloverkehrs

Bei der Planung von Radverkehrsanlagen unterscheidet man zwischen Bedarfsverkehr (Fahrten zur Arbeit, Schule und Freizeitanlagen etc.) und dem Freizeitverkehr.

Die Kriterien für den Bedarfsverkehr sind:

- Möglichst direkte Strecken
- Bei jedem Wetter befahrbar
- Wenig Energieverbrauch
- Kurze Reisezeit.

Folgen dieser Kriterien für den Bedarfsverkehr sind:

- die Quartierstrassen sind wichtige Radwege; sie sollten deshalb Tempo-30-Zonen sein
- die meisten Verbindungen führen entlang von Hauptstrassen
- es entsteht nicht zwangsläufig ein flächendeckendes Netz von Radverkehrsanlagen.



Leider wurde ganz vergessen, dass an den Quell- und Zielorten überdachte, eingangsnahe Fahrradabstellanlagen vorhanden sein müssen. Als Vorbild mag das Oberösterreichische Bautechnikgesetz 2006 betr. Fahrrad-Abstellplätzen dienen: "Beim Neubau von Gebäuden, ausgenommen Kleinhausbauten, sind ebenerdig geeignete und überdachte Abstellplätze für Fahrräder unter Berücksichtigung der zukünftigen geplanten Verwendung des Gebäudes und der dabei durchschnittlich benötigten Fahrrad-Abstellplätze in ausreichender Zahl vorzusehen."

24) Förderung von Mobilitätsmanagement bei Betrieben

Es heisst: "Daher sollen Bemühungen von Betrieben zur Entwicklung eines Mobilitätsmanagements durch die Regierung unterstützt werden." Dem ist beizupflichten.

Doch die Aussage deutet auf ein Missverständnis hin: Nur durch eine Begrenzung der erlaubten Parkplätze im Baugesetz und durch die Gestattung der Umnutzung von Tiefgaragenparkplätzen beim Vorliegen eines Konzepts zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement werden die nötigen finanziellen Anreize gesetzt. Die wichtigste Lenkungsmassnahme zur Einführung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement bei praktisch allen Arbeitgebern liegt in der Begrenzung der verfügbaren Anzahl von Parkplätzen.

Diverse Studien belegen: Stehen am Arbeitsort genügend Gratis-Parkplätze zur Verfügung, legen etwa 90% der Wahlfreien den Arbeitsweg mit dem Auto zurück. Sind die Parkplätze Mangelware oder muss man genügend für das Parkieren bezahlen, sinkt diese Zahl auf etwa 40%. Aus diesem Grund ist es wichtig, das Baugesetz so zu ändern, dass weniger Parkplätze erstellt werden müssen. Dies ist finanziell interessant für Bauherren und deshalb ein wesentlicher Anreiz zu Betrieblichem Mobilitätsmanagement. Denn ein Tiefgaragenplatz kostet 2'000 – 5'000 Franken pro Jahr. Für Arbeitgeber ergeben sich in einem ersten Schritt von Betrieblichem Mobilitätsmanagement Einsparungen von etwa 600 Franken pro Tonne auf dem Arbeitsweg nicht emittiertes CO₂, total also Einsparungen von etwa 9 Millionen Franken bei 30'000 Arbeitsplätzen, da weniger Parkplätze zur Verfügung gestellt werden müssen.

Heute beträgt der Anteil der Arbeitswege in und nach Liechtenstein, die mit dem motorisierten Individualverkehr MIV zurückgelegt werden, im Jahresdurchschnitt etwa 75%. Durch Betriebliches Mobilitätsmanagement kann dieser Anteil in einem ersten Schritt innerhalb weniger Jahre um -15% – -20% gesenkt werden. Eine Reduktion der MIV-Arbeitswege auf 55% – 60% im Jahresdurchschnitt für Liechtenstein bewirkt eine Reduktion des CO₂-Ausstosses von etwa 0.5 Tonnen pro MitarbeiterIn. Für Liechtenstein bedeutet dies eine Reduktion von etwa 15'000 Tonnen. Dies ist etwa ein Viertel der Einsparungen, zu denen sich Liechtenstein im Rahmen des Kyoto-Protokolls verpflichtet hat.

Weshalb die Reduktion der Treibhausgase durch Betriebliches Mobilitätsmanagement als "Gering" eingestuft wird, ist für den VCL im Licht der wissenschaftlichen Erkenntnisse und vorhandenen Potentiale nicht nachvollziehbar. Betriebliches Mobilitätsmanagement bewirkt zudem eine Entlastung der Strassen zur Hauptverkehrszeit und macht teure Umfahrungsstrassen hinfällig.

Eine weitere Reduktion der MIV-Arbeitswege auf etwa 45% im Landes- und Jahresdurchschnitt ist möglich, wenn die Eisenbahn als Rückgrat des regionalen öffentlichen Verkehrs ausgebaut wird. Für Liechtenstein bedeutet dies als erster Schritt 30-Minuten Takt Feldkirch-Buchs in der Hauptverkehrszeit.

26) Reduktion von Parkplätzen bei guter ÖV-Anbindung

Nach Ansicht des VCL muss das Baugesetz derart geändert werden, dass:

- für Motorfahrzeuge eine maximal erlaubte Anzahl Parkplätze
- für Fahrräder eine minimal erforderliche Anzahl eingangsnaher, überdachter Abstellplätze vorgeschrieben wird



Die Maximalzahl der für Motorfahrzeuge erlaubten Parkplätze kann in Abhängigkeit von der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr variieren.

27) Parkplatzbewirtschaftung

Nach Ansicht des VCL müssen alle Parkplätze der öffentlichen Hand (Land und Gemeinden) gebührenpflichtig werden. Der Einfluss auf die Treibhausgasemission wird dann mindestens "Mittel" sein

28) Sicherstellung von flankierenden Massnahmen beim allfälligen Neubau von Strassen Es heisst: "Bei Umfahrungen und Verlagerungen des Verkehrs auf neue Achsen und Erschliessungsstrassen muss mit wirkungsvollen flankierenden Massnahmen sichergestellt werden, dass der Verkehr tatsächlich auf die neuen Verkehrsachsen umgeleitet wird."

Fachleute wissen, dass nur eine Änderung des Modalsplits – also weniger Wege per MIV, mehr Wege zu Fuss, per Fahrrad, in Fahrgemeinschaften, mit öffentlichem Verkehr – eine nachhaltige Entwicklung der Region ermöglicht. Schon eine durch Betriebliches Mobilitätsmanagement mögliche Änderung des Modalsplits für den Arbeitswegeverkehr macht teure Umfahrungsstrassen hinfällig und somit auch flankierende Massnahmen.

Zudem ist bekannt, dass flankierende Massnahmen zur erhofften Umlagerung des motorisierten Verkehrs so drastisch sein müssten, dass sie politisch nicht durchsetzbar sind. Also bewirken Umfahrungsstrassen zwangsläufig mehr motorisierten Verkehr.

Jede Kapazitätserweiterung für den motorisierten Verkehr bewirkt mehr Luftschadstoffe, mehr Feinstaub und mehr klimawirksame Gase. Somit widerspricht jede Umfahrungsstrasse bei uns dem Luftreinhaltegesetz und der Klimaschutzstrategie.

29) Verstetigung des Verkehrs durch strassenbauliche Massnahmen

Die wichtigste Massnahme zur Verstetigung des Verkehrs ist eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit; dadurch wird auch die Kapazität der Strasse für Fahrzeuge erhöht.

Wirksam sind auch Pförtnersysteme mit Busbevorzugung zwischen den relevanten Dörfern; z.B. zwischen Grenze Schaanwald und Nendeln, Mauren und Schaanwald, Eschen und Nendeln, Nendeln und Schaan.

Die als Massnahme aufgeführte Erschliessung von hinten bewirkt eine unsinnige und aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnende Verkehrsbelastung von Wohnquartieren.

Der VCL-Vorstand bittet um Kenntnisnahme. Er hofft, dass seine Vorschläge gebührende Beachtung finden und möglichst in die Weiterentwicklung des Massnahmenplans Luft einfliessen.

Mit freundlichen Grüssen,

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie:

SD Erbprinz Alois, Landtagsfraktionen, Regierungschef O.Hasler, Regierungschef-Stellvertreter Dr. K.Tschütscher, Regierungsrätin R.Kieber-Beck, Regierungsrat Dr. M.Meyer, Amtsleiter Amt für Umweltschutz, LGU, AGVPLU