Verkehrs-Club Liechtenstein

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

6. November 2008

FL Regierung, Ressort
Umwelt, Raum, Land- & Waldwirtschaft
Herr Regierungsrat
Hugo Quaderer
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Projekt “Neubau Parkhaus Hilti AG, Schaan”
Stellungnahme zum Umweltverträglichkeitsbericht

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Vielen Dank für Ihr Schreiben RA2008/2588-8604 vom 23. September 2008 und die Zustellung des Umweltverträglichkeitsberichts. Der VCL nimmt dazu wie folgt Stellung.

4.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung; Erschliessung; S8

Die geplante Lichtsignalanlage (LSA) muss so ausgelegt sein, dass der öffentliche Busverkehr die LSA steuern und für sich den Weg frei schalten kann. Dies ist heute bei der LSA direkt beim Werk der Hilti AG leider nicht der Fall. Diese bisherige LSA sollte mit hoher Priorität auf Busbevorzugung umgebaut werden.

Die Eschnerstrasse ist kein Fuss- und Radweg. Ausserorts gilt Tempo 80 als Höchstgeschwindigkeit. Der VCL schlägt vor, die Eschnerstrasse auf Tempo 30 zu beschränken. Dann wird diese für den Radverkehr sehr wichtige Strecke deutlich attraktiver für Rad fahrende.

4.4.2 Verkehrsgrundlagen; Eigenschaften des Vorhabens; S11&12

Die Anzahl verfügbarer Auto-Parkplätze (P) dividiert durch die Anzahl Mitarbeitende (MA) kann als erste Schätzung für den MIV-Modalsplit (eigentlich nur Verkehrsanteil Autos an den Arbeitswegen) verwendet werden. Laut der Darstellung ergeben sich:

– heute: MIV-Anteil = 1024P/1252MA = ca. 82%
– nach Abschluss: MIV-Anteil = 1267P/1630MA = ca. 78%.

5.1.1 Luftreinhaltung; S19

Die Aussage “Im Bereich der Hilti kann davon ausgegangen werden, dass die NO_2-Immissionsbelastung unter dem Immissionsgrenzwert von 30 $\mu g/m^3$ liegt.” scheint der darüber stehenden Aussage von stark befahrenen Strassen zu widersprechen.

Anhang 8 Verkehrsaufkommen Parkierung Hilti bestehend; A-47

In dieser Darstellung wird der Modalsplit wie folgt dargelegt:
Mitarbeiter mit ÖV/Fahrgemeinschaften = 200/1200 = ca. 17%
Mitarbeiter mit eigenem Auto = 1000/1200 = ca. 83%

Folgende Fragen bleiben offen:

– Wie gross ist der Anteil des Fuss- und Radverkehrs?
  VCL-Schätzung: 3 – 7% im Jahresdurchschnitt.
– Wie viele Mitarbeitende benützen die Schichtbusse? (Siehe auch Anhang 19 BMM S5)

Anhang 10 Verkehrsumlegung Parkierung Hilti; A-49

In der Darstellung werden der Radverkehr (RV) und dessen Potential leider nicht aufgeführt. Zudem wird das Potential des ÖV – nach Ansicht des VCL – als viel zu tief eingestuft.

Die folgende Tabelle zeigt die Ausgangslage von Hilti (ÖV-Anteil Hilti) und das Potential (BMM ÖV- & RV-Anteil) bei richtig durchgeführtem betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) sowie gezieltem Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Radwege für Arbeitspendler:

Herkunft	ÖV-Anteil Hilti	BMM ÖV- & RV-Anteil
Schaan/Vaduz/Triesen/Balzers	20%	67%
Eschen/Mauren/ usw.	27%	67%
Buchs	08%	67%
Feldkirch	15%	67%
Rankweil/Hohenems/Dornbirn	00%	50%
Feldkirch-Bludenz	00%	50%
Total	10%	53%

Zusammen mit erfahrungsgemäss etwa 7% Fahrgemeinschaften (FG) und dem geschätzten ÖV- und Radverkehrsanteil von 53% kann die Hilti AG den MIV-Anteil durch gutes betriebliches Mobilitätsmanagement auf etwa 45% senken.

(Die INFICON AG hat schon im Jahre 2000 einen MIV-Anteil von 40% als langfristige Zielgrösse definiert.)

Als Verbesserungen für den alternativen Verkehr sind heute schon im Bau oder geplant:
- Fuss- und Radbrücke Schaan Nord (Fernheizungsbrücke)
- S-Bahn FL.A.CH Feldkirch-Buchs mit 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten

Anhang 19 Betriebliches Mobilitätsmanagement, Ausgangssituation

Es ist als sehr positiv zu bewerten, dass die Hilti AG sich zu betrieblichem Mobilitätsmanagement bekennt.

Die erwähnte Mobilitätsumfrage von November 2003 im Rahmen der LIHK hat für die Hilti AG folgenden Modalsplit für die Arbeitswege im Jahresdurchschnitt ergeben:
- Fuss- und Radverkehr: 6%
- Kollektiver Verkehr (ÖV, FG, Werkbus): 28%
- Motorisierter Individualverkehr: 66%

Die heutige Angabe eines Anteils von nur 16% für den kollektiven Verkehr (10% ÖV, 6% FG) überrascht deshalb sehr. Oder an anderer Stelle die Angabe eines MIV-Anteils von etwa 80%. Dieser Widerspruch kann nur durch eine sorgfältige Erhebung beseitigt werden.

Anhang 19 Betriebliches Mobilitätsmanagement, Infrastruktur an den Hilti Standorten …

Damit Radabstellanlagen wirklich attraktiv sind, müssen sich überdachte Anlagen mit guten Ständern (z.B. PedaParc) möglichst direkt bei den Eingängen der Gebäude befinden. Somit besteht für den Radverkehr noch erhebliches Verbesserungspotential bei der Hilti AG.

In den Massnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement sind diese Verbesserungen vorgesehen.

Anhang 19 Betriebliches Mobilitätsmanagement, Best Practice Beispiele …

Die Aussage “Ausgangssituation für diese Unternehmen war die eingeschränkte Parkraumsituation.” gilt nicht für alle Unternehmen, ist aber meist zutreffend.

Bei der INFICON AG waren Umweltschutzgründe im Rahmen der Zertifizierung nach ISO 14001 stark mitentscheidend. Denn der Arbeitsweg wurde bei der Energiebetrachtung im Rahmen der Zertifizierung mit berücksichtigt. Weiters die Überlegung, dass durch den Bau von nur einem statt zwei Tiefgaragengeschosse im Neubau und mit wirksamem betrieblichem Mobilitätsmanagement etwa CHF 100'000 bis 150'000 pro Jahr eingespart werden können.

Anhang 19 Betriebliches Mobilitätsmanagement, Durchgeführte Massnahmen 2006 …

Die Aussage “Dadurch senkte sich der Modalsplit von 0.85 im Jahr 2003 auf ca. 0.8 im Jahr 2007” ist so leider nicht verständlich. Denn die Mobilitätsumfrage von November 2003 ergab einen MIV-Anteil von 66% und nicht 85%!

Dieser Widerspruch kann nur durch eine sorgfältige Erhebung beseitigt werden.

Anhang 19 Betriebliches Mobilitätsmanagement, Geplante Massnahmen für 2008 …

Erfreut stellt der VCL fest, dass kurzfristige sowie mittel- und langfristige Massnahmen zur Reduktion des MIV-Anteils für die Arbeitswege geplant sind.

Als positiv bewertet der VCL auch das Bekenntnis zu einer Parkraumbewirtschaftung. Es ist allgemein bekannt, dass Anreize und Abreize (vor allem Parkraumbewirtschaftung) für erfolgreiches betriebliches Mobilitätsmanagement erforderlich sind.

Der VCL bewertet die Aussage positiv, dass die “Reduzierung des arbeitsbedingten motorisierten Individualverkehrs” als Ziel dargestellt wird. Allerdings ist eine Zielgrösse von 70% MIV-Anteil für 2015 kein echtes Ziel. Denn diese Zielgrösse bewegt sich in etwa im Rahmen der Unsicherheit der heute vorliegenden Mobilitätsdaten.

Auch bei den heutigen – und sich laufend verbessernden – Verhältnissen des öffentlichen Verkehrs und der Infrastrukturen für den Radverkehr scheint dem VCL eine Zielgrösse von 50% MIV-Anteil für 2015 angebracht. Nach Einführung der S-Bahn FL.A.CH sollte diese Zielgrösse auf 40% MIV-Anteil gesenkt werden.

Vorschlag des VCL

Die Regierung möge darauf hin wirken, dass die Hilti AG als Zielgrösse für den MIV-Anteil für 2015 einen Wert von höchstens 55% definiert. Dies entspricht auch dem Zielwert der Landesverwaltung.

Daraus ergeben sich Vorteile für alle im Sinn einer nachhaltigen Lösung:
- kleinere Parkplatz-Kosten für die Hilti AG;
- tiefere Wegkosten für viele Mitarbeitende der Hilti AG;
- weniger MIV-Arbeitspendler bedeutet weniger Stau und grössere Verkehrssicherheit;
- weniger motorisierter Verkehr bedeutet geringerer Umweltbelastung.

Der VCL Vorstand bittet die Regierung, die vorgebrachten Anliegen wohlwollend zu prüfen.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL