Verkehrs-Club Liechtenstein

26. März 2009

FL Regierung
Ressort Umwelt, Raum, WNL
Frau Regierungsrätin Dr. R. Müssner
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Raumordnungsbericht 2008
Stellungnahme des VCL

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin

Nach Ansicht des VCL-Vorstands enthält der "Raumordnungsbericht 2008" etliche Aussagen, die den Weg in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung weisen. Den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs wird vermehrt Rechnung getragen. Dennoch zeigt der Bericht immer wieder das stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Denken.

A) Nachhaltige Entwicklung

Im Vorwort weist RR Hugo Quaderer auf die Bedeutung einer intakten Umwelt mit hoher Lebensqualität hin. Er sagt: "Es muss uns also für eine zukünftige erfolgreiche Entwicklung des Landes gelingen, die ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte in einem Gleichgewicht zu halten."
Richtig sollte es heissen: in ein Gleichgewicht zu bringen; denn sie sind es heute nicht!

Leider hat der VCL-Vorstand berechtigte Zweifel, dass die aufgeführten Massnahmen dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung im Verkehrswesen gerecht werden.

B) Verknappung fossiler Energieträger

Die heutige Raumordnung mit einer starken Zersiedelung beruht auf billiger Energie. Doch die Zeit billiger Energie geht zu Ende. Das Fördermaximum für konventionelles Erdöl ist etwa erreicht. Die weltweiten Fördermaxima für alle verfügbaren Erdölquellen und für Erdgas sehen unabhängige Experten im Bereich 2010 bis 2030. Dann wird die Differenz zwischen steigender Nachfrage und sinkendem Angebot unausweichlich zu starken Preiserhöhungen für fossile Energieträger führen.

Das Verkehrswesen hängt zu 95% von fossilen Treibstoffen ab. Die Studie der Schweizerischen Akademie der Technischen Wissenschaften (SATW) "Erdölknappheit und Mobilität in der Schweiz" gibt einen recht guten Überblick: http://www.satw.ch/aktuell/peakoil >Studie.

Das SATW-Zitat „Der künftige globale Rückgang der Förderung (von Erdöl und Erdgas) stellt jedoch eine ganz neue Herausforderung dar. Die Politik scheint dies noch nicht ausreichend zur Kenntnis genommen zu haben." scheint auch für den "Raumordnungsbericht 2008" zu gelten. Denn einzig auf Seite 24 (Wirtschaftsentwicklung und Standortattraktivität) wird in einem Satz auf "die steigenden Kosten für Mobilität" hingewiesen. Die Massnahmen lassen kaum Schlüsse auf diese strategisch wichtig Erkenntnis zu.

Die wirtschaftlichen und sozialen Folgen einer Verkehrspolitik, die das Ende billiger Treibstoffe nicht hinreichend berücksichtigt, scheinen dem VCL-Vorstand gravierend. Deshalb setzt sich der VCL gegen die Planung von Umfahrungsstrassen (von Triesen bis Feldkirch) ein. Denn die weitere Attraktivitätssteigerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist strategisch ein Schritt in die falsche Richtung!

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

C) Der Begriff "Mobilität"

Der Begriff "Mobilität" scheint im "Raumordnungsbericht 2008" fälschlicherweise gleichgesetzt mit "motorisiertem Individualverkehr".

S4: "Siedlungsflächen … zurück: die starke Zunahme der Mobilität (insbesondere Grenzgänger)."
S4: "Die Mobilität führt zu Staus …"
S24: "Wirtschaftsentwicklung und Standortattraktivität …: "Zukünftige Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass es möglich ist, mit wenig Mobilität die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft nachhaltig zu befriedigen (keine "Zwangsmobilität"). Damit werden im Hinblick auf die steigenden Kosten für Mobilität Standortvorteile gegenüber anderen Standorten geschaffen."

Mobilität im Verkehrswesen wird oft als Erreichbarkeit definiert oder in Form der Mobilitätsrate (z.B. von Prof. Knoflacher) als die Zahl der pro Person und Tag zurückgelegten Wege; sie ist mit etwa 3.7 Wegen seit Jahrhunderten ziemlich konstant.

Auch die im Verkehr verbrachte Zeit ist in etwa konstant bei 70 Minuten bis leicht ansteigend (Mikrozensus CH).

Was sich ändert ist die Verkehrsmittelwahl und damit die zurückgelegte Distanz.

D) Angebot bestimmt Nachfrage

Die Verkehrsmittelwahl (zu Fuss gehen, Rad fahren, ÖV, MIV) wird weitgehend durch das Angebot von der Politik vorgegeben. Denn die meisten Menschen können Ihre Eigenverantwortung nur innerhalb der vorgegebenen Strukturen wahrnehmen. Doch seit den 50-er Jahren hat man vor allem das Angebot für den motorisierten Individualverkehr immer wieder verbessert – und man tut es heute noch. Fuss- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr haben Nachholbedarf. Darum sollten heute – speziell auch im Hinblick auf die Energiesituation – mit erster Priorität der Fuss- und Radverkehr sowie der ÖV gefördert werden.

Das Beispiel der Einpendler aus Vorarlberg möge erläutern, dass bei steigender Zahl an Arbeitsplätzen und gleich bleibender Mobilität die Zahl der Autofahrten bei zukunftsfähigem Angebot sowie Betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) sinken wird.
Jahr 2008 (ungefähre Zahlen):
7'600: 75% = 5'700 per MIV, 15% per ÖV, 10% mit Fahrgemeinschaften & Radverkehr.
Jahr 2020 (geschätzte Zahlen mit S-Bahn FL.A.CH 2015):
10'000: 45% = 4'500 per MIV, 40% per ÖV, 15% mit Fahrgemeinschaften & Radverkehr.

E) Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Fortschrittliche Arbeitgeber beweisen, dass der MIV-Anteil im für Spitzenbelastungen kritischen Arbeitsverkehr von heute etwa 75% im Jahresdurchschnitt durch konsequentes BMM schon beim heutigen ÖV-Angebot auf etwa 50% gesenkt werden kann.

BMM führt zum Erfolg, wenn nicht parallel zum ÖV-Ausbau und zu den Strukturverbesserungen für den Radverkehr auch der MIV durch Umfahrungsstrassen attraktiver gemacht wird!

Der VCL-Vorstand bittet um wohlwollende Berücksichtigung seiner Stellungnahme. Gerne bieten wir einen Gedankenaustausch zum Themenkreis Raumentwicklung und Mobilität an.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie: Remo Looser

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