Verkehrs-Club Liechtenstein

5. April 2009

LIHK: Vorstand & Geschäftsleitung

WKL: Vorstand & Geschäftsleitung

Projekt Futuro
Schlussberichte Industrie und Gewerbe, Dez. 2008
Stellungnahme des VCL

Sehr geehrte Damen und Herren

Nach Ansicht des VCL-Vorstands enthalten die Schlussberichte "Futuro Industrie" der LIHK und "Futuro Gewerbe" der WKL wenige Aussagen, die den Weg in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung weisen. Der VCL-Vorstand begrüsst die Aussagen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, soweit sie den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr betreffen. Allerdings zeigen die Berichte immer wieder das stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Denken. In dieser Stellungnahme legt der VCL-Vorstand gemäss den Vereinsstatuten den Schwerpunkt auf die Verkehrs-Mobilität.

**A) Nachhaltige Entwicklung**

Im Bericht "Futuro Industrie" wird auf Seite 23 folgende Aussage gemacht: "Im Sinn eines nachhaltigen Wachstums ist auf Landschaftsschonung und Umweltverträglichkeit zu achten. Bauliche Erweiterungen sind notwendig, müssen aber behutsam vorgenommen werden."

Doch der VCL-Vorstand ist überrascht, dass eine nachhaltige Entwicklung nicht zu den grundlegenden Werten gehört, die in Kapitel IV Seite 19 aufgeführt sind.

Demgegenüber erkennt RR Hugo Quaderer im Vorwort des Raumordungsberichts 2008 die Bedeutung einer intakten Umwelt mit hoher Lebensqualität. 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!

Ein Projekt Futuro ohne klares Bekenntnis zu einer nachhaltigen Entwicklung der Region ist nach Ansicht des VCL-Vorstands in keiner Weise zukunftsfähig!

Gerade die Verkehrs-Mobilität ist wegen ihres teuren Ressourcenverbrauchs sowie der hohen gesundheitsschädigenden Belastung von Mensch und Umwelt und der sozialen Benachteiligung grosser Bevölkerungsgruppen eine grosse strategische Herausforderung.

**B) Verknappung fossiler Energieträger**

Die heutige Verkehrs-Mobilität beruht auf der Verfügbarkeit von 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.

Im Kapitel III, Künftiger Handlungsbedarf wird unter "Internationaler Kostenwettbewerb" auf die langfristig zu erwartende Preissteigerung von Rohstoffen und die weltweit zunehmende Ressourcenknappheit hingewiesen, die Liechtenstein als Nettoimporteur besonders stark betrifft. Aus Sicht der Verkehrs-Mobilität wichtigste Rohstoffe sind die fossilen Treibstoffe.



Brie0905.doc Postfach 813, 9490 Vaduz, T/F 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Im Kapitel VI, Umsetzungsinitiativen wird unter “Versorgungssicherheit” auf die Verbesserung derselben für fossile Energieträger und Elektrizität hingewiesen. Im Schlussbericht “Futuro Industrie” heisst es zudem: “Auf günstige Energiekosten wird ein besonderes Augenmerk gelegt.” Leider entsteht der Eindruck, dass sich die Industrie der strategischen Bedeutung von “Peak Oil and Gas” noch zu wenig bewusst ist.

Die wirtschaftlichen und sozialen Folgen einer Verkehrspolitik, die das Ende billiger Energie nicht berücksichtigt und die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) weiter steigert, scheinen dem VCL-Vorstand strategisch ein Schritt in die falsche Richtung!

**C) Verkehrsinfrastruktur: Angebot bestimmt Nachfrage**

Die Verkehrsmittelwahl (zu Fuss gehen, Rad fahren, ÖV, MIV) wird weitgehend durch das Angebot vorgegeben. Denn die meisten Menschen können Ihre Eigenverantwortung nur innerhalb der vorgegebenen Strukturen wahrnehmen. Darum sollten heute – speziell auch im Hinblick auf die Energiesituation – mit erster Priorität der Fuss- und Radverkehr (Aktiv-Verkehr) sowie der öffentliche Verkehr (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.

**D) Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)**

Die Stau-Probleme an neuralgischen Zufahrtspunkten werden vor allem durch den Arbeitspendlerverkehr verursacht. Statt des geforderten Strassen-Ausbaus für den motorisierten Individualverkehr (der Begriff “privater Verkehr” ist irreführend, da auch der Fuss- und Radverkehr privat oder individuell ist) müssen vielmehr die Arbeitgeber ihre Verpflichtung gegenüber Gesellschaft und Umwelt wahrnehmen: durch Betriebliches Mobilitätsmanagement die Zahl der MIV-Arbeitswege reduzieren und diejenige des ÖV und Aktiv-Verkehrs erhöhen. Damit wird eine effiziente, wirtschaftliche und zukunftsfähige Abwicklung des täglichen Verkehrs möglich; ohne Fehlinvestitionen in Umfahrungsstrassen!

Einzelne liechtensteinische 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.

Der Ausbau der Eisenbahn zum regionalen Rückgrat des öffentlichen Verkehrs mit Bussen als Zubringer/Abholer sowohl in Vorarlberg, auf der Strecke Feldkirch-Buchs und im St. Galler Rheintal bis etwa 2015/2013 wird die Arbeitswege per ÖV für eine grosse Anzahl von Einpendlern attraktiv machen. Durch Betriebliches Mobilitätsmanagement kann der MIV-Anteil im für Spitzenbelastungen kritischen Arbeitsverkehr durch diesen ÖV-Ausbau zusammen mit Massnahmen für den Aktiv-Verkehr auf etwa 40 – 45% gesenkt werden.

Aus volkswirtschaftlichen Gründen und aus Sicht einer zukunftsfähigen Verkehrsabwicklung durch BMM der Arbeitgeber ist ein Ausbau paralleler Infrastrukturen für MIV/ÖV unsinnig.

Gerne bietet der VCL-Vorstand einen Gedankenaustausch zum Themenkreis Verkehrs-Mobilität und Betriebliches Mobilitätsmanagement an.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL




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