

6. November 2009

An die Mitglieder des Hohen Landtags
An die Mitglieder der Fürstlichen Regierung
An die Parteipräsidenten

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie erhalten im Anhang (Adi-Gross2009-09-15VN.pdf) den lesenswerten VN-Beitrag mit Adi Gross, Geschäftsführer des Energieinstituts Vorarlberg betreffend Mobilität und nötigem Umdenken in der Verkehrsmittelwahl.

Der Vorarlberger Landtag hat am 9. Juli 2009 die Erkenntnisse des Projekts "Energiezukunft Vorarlberg" zustimmend zur Kenntnis genommen. Mit Anhang "Vlbg-Energie2009-03 Adi Gross1p5p.pdf" erhalten sie die Grafik der gewünschten Energiezukunft für Vorarlberg. Der Anhang "Vlbg-Energie-Mobilitaet.pdf" zeigt die Ergebnisse der Werkstatt "Mobilität".

Ganz offensichtlich widerspricht die Südumfahrung Feldkirch mit einem Tunnelast bis fast zur Grenze den Erkenntnissen des Projekts "Energiezukunft Vorarlberg" diametral. Der Tunnelast widerspricht dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention und wird von unserer Regierung abgelehnt. Diese Fehlinvestition wird den öffentlichen Verkehr stark konkurrenzieren und ein Umsteigen der Einpendler verhindern. Eine Bahn-Südeinfahrt Tisis-Feldkirch mit Stadterschliessung hingegen entspricht der "Energiezukunft Vorarlberg"; sie berücksichtigt Energieverteuerung, Klimawandel und nachhaltige Entwicklung.

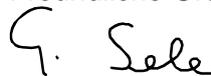
Doch auch Liechtenstein plant Umfahrungsstrassen – von Triesen Süd vorbei an Vaduz bis zur Hilti AG in Schaan. Nun soll die 1. Etappe der Nordumfahrung Schaan (Industriezubringer Schaan genannt) realisiert werden. Als nächster Schritt wird die 1. Etappe der Umfahrung von Vaduz bis Triesen Süd (Industriezubringer Triesen genannt) ins Auge gefasst.

Der heutige grosse Anteil von Wegen allein im Auto ist eine Folge der auf billiger Energie beruhenden Zersiedelung. In Anbetracht der absehbaren Verteuerung von Energie (Peak Oil) ist es aus wirtschaftlichen und sozialen Überlegungen strategisch klug, den Auto-Anteil an den Wegen bewusst zu reduzieren. Dies gilt speziell für Spitzenlasten erzeugende Arbeitswege. Durch konsequentes Betriebliches Mobilitätsmanagement kann der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von heute etwa 75% innerhalb von wenigen Jahren auf 50% gesenkt werden. Durch Verbesserung der Rad-Infrastruktur und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit der Bahn als Rückgrat ist ein Anteil des motorisierten Individualverkehrs für Arbeitswege von nur 40% erreichbar.

Der Ausbau der Auto-Infrastruktur für den Spitzenbedarf ist nicht nachhaltig, nicht zukunftsfähig und volkswirtschaftlich nicht klug. Das über 30 Jahre alte Projekt einer Umfahrungsstrasse – von den Schaaner Stimmbürgern schon 2 Mal abgelehnt – berücksichtigt weder Energieverknappung noch Klimawandel.

Die Zustimmung zur 1. Etappe der Nordumfahrung Schaan, dem so genannten Industriezubringer, wird unweigerlich zur 2. Etappe führen und damit zu einer Transitverbindung AT-CH durch ein intaktes Landwirtschaftsgebiet. Der VCL-Vorstand ersucht den Hohen Landtag, den Finanzbeschluss zur Realisierung des Industriezubringers Schaan zurückzuweisen.

Freundliche Grüsse



Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Beilagen: Adi-Gross2009-09-15VN.pdf, Vlbg-Energie2009-03 Adi Gross1p5p.pdf,
Vlbg-Energie-Mobilitaet.pdf

Mobilität: „Neue Haltung zum Auto“

■ Energieinstitut plädiert für eine „rationale Einstellung“ zur Mobilität. 15.9.09

Es ist vor allem das Mobilitätsverhalten, über das man laut Adi Gross, Leiter des Energieinstituts Vorarlberg, im Zuge der Klimaschutz-Diskussion nachdenken muss. Denn:

In gewisser Weise geht es darum, die Straßen für den sanften Verkehr zurückzuerobern.



ADI GROSS
ENERGIEINSTITUT

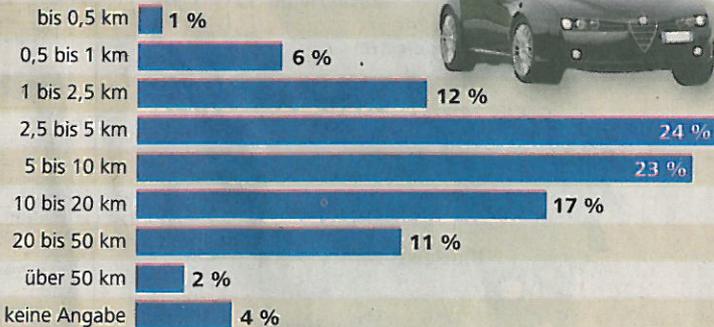
bei nicht vordergründig gegen das Auto. Es geht vielmehr um die Frage, wie wir das Grundbedürfnis nach Mobilität für Alle unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit sichern können“, betont Gross. Lösbar sei das nur mit einem umfassenden Mobilitätssystem – und nicht mit einer einzigen Technologie.

Das Rad im Mittelpunkt

Eine Reihe von Lösungskonzepten sowie die „herausragende Bedeutung“ des Nahverkehrs eröffne der Blick auf die Statistik: Zwei Drittel aller zurückgelegten Wege mit dem Auto sind kürzer als zehn Kilometer, gar 95 Prozent unter 50 Kilometern. „Im unteren Kilometer-Bereich könnte beispielsweise das Fahrrad einen wesentlichen Teil der Pkw-Wege substituieren“, betont der Energie-Experte. Notwendig sei dafür allerdings der „konsequente Ausbau“ des Radwegnetzes für den Alltag,

Länge der Wege mit dem Auto

2/3 aller Pkw-Wege sind kürzer als 10 Kilometer



VN-Grafik, Herry Consult



Die Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs muss laut dem Energieinstitut deutlich erhöht werden. (Foto: VN/Hartinger)

die Bevorrangung des Radverkehrs sowie leicht zugängliche und hochwertige Abstellanlagen. „In gewisser Weise geht es darum, den Straßenraum für den sanften Verkehr zurückzuerobern“, betont Gross.

Unpopuläre Maßnahmen

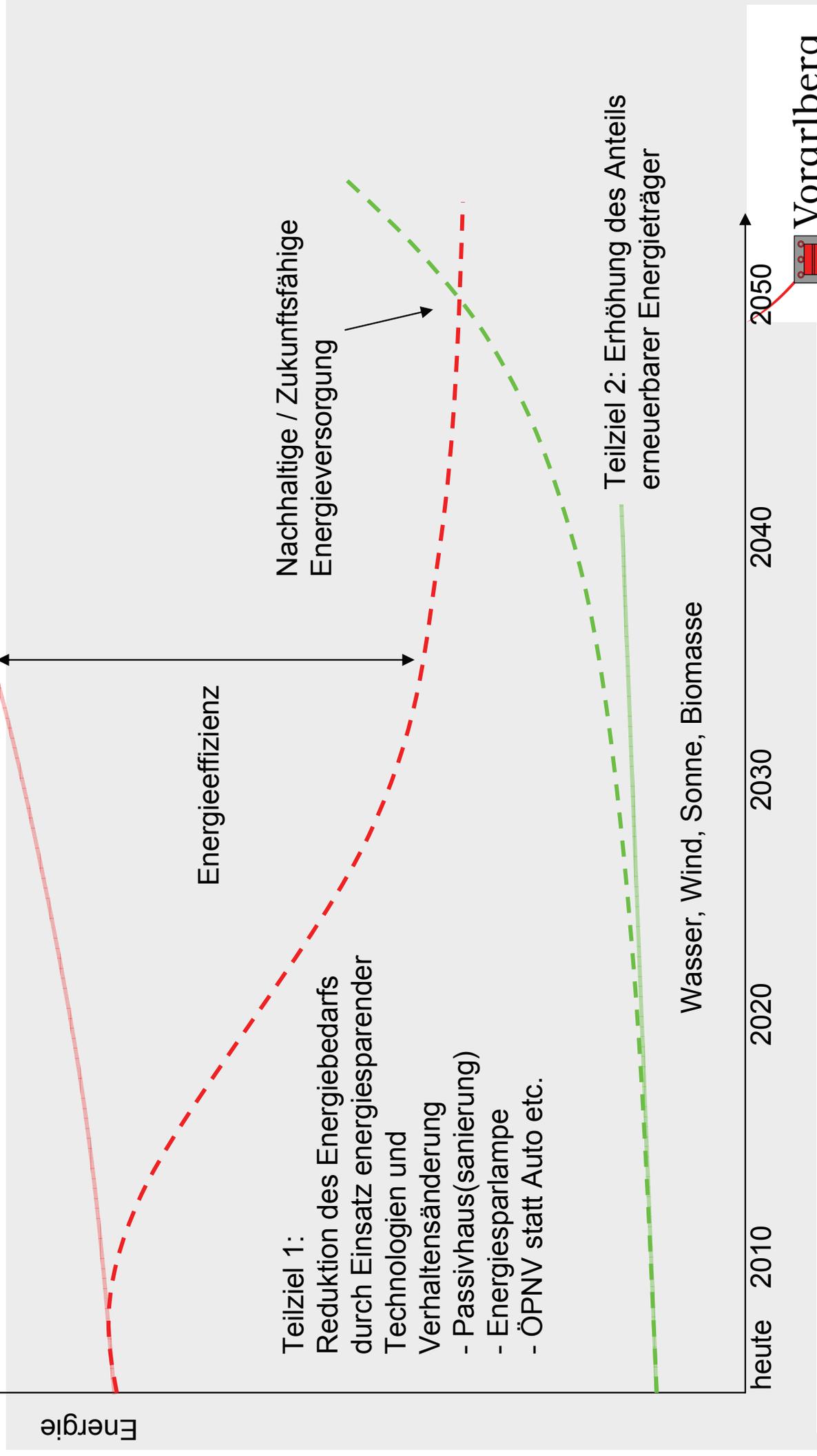
Eine entscheidende Rolle spiele darüber hinaus der öffentliche Verkehr – der bereits jetzt vorbildlich ausgebaut sei. „Wir müssen die Nutzungshäufigkeit erhöhen. Eine Angebotsverbesserung alleine ist erst ein Schritt“, sagt Gross. Notwendig sei eine umfassende Komplementärstrategie, will heißen: Der Individualverkehr müsse zurückgedrängt werden. Damit verbunden sind laut Gross durchaus unpopuläre Maßnahmen. Beispiele? Flächendeckende und tarifierte Parkraumbewirtschaftung, Reduzierung des dafür gewidmeten Straßenraumes, Geschwindigkeitsreduktion sowie die Reformierung der Pendlerpauschale.

„Viele Mobilitätsdiskussionen haben damit zu tun, dass das Auto immer noch einen Imagefaktor darstellt und nicht einfach nur ein Gebrauchsgegenstand ist“, sagt Gross. Der Alternative zum Auto müsse zukünftig Priorität eingeräumt werden – eine „rationale Haltung“ zum Auto sei unumgänglich. „Es muss uns gelingen, offen und unbefangenen darüber zu diskutieren. Auch wenn wir es schaffen, auf eine weitgehend emissionsfreie Technologie umzusteigen“, sagt Gross.

Sensibilisierung

Einen Schritt zur Sensibilisierung will das Energieinstitut in der kommenden Woche setzen. Im Zuge des „autofreien Tages“ findet die „Vorarlberg Mobil Woche“ statt – mit zahlreichen Aktionen im ganzen Land. „Ein kleines Mosaiksteinchen in eine mobile und gleichzeitig nachhaltige Verkehrszukunft“, betont Gross. (VN-fd)

Die gewünschte Zukunft



Werkstatt Mobilität

Visionselemente

Kernelemente des Zukunftsbilds (=nachhaltiges Mobilitätssystem 2050):

Aktiv-Verkehr (Fuß & Rad) ist Hauptverkehrsträger

bei allen kurzen Wegen

Ein attraktiver und energieeffizienter Öffentlicher Verkehr

ist die dominante Verkehrsform bei allen längeren Wegen, stellt eine schnelle Erreichbarkeit aller wichtigen Zielpunkte im Land sowie zu wichtigen überregionalen Zentren sicher

Funktionierende, attraktive Nahversorgung

existiert in allen größeren Siedlungsgebieten

Güter aus regionaler, biologischer Erzeugung

decken einen hohen Anteil des Versorgungsbedarfs von Bevölkerung und Wirtschaft

Energieeffiziente, umweltfreundliche und leise PKWs

decken den verbleibenden Bedarf an motorisiertem Individualverkehr (z.B. für die Erreichbarkeit von Randlagen), orientieren sich innerorts an den Geschwindigkeits- und Sicherheitsbedürfnissen des Aktiv-Verkehrs

Energieeffiziente, umweltfreundliche, leise und leistungsfähige Gütertransportsysteme

sichern die Versorgung mit den benötigten lokalen, regionalen und überregionalen Gütern

Leitsätze

- Freude an aktiver Bewegung, Freude am Kontakt mit MitbürgerInnen, Gelassenheit im Umgang mit Zeit sowie Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse anderer Menschen machen den Aktiv-Verkehr (Fuß- und Radverkehr) zur wichtigsten Mobilitätsform bei allen kurzen Wegen.
- Eine faire und solidarische Nutzung von begrenzten Ressourcen, ein respektvoller Umgang mit den Bedürfnissen anderer Menschen, Gelassenheit und die Freude am Kontakt mit anderen Menschen unterstützen die Etablierung von flächendeckenden, attraktiven und energieeffizienten öffentlichen Verkehrssystemen. Diese ermöglichen eine schnelle Erreichbarkeit aller wichtigen Zielpunkte für alle Bevölkerungsschichten.
- Bereitschaft zur Veränderung, eine faire, solidarische Nutzung von begrenzten Ressourcen und der respektvolle Umgang mit den Bedürfnissen und Entwicklungschancen anderer Menschen fördern die Etablierung energieeffizienter, umweltfreundlicher, leistungsfähiger und leiser Kraftfahrzeuge und

Werkstatt Mobilität - Leitsätze und Handlungsempfehlungen

Gütertransportsysteme. Transportsysteme, deren Geschwindigkeit sich in Siedlungsgebieten an den Sicherheitsbedürfnissen des Aktiv-Verkehrs orientiert.

- Gemeinschaftssinn, Solidarität mit lokalen Produzenten, Gesundheitsbewusstsein und ein verantwortungsvoller Umgang mit begrenzten Ressourcen stärken Erhaltung und Ausbau einer flächendeckenden, attraktiven Nahversorgung mit Nahrungsmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs aus vorrangig regionaler, umweltfreundlicher und biologischer Produktion.

Empfehlungen an Handlungsträger

- EU, Bund, Land und Gemeinden schaffen die Voraussetzungen für Kostenwahrheit im Verkehr durch ein leistungsabhängiges, verursachergerechtes Mautsystem, eine Ökologisierung des Steuersystems und durch die Umsetzung einer durchgängigen Parkraumbewirtschaftung.
- Die öffentliche Hand – aber auch Betriebe und Privatpersonen – bieten im eigenen Tun ein überzeugendes Vorbild und initiieren Leuchtturmprojekte.
- EU, Bund, Land und Gemeinden schaffen Gesetzen und Normen, in denen alte Denkmuster und emotionale Hürden überwunden werden.
- Land und Gemeinden stellen die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sicher und berücksichtigen dabei auch Bildungseinrichtungen, das ÖV-Angebot, das Freizeitangebot, die Arbeitsplätze sowie soziale Kontakte und Identität
- Land und Gemeinden betreiben eine aktive Trassensicherung für zukünftige Projekte speziell im Bereich der Schiene (Bahn, Straßenbahn) aber auch für Bus-, Rad- und Fußverkehr.
- Bund, Land und Gemeinden sorgen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr, der sich durch hohe Taktdichten, kurze Reisezeiten, guten Fahrkomfort und leistbaren Kosten für Personen mit geringem Einkommen auszeichnet.
- Land und Gemeinden orientieren sich konsequent an den Bedürfnissen von Aktiv-Verkehr und Anwohnern bei der Gestaltung von innerörtlichen Verkehrsräumen. Dabei wird unter anderem der Temporeduktion, der Vermeidung von MIV-Schleichverkehr, einem dichten und direkt geführten Wegenetz für den Aktiv-Verkehr sowie der Vermeidung von Lärm besonderes Augenmerk geschenkt.
- Bund, Land und Gemeinden berücksichtigen die Ziele und Erfordernisse des Umweltschutzes in strategischen und operativen Planungen im Mobilitätsbereich durch Einhaltung von Klimaschutzzielen, Emissionsgrenzen, Lärmschutzvorgaben, Flächenverbrauchs-Zielen.
- EU, Bund, Land und Gemeinden definieren langfristige Energieversorgungssicherheit im Mobilitätssektor als zentrale Zielvorgabe für strategische und operative Planungen im Mobilitätsbereich.