Stellungnahme zu den im Verkehrsbereich nötigen Massnahmen.
Nr. 42/2010 Interpellationsbeantwortung der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Reduktionsziele für Treibhausgasemissionen

Aus Umweltsicht wichtige Aussagen zum Verkehrswesen

Die Regierung bekräftigt auf Seite 13, dass die Reduktion der Treibhausgase vor allem bei uns im Land selbst erfolgen soll: “Der Vorrang nationaler Massnahmen zielt darauf ab, dass zukünftige Investitionen zur Minderung von Treibhausgasemissionen gleichzeitig zur nachhaltigen Wertschöpfung im Land führen. Zudem tragen sie in aller Regel zur Reduktion des Ausstosses von Luftschadstoffen bei, womit erhebliche Synergieffekte im Bereich der Luftreinhaltung erzielt werden.”

In der Zusammenfassung auf Seite 4 heisst es, dass “der Schwerpunkt bei Massnahmen zur Reduktion fossiler Brenn- und Treibstoffe liegt.”

Auf Seite 16 werden als “Weitere Massnahmen, bei welchen mit spürbaren Emissionsminderungen zu rechnen ist, welche aber in die obigen Reduktionsprognosen aufgrund zu grosser Erhebungsunsicherheiten nicht mit eingeflossen sind” für das Verkehrswesen aufgeführt:

– der Ersatz des Klimarappens durch eine Abgabe auf Treibstoffe
– die Einführung einer auf Effizienzkriterien beruhenden Motorfahrzeugsteuer
– der weitere Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs
– die weitere Verbreitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
– die fortlaufende Förderung des Langsamverkehrs
– die Erhöhung des Anteils von Erdgas am gesamten Treibstoffverbrauch

In Liechtenstein verschlingt der motorisierte Verkehr 27% des Gesamtenergiebedarfs, verursacht 36% der Treibhausgase und zudem viele giftige Schadstoffe sowie krank machenden Lärm. Die Regierung ist somit gefordert, das Verkehrswesen bei den Reduktionsüberlegungen für Energie und Treibhausgase durch klar formulierte Massnahmen mit einzubeziehen.

Im Folgenden nimmt der VCL Stellung zu den im Verkehrsbereich aus seiner Sicht nötigen Massnahmen und begründet diese.

Motorfahrzeugsteuer

Eine wichtige Massnahme ist eine verursachergerechte Motorfahrzeugsteuer, die statt des Fahrzeuggewichts neu den CO_2-Ausstoss als Bemessungsgrundlage verwendet.

Es macht keinen Sinn, mit einer Revision der Motorfahrzeugsteuer auf die schweizerische Umweltetikette warten zu wollen; denn diese wird von vielen Fachleuten als ebenso untauglich bezeichnet wie die Energieetikette.

Denn durch die Berechnungsweise der Energieetikette, welche das Gewicht als mildernden Faktor mit einbezieht, kann ein schweres Auto mit 140 g CO_2/km in der Klasse A landen, ein leichteres Auto mit 110 g CO_2/km in der Klasse B.

Die VCL-Stellungnahme vom November 2008 zum Rabattmodell für die Motorfahrzeugsteuer findet sich auf http://www.vcl.li/?page=2104.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kann vor allem dann einen wesentlichen Beitrag zur Emissionsreduktion der MIV-Arbeitswege leisten, wenn die Schiene als Rückgrat des ÖPNV ausgebaut wird mit dem Linienbus als Zubringer und Feinverteiler.

Es ist also vor allem der Ausbau der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs zur S-Bahn mit 30-Minuten-Takt bis 2015 zu realisieren. Zusammen mit den für 2013 vorgesehenen Verbesserungen im Personenschienenverkehr auf der Schweizer Rheinseite und in Vorarlberg kann in Verbindung mit Betrieblichem Mobilitätsmanagement möglichst vieler Arbeitgeber eine drastische Reduktion des Auto-Anteils an den Arbeitswegen erreicht werden; mit entsprechender Reduktion der CO_2-Emissionen.

Natürlich sind auch weitere Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs per Linienbus unabdingbar.

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Um dem BMM zum Durchbruch zu verhelfen, sind folgende Massnahmen nötig:
- Die Landesverwaltung verbessert ihr eigenes BMM und macht es tauglicher
- Die Gemeinden führen für ihre Mitarbeitenden BMM ein
- Alle öffentlich mitfinanzierten Schulen führen für ihre Mitarbeitenden BMM ein
- Alle öffentlichen Parkplätze von Gemeinden und Land werden bewirtschaftet
- Der AHV-Freibetrag für Mobilitätsbeiträge wird von CHF 200 auf CHF 1'200 erhöht

In Liechtenstein sind 30% der Arbeitswege kürzer als 3 km Weglänge. Die Zielvorgabe für den Fuss- und Radverkehr für Arbeitswege ist mit 20% (heute etwa 5%) durchaus realistisch.

Nach der Inbetriebnahme der S-Bahn Feldkirch-Buchs im 30-Minuten-Takt im Jahr 2015 und den schon für 2013 geplanten Eisenbahn-Verbesserungen in der Nachbarschaft sowie der Optimierung der Linienbusse als Zubringer und Feinverteiler ist eine Zielvorgabe für den öffentlichen Verkehr für Arbeitswege mit 40% (heute etwa 15%) realistisch.

Für Fahrgemeinschaften und Werkbusse ist die Zielvorgabe 15% (heute 5%).

Mit den richtigen Massnahmen kann der motorisierte Individualverkehr (allein per Auto oder Motorrad) für Arbeitswege von heute 75% auf 25% gesenkt werden.

Die Vorbildwirkung von Verantwortungsträgern in Politik, Verwaltung und Privatindustrie kann nicht hoch genug bewertet werden.

Aktivverkehr (Fuss- und Radverkehr; auch Langsamverkehr genannt)

Bundesrat Moritz Leuenberger zum Potential des Aktivverkehrs (Velojournal 6709 2009-11): “Das Potential des Langsamverkehrs ist sehr gross: 12% der Auto- und rund 20% der Tram- und Busfahrten sind kürzer als 1 Kilometer. Davon könnte ein beträchtlicher Teil auch zu Fuss zurückgelegt werden. Zudem sind die Hälfte der Autofahrten und 80% der Tram- und Busfahrten nach weniger als 5 Kilometern beendet. Wenn ein Viertel davon mit dem Velo zurückgelegt würde, wären doppelt so viele Velofahrer auf unseren Strassen unterwegs.”

Der Nahverkehr bis 5 km Weglänge bietet also ein stark unterschätztes Reduktionspotential für Energie und Treibhausgase.

Um den Radverkehr richtig zu fördern braucht es:
- Verbesserungen der Radweg-Infrastruktur → direktere und angenehmere Fahrt
- Zusätzliche, richtig platzierte Radbrücken über den Rhein für CH-Arbeitspendler
- Überdachte eingangsnahe Fahrradabstellanlagen bei Gebäuden mit Publikumsverkehr
- Überdachte eingangsnahe Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende
- Attraktive Umkleideräume mit Duschen für Mitarbeitende

Für alle Wege sind 30% (heute etwa 17%) eine untere Zielvorgabe für den Aktivverkehr.

Für Vorarlberg lauten die Zahlen für den Fuss- und Radverkehr: heute 33%, Ziel 51% bis 2050; dies gemäss dem Projekt “Energiezukunft Vorarlberg”, Werkstatt “Mobilität”.

2000-Watt-Gesellschaft

Es ist heute bekannt, dass die Industrieländer ihren Ressourcenverbrauch auf etwa ein Drittel von heute reduzieren müssen – auch um wirtschaftlich wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Stadt Zürich sowie Städte im Bodenseeraum haben sich bereits dafür entschieden.
Das Verkehrswesen betreffend sind obige Vorschläge unabdingbare Bausteine auf dem Weg in eine nachhaltige Zukunft.

Der VCL-Vorstand dankt für die Berücksichtigung seiner begründeten Vorschläge.

Für den VCL-Vorstand, Georg Sele (2010-05-25)

Diese Stellungnahme geht an die Landtagsfraktionen, die Parteien und die Regierung.
Sie wird auf der VCL-Homepage veröffentlicht.