Verkehrs-Club Liechtenstein

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

12. Juni 2012

Herr Regierungschef-Stellvertreter
Dr. Martin Meyer
9490 Vaduz
(per E-Mail Brie1205_2012-06-12)

Energiestrategie 2020

Sehr geehrter Herr Regierungschef-Stellvertreter

Vielen Dank für die Zusendung der gedruckten Version der “Energiestrategie 2020” am 5. Juni. Die Energiestrategie ist aus Sicht des VCL-Vorstands sauber erarbeitet und dargestellt; ein grosser Qualitätssprung gegenüber dem “Energiekonzept 2013”. Die Lektüre mit Schwerpunkt Mobilität hat allerdings einige Fragen aufgeworfen. Diese sollen im Folgenden erläutert werden.

Zieldefinition und erfolgversprechende Massnahmen

Auf S9 unter “Massnahmenkatalog: Ein möglicher Weg zum Ziel” heisst es:
“Bis zu diesem Zeitpunkt besteht im Rahmen der Energiestrategie 2020 das grösste Potential durch eine Umlagerung von den individuellen, motorisierten Verkehrsmitteln auf öffentliche Verkehrsmittel und den Aktivverkehr (zu Fuss und mit dem Fahrrad) sowie durch die Senkung des Treibstoffverbrauchs der Fahrzeugflotte.”

Auf S59 unten heisst es unter “Mobilität”:
“Neben dem (technischen) Effizienzpotential bei den individuellen Verkehrsmitteln besteht jedoch insbesondere grosses Effizienzpotential durch eine Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel, den aktiven Langsamverkehr (zu Fuss und mit dem Fahrrad) sowie bei der Raumplanung.”

Diese Aussagen entsprechen sinngemäss auch dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein. Darin wird eine grenzüberschreitende effiziente Verkehrsabwicklung gemäss der Kaskade “3V” gefordert. Also in dieser Reihenfolge der Prioritäten:
– Verkehr vermeiden;
– Auto-Verkehr auf öffentlichen Verkehr und Fuss-/Radverkehr verlagern;
– Verkehr verträglich gestalten.

Leider stellt der VCL-Vorstand fest, dass etliche zieldienliche Massnahmen in der “Energiestrategie 2020” nicht aufgenommen wurden!

Elektro-Mobilität

Auf S59 unten im Kapitel “Mobilität” und im Anhang S28-29 Massnahme 2.8 werden Elektrofahrzeuge behandelt.

Allerdings scheinen die Autoren nicht berücksichtigt zu haben, dass bei der Elektro-Mobilität auf der Strasse die Elektro-Fahrräder in den nächsten Jahren die wichtigste Form der Elektro-Mobilität sein werden und erhebliches Energie-Einsparpotential bieten.

Gemäss Erhebungen und eigener Erfahrung ersetzen die Elektro-Fahrräder vor allem das Auto als Verkehrsmittel und machen vielfach die Anschaffung eines Zweit-Autos unnötig.

Weitere Information: Nahmobilität 2.0
http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content,lang,1/oid,5606/ticket,guest

Mobilität – Verhaltensänderung – Infrastruktur

Auf S78 wird das Thema “Suffizienz” behandelt, das “in der Regel wenig Beachtung findet”. Und weiter: “Diese technologiezentrierte Betrachtungsweise lässt den Menschen und seine Bedürfnisse als eigentliche Ursachen des Energie- und Ressourcenbedarfs weitgehend ausser Acht. Dies hat in der Praxis häufig zur Folge, dass erzielte Effizienzgewinne durch direkten oder indirekten Mehrverbrauch (sogenannte Rebound- oder Backfire-Effekte)[98] wieder zunichte gemacht werden.”
“Die vorliegende Energiestrategie beruht auf der Annahme, dass die Bereitschaft in der Gesellschaft grösser ist, in Energieeffizienz und erneuerbare Energien zu investieren, als den eigenen Konsum zu überdenken und den Lebensstil zu hinterfragen. Eine ‚staatlich verordnete’ Suffizienz, also z.B. ein gesetzlicher verordneter Zwang zum Verzicht auf bestimmte Güter und Dienstleistungen, ist nicht im Fokus dieser Strategie. Massnahmen zur Reduktion des Konsums (z.B. in Form von gefahrenen Kilometern) werden vielmehr auf freiwilliger Basis vorgeschlagen.”

Im Anhang S19 Massnahme 2.1 “Mobilität und Raumplanung” entsprechen die Formulierungen dieser politischen Vorgabe.

Es ist Fachleuten bekannt, dass nur auf Freiwilligkeit beruhende Massnahmen im Verkehrswesen wenig Effekt zeigen. Um Verhaltensänderungen in der Verkehrsmittelwahl zu erreichen, braucht es finanzielle und emotionale Anreize und Abreize.

Leider fehlt auch die Aussage, dass die Wahl des Verkehrsmittels weitgehend von der jeweiligen Infrastruktur abhängt. In den letzten Jahrzehnten wurde vor allem jene für den Autoverkehr stark ausgebaut und sie wird immer noch laufend optimiert. Politik und Verwaltung bräuchten sich über die Auto-Folgen ihrer Investitionen nicht zu wundern. Doch weder Politik noch Verwaltung scheinen begriffen zu haben, dass es nicht um “staatlich verordnete Suffizienz” geht, sondern um die richtigen Voraussetzungen zur bewussten Veränderung der Verkehrsmittelwahl.

In Realität sehen Land und Gemeinden sowohl im Unterland wie Oberland einen massiven Bau von Umfahrungsstrassen vor und sichern heute die Korridore. Dies steht in krassem Gegensatz
- zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl hin zu mehr Aktivverkehr (Fuss- und Radverkehr) und zu mehr öffentlichem Verkehr;
- zu einer Reduktion des Energiebedarfs im Verkehrswesen;
- zum Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein;
- zum Energie- und CO_2-Absenkpfad der Energiestadt.

Natürlich fördern attraktive und direkte Fuss- und Radwege den Umstieg auf Fortbewegung aus eigener Kraft; der Ausbau des öffentlichen Verkehrs zieht zusätzliche Fahrgäste an. Doch dies reicht nicht. Das “grosse” Umsteigen findet nur statt, wenn keine Attraktivitätssteigerung für den Autoverkehr durch Bau neuer Strassen realisiert wird!

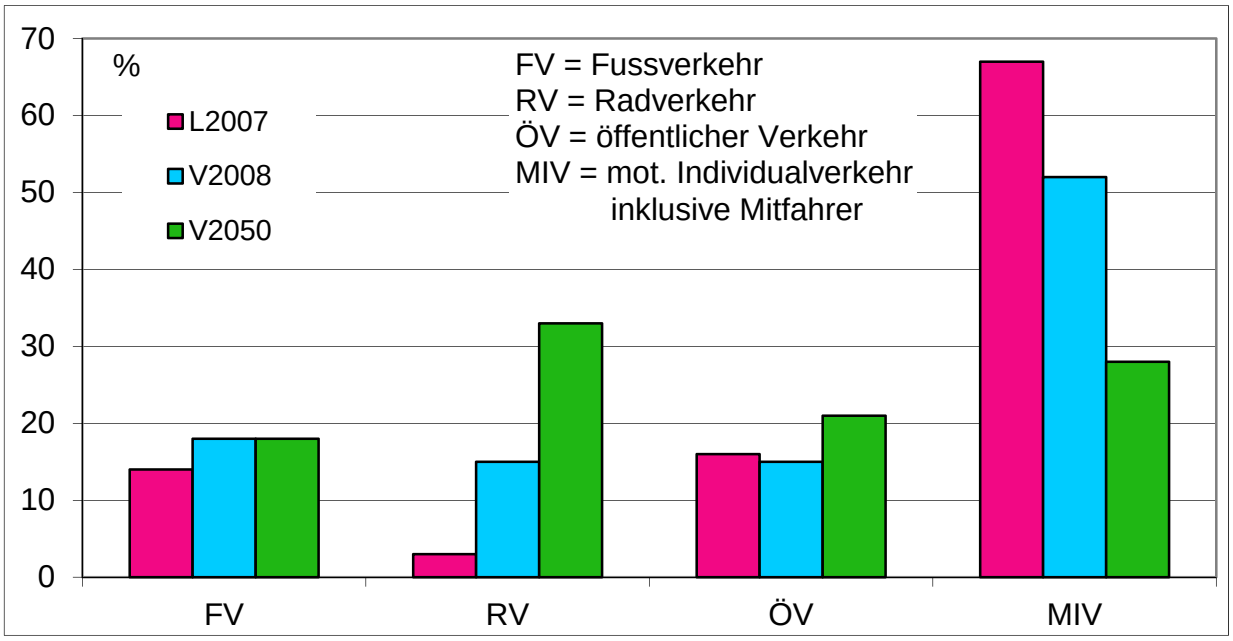
Modalsplit – Chance des Aktivverkehrs (Nahmobilität)

Auf S119 ist im“Fazit” im dritten Abschnitt zu lesen: “Durch die Mobilität machen die fossilen Treibstoffe gegenwärtig rund einen Fünftel des Energiebedarfs aus. Sie sind allerdings momentan technisch nur schwer zu ersetzen. Der im Rahmen von Elektromobilität eingesetzte Strom müsste nachhaltig bereitgestellt werden. Aus diesen Gründen besteht im Rahmen der Energiestrategie 2020 das grösste Potential durch eine Umlagerung von den individuellen, motorisierten Verkehrsmitteln auf öffentliche Verkehrsmittel.”

Zu einem völlig anderen Schluss kam die Werkstatt “Mobilität” im Prozess “Energiezukunft Vorarlberg”; nämlich, dass der Radverkehr eine wesentliche Rolle zu spielen hat!

Siehe: http://www.energiezukunft-vorarlberg.at/denkwerkstaetten/mobilitat/interview
Schritt für Schritt zur Energieautonomie in Vorarlberg: 101 enkeltaugliche Massnahmen
3.4 Mobilität: Seiten 24 – 27; 4.4 Mobilität und Raumplanung: Seite 42
http://www.energiezukunft-vorarlberg.at/wp-content/uploads/2011/11/Schlussbericht_Maßnahmenplanung2020_2.-Auflage.pdf
Seite 11 und Seite 12 von http://www.vorarlberg.at/pdf/projektblaetter.pdf

Brie1205 Postfach 813, 9490 Vaduz, T/F 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li



Die Grafik zeigt die Daten des Modalsplits für alle Wege für Liechtenstein (L) und Vorarlberg (V) und die erwünschte Modalsplitänderung in Vorarlberg (V). Dies ist die Grundlage zu den Überlegungen der Reduktion des Energiebedarfs im Verkehrswesen in Vorarlberg.

Es ist offenkundig, dass Vorarlberg heute eine wesentlich günstigere Ausgangslage hat als Liechtenstein (Verkehrserhebung 2007: MIV = 67%, ÖV = 16%, Fuss-/Radverkehr = 17%); dies dank – im Gegensatz zu Liechtenstein – jahrelanger kluger Radverkehrs-Politik in Vorarlberg.

Nicht nur in Vorarlberg, sondern auch in Deutschland wird dem Aktivverkehr und vor allem dem Radverkehr eine hohe Bedeutung beigemessen. Dies nicht nur aus energetischen Überlegungen, sondern auch wegen der gesundheits- und gesellschaftspolitischen sowie raumplanerischen Vorteile.

Als idealer Modalsplit in Deutschland wird definiert:
- Fussverkehr 30% (kommunaler Wert: 20 – 30%), heute 24%;
- Fahrrad 20% (15 – 40%), heute 10%;
- Elektro-Fahrrad 5% (3 – 5%) speziell für längere Strecken und Steigungen.

Weitere Information: Nahmobilität 2.0
http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content,lang,1/oid,5606/ticket,guest

Da auch bei uns etwa 50% der Autofahrten nur bis 5 km kurz sind, kann der Aktivverkehr, und vor allem der Radverkehr, bei Betrachtung aller Wege auch bei uns eine wichtige Rolle spielen.

Damit wesentliche Modalsplit-Änderungen hin zu mehr Radverkehr stattfinden, braucht es:
- eine wirksame Förderung des Radverkehrs;
- eine bewusste Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr;
- eine Anpassung des SVG an schnelle Alltagsradfahrende ohne/mit Elektro-Unterstützung;
- bewusst keine Attraktivitätssteigerung für den Autoverkehr.

Vielen Dank für die Kenntnisnahme der Vorschläge des VCL und die Berücksichtigung in der politischen Arbeit.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Kopie: Christoph Ospelt, Jürg Senn

Die Stellungnahme wird auf www.vcl.li unter Stellungnahmen veröffentlicht.

Brie1205 Postfach 813, 9490 Vaduz, T/F 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li