

## Rollender und ruhender Strassenverkehr – Schwerpunkt Auto-PendlerInnen

### 1) Vermeintliche Herausforderung

Politik und Behörden nehmen den rollenden Strassenverkehr als Problem wahr, besonders wenn er sich in den Hauptverkehrszeiten staut. Als vermeintlich logische Antwort planen sie neue Strassen (z.B. Stadttunnel Feldkirch und Umfahrungsstrasse Vaduz-Triesen).

Damit machen sie die Verkehrsmittelwahl "Auto" für den Arbeitsweg noch attraktiver und die Fahrt zur Arbeit allein im Auto noch wahrscheinlicher. Die Spitzenbelastung steigt weiter.

Dies auch in Missachtung der Realität des ruhenden Verkehrs: Denn etwa 50% der via Bärenkreuzung fahrenden Autos parkieren im Raum Feldkirch und etwa 90% der via Rheinbrücke Sevelen-Vaduz rollenden Autos parkieren im Raum Vaduz-Triesen.

### 2) Das echte Problem

Die Verfügbarkeit von zu vielen und für die Autofahrenden kostenlosen oder zu billigen Parkplätzen ist ein wesentlicher Grund für die Fahrt allein per Auto zur Arbeit.

Zudem sind die Parkplätze typisch näher beim Arbeitsplatz als die Haltestelle des ÖV. Wichtig für die Akzeptanz des Fahrrads ist die Verfügbarkeit von überdachten Radabstellanlagen möglichst näher beim Eingang als die Auto-Parkplätze; dezentral wenn nötig.

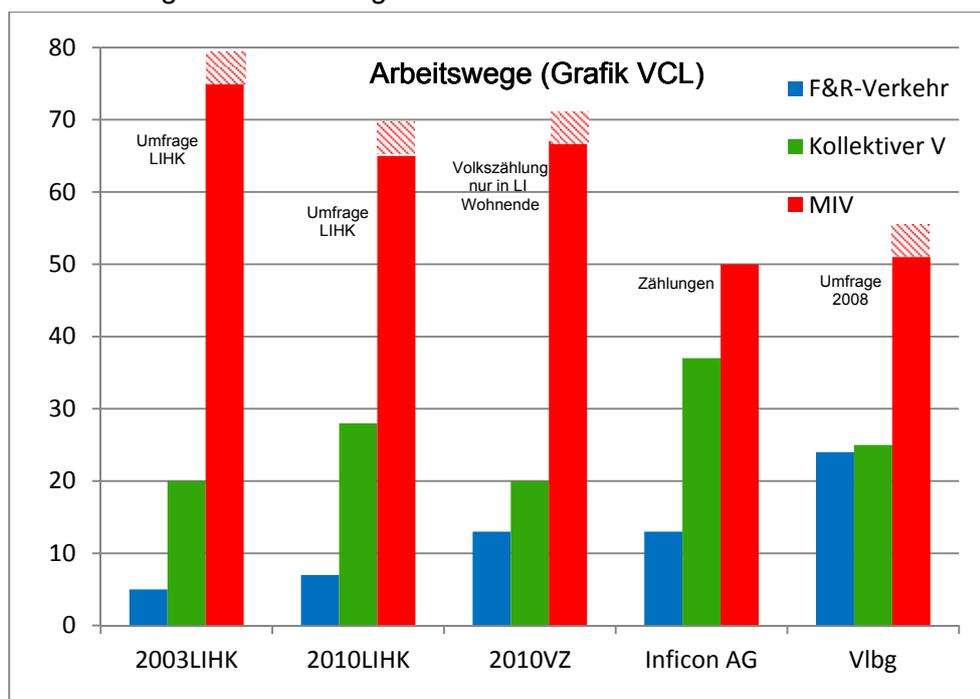
### 3) Die Verkehrsmittelwahl für Arbeitswege – Wirksamkeit von BMM

Nach Erfahrung des VCL ergeben sich etwa folgende Reduktionen des MIV im Jahresdurchschnitt in unserem nicht-urbanen Raum:

- minus 5% – minus 10% bei Ansätzen von BMM (bis -15% bei sehr gutem ÖV)
- minus 15% – minus 20% bei integriertem BMM (bis -25% bei sehr gutem ÖV)

Die Grafik zeigt den Modalsplit für Arbeitswege und dessen Veränderung:

- MIV-Reduktion LI 2003 → 2010 ≈ -10% dank Start von BMM
- Inficon AG nur ≈ 50% MIV-Anteil dank integriertem BMM
- Vorarlberg kann als Best-Practice-Beispiel dienen, speziell auch im Radverkehr; allerdings hat Vorarlberg viele urbane Räume im Verhältnis zu Liechtenstein



MIV = allein per Auto oder Motorrad

Kollektiver Verkehr = ÖV, Fahrgemeinschaft, Werk-/Schichtbus

F&R-Verkehr = Fuss- & Radverkehr = Aktivverkehr = LV

#### **4) Lösungs-Ansätze via BMM und Abstellplätze**

Nach VCL-Erkenntnis muss für die Lösung der Strassen-Überlastungen in den Hauptverkehrszeiten bei der Verfügbarkeit von kostenlosen oder zu billigen Parkplätzen angesetzt werden.

Dies bei gleichzeitiger Verbesserung der Rad-Infrastruktur (Haupttradrouten und Radbrücke Räfis – Vaduz, Obere Rüttigasse; überdachte Abstellanlagen sowie Umkleieräume/Duschen beim Arbeitgeber) und des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn FL.A.CH als Mittelverteiler, Bus als Feinverteiler).

Dadurch kann eine deutliche Änderung des Modalsplits für Arbeitswege erreicht werden.

##### **– Lenkungswirkung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement**

Erfahrungsgemäss muss die Differenz zwischen Parkplatzgebühr und Mobilitätsbeitrag im Bereich von CHF 1'500 p.a. liegen, damit sie richtig lenkungswirksam wird.

Zudem soll diese Differenz im Lauf der Jahre immer wieder erhöht werden.

##### **– Anzahl laut Gesetz benötigter Parkplätze**

Im LLGB Nr. 240 vom 25.9.2009, Bauverordnung (BauV) vom 22.9.2009 ist in Art. 35 auch die Reduktion von Abstellplätzen bei Mobilitätsmanagement von Arbeitgebern vorgesehen.

Im Gesetz sollte optimal eine maximal erlaubte Anzahl von Parkplätzen vorgegeben werden, nicht eine minimal erforderliche.

Mindestens sollten die Behörden die gesetzlich vorgesehene Reduktion von Abstellplätzen ausschöpfen, z.B. bei BMM von Arbeitgebern; BMM im Verfahren auch anregen.

In Bauordnungen für Industrie-/Gewerbebezonen soll ein maximaler Prozentsatz für Autoparkplätze bezogen auf die Mitarbeitenden festgelegt werden.

Die Gemeinde Eschen legte fest: Parkplätze für maximal 60% der Mitarbeitenden.

##### **– Gratisparkplätze besteuern**

Laut Steuergesetz sind Naturalbezüge jeglicher Art bei der Ermittlung des Bruttolohnes dazuzurechnen. Leider gilt ein Gratisparkplatz beim Arbeitgeber nicht als steuerpflichtiger Naturalbezug. Sowohl in CH wie in LI.

Dies sollte in beiden Ländern geändert werden.

##### **– Cash statt Parkplatz: California Parking Cash-Out Program**

“State law requires certain employers who provide subsidized parking for their employees to offer a cash allowance in lieu of a parking space.”

Referenz: [http://www.arb.ca.gov/planning/tsaq/cashout/cashout\\_guide\\_0809.pdf](http://www.arb.ca.gov/planning/tsaq/cashout/cashout_guide_0809.pdf)

Es ist unmoralisch oder mindestens unfair, einem Teil der Mitarbeitenden einen kostenlosen Parkplatz zur Verfügung zu stellen, ohne den Mitarbeitenden ohne Parkplatz-Anspruch einen gleichwertigen Entgelt zu zahlen.

Je nach Parkplatz-Art kostet ein Parkplatz den Arbeitgeber in Liechtenstein in einer Vollkostenrechnung zwischen CHF 500 und 5'000 pro Jahr.

##### **– Abgabe für Gratis-PP**

Im Tessin schlägt Claudio Zali von der Lega dei Ticinesi eine Abgabe von CHF 200 – 400 p.a. für Arbeitgeber pro Gratis-Parkplatz vor. (Quelle: Regional-Diagonal SRF 2014-12-13)

Der Kantonsrat hat diesen Vorstoss abgelehnt. Nach vorliegender Information ist der nächste Vorstoss in diese Richtung in Arbeit.

In unserer Region müsste die Abgabe – je nach Zentrumsnähe – zwischen CHF 360 p.a. und CHF 960 p.a. liegen. Die Einnahmen sollten zweckgebunden für öffentlichen Verkehr und Radverkehr eingesetzt werden.

Georg Sele 2015-02-18