PARLAMENTSDIENST
E 5. Feb. 2024

Motion für einen SMARTen Modalsplit

Gestützt auf Artikel 42 der Geschäftsordnung des Landtags vom 19. Dezember 2012, Landesgesetzblatt 2013 Nr. 9, reichen die unterzeichneten Abgeordneten folgende Motion ein und stellen den Antrag, der Landtag wolle beschliessen:

Die Regierung wird aufgefordert, Massnahmen zu ergreifen, um bis im Jahr 2030 einen Modalsplit von 50 MIV (Motorisierter Individualverkehr) : 50 Umweltverbundverkehr (Bus, Bahn, Fahrrad, Fussverkehr) zu erreichen.

Begründung

Mit dem Mobilitätskonzept 2030 verfügt Liechtenstein über eine Grundlage für die künftige Gestaltung des Liechtensteinischen Mobilitätsangebots. Es lässt sich feststellen, dass für das definierte Ziel einer nachhaltigen, bedarfsgerechten und sicheren Mobilität für den Lebensraum und Wirtschaftsstandort Liechtenstein Massnahmenpakete geschnürt und vermeintliche Leitprojekte in die Wege geleitet wurden. Allerdings gibt es bislang keine messbaren Ziele, welche den Erfolg der Massnahmen bestätigen oder widerlegen.

Erfolgreiche Unternehmen erarbeiten eine Strategie und definieren entsprechend *smarte*, das heisst erreichbare und messbare Ziele. SMART steht dabei für spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch und terminiert. Damit Liechtenstein eine nachhaltige Mobilität auch gelingt, fordern die Motionär:innen die Regierung auf, in der Mobilitätsplanung mit dem Modalsplit von 50:50 SMARTe Ziele zu setzen, auf welche hingewirkt werden sollen.

Das prognostizierte Wirtschaftswachstum wird das vorhandene Verkehrsproblem in Liechtenstein weiter verschärfen. Bis ins Jahr 2040 werden bis zu 100 Prozent mehr Zupendler:innen nach Liechtenstein erwartet[1], die auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Bis dahin muss unser Umweltverbund — bestehend aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fussverkehr — bereit sein, den Zulauf aufzunehmen. . Zusätzlich zu den Zupendler:innen wird auch die Bevölkerung gemäss Amt für Statistik im Trendszenario um jährliche 0.3 Prozent bis ins Jahr 2060 zugenommen haben[2]. Die wachsende Wohnbevölkerung, die zwischen den Gemeinden pendelt, hat ebenso Einfluss auf das Verkehrsaufkommen wie die steigende Anzahl an Zupendler:innen.

Von einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung, die mehr Wert auf den Umweltverbundverkehr legt, profitiert auch der Wirtschaftsstandort, da die Arbeitswege kürzer und stressfreier gestaltet werden können. Durch die Verlagerung des MIV kann direkt, wie indirekt ein wesentlicher Beitrag zu mehr Lebensqualität erreicht werden. Indirekt beispielsweise durch die Reduktion der Feinstaubbelastung und des Lärms. Direkt

[1] https://cdn2.vol.at/2007/07/wegezummobilitaetskonzept.pdf

[2] https://www.llv.li/de/medienmitteilungen/bevoelkerungsszenarien-aktualisiert

durch die Nutzung von Fuss- und Radwegen in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die sich positiv auf unsere Gesundheit auswirkt.

Die Schweiz weist, mit Ausnahmen in den beiden Coronajahren, einen Modalsplit von durchschnittlich 20 Prozent seit 2006[3] aus. Eine vom Parlament 2019 überwiesene Motion, welche einen Massnahmenplan zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr fordert, wurde von Nationalrat und Ständerat angenommen und ist in Ausarbeitung.

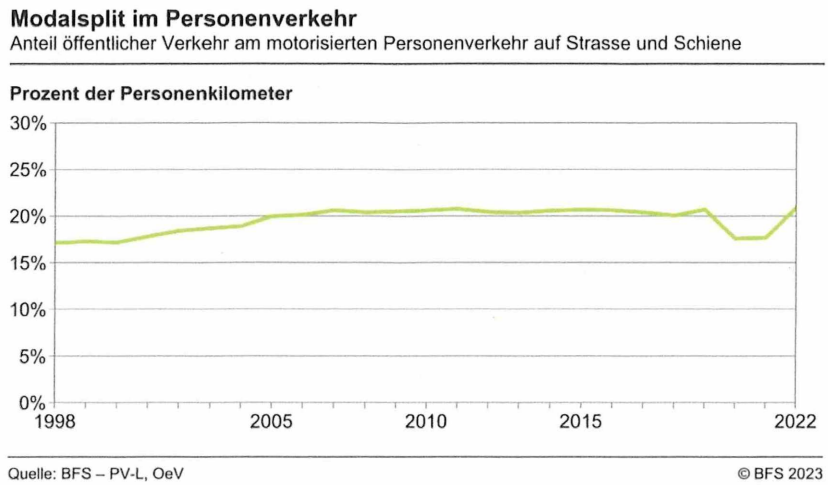


Abbildung: Modalsplit in der Schweiz

Eine Studie[4] des Citec Ingenieurs Conseils im Auftrag des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) zeigt, dass die Umsetzung der wichtigsten von insgesamt 38 darin vorgestellten Massnahmen dazu führen kann, dass die Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln um über 50 Prozent ansteigen und der öV-Modalsplit mittel- bis langfristig über 40 Prozent beträgt.

Ein Blick nach Vorarlberg zeigt, dass es möglich ist, Autofahrer:innen davon zu überzeugen, Teil des Umweltverkehrsbundes zu werden. Seit 2003 wurde der Anteil des MIV von 44 auf 41 Prozent (2017) reduziert[5]. Dabei sind die Autofahrer:innen auf den öV oder das Fahrrad umgestiegen oder habendiese beiden Möglichkeiten in ihre Mobilität integriert.

[3] https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/nachhaltige-entwicklung/monet-2030/alle-nach-themen/11-staedte-gemeinden/modalsplit-personenverkehr.html

[4] https://www.voev.ch/de/Service/content_?download=17986

[5] https://vorarlberg.at/documents/302033/472144/Mobilitätskonzept+Vorarlberg+2019+-+Endbericht.pdf/5574344b-ba57-1e25-4b68-2a11c23ba30e?t=1616161190935

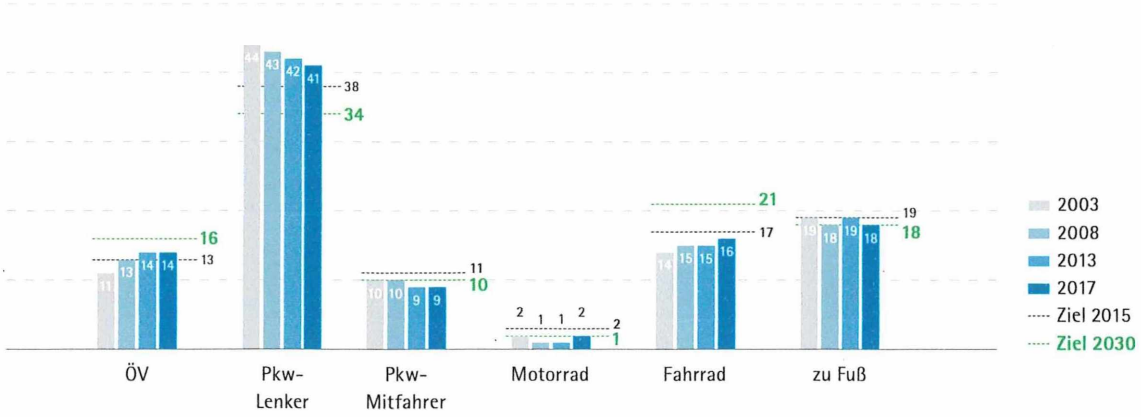
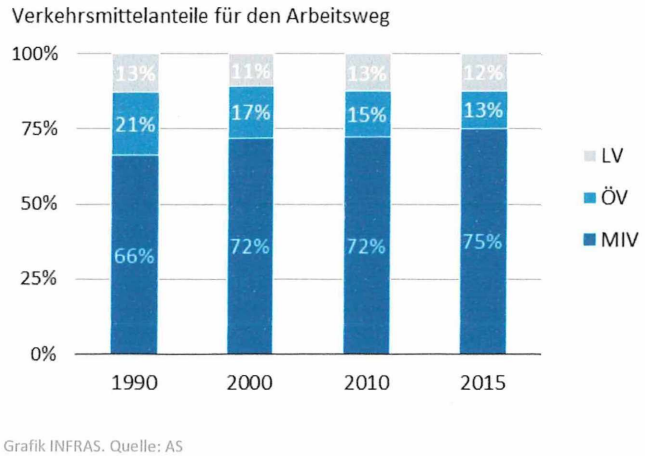


Abbildung: Modalsplit in Vorarlberg

Vorarlberg hat sich weitere klare Ziele gesetzt. Bis 2030[6] soll der Modal-Split des Umweltverbunds auf 55 Prozent angehoben werden. Gleichzeitig soll der Anteil der MIV-Nutzenden reduziert werden.

Der Modal-Split in Liechtenstein ist mit einem MIV-Anteil von 75 Prozent noch immer enorm hoch[7] und angesichts des 2020 als Orientierungsgrundlage fertiggestellten Mobilitätskonzeptes äusserst unbefriedigend. Der Anteil des öV liegt beim geringen Stand von 13 Prozent. Der Langsamverkehr (Fahrrad und Fussverkehr) beträgt in Liechtenstein 12 Prozent.



Grafik INFRAS. Quelle: AS

Abbildung: Modalsplit in Liechtenstein

[6] https://vorarlberg.at/documents/302033/472144/Mobilitätskonzept+Vorarlberg+2019+-+Endbericht.pdf/5574344b-ba57-1e25-4b68-2a11c23ba30e?t=1616161190935 (Seite 107)

[7] https://www.stiftungzukunft.li/application/files/2715/5445/6465/7383a_TeilprojektVerkehr_Schlussbericht_190402.pdf

Eine Studie der Stiftung Zukunft.li verdeutlicht, dass bei der Schaffung von attraktiven Bedingungen für den Umweltverkehrsbund ein eklatantes Defizit besteht. Das erklärt den hohen Anteil des MIV am Modal-Split sowie die Tatsache, dass er seit 1999 stetig grösser wurde, statt gleichzubleiben oder gar abzunehmen.

Der Stellenwert des Umweltverkehrsbundes — bestehend aus Bus, Fahrrad und Fussverkehr — muss deutlich erhöht werden. Die Politik darf dabei nicht von den nackten Zahlen des Kostendeckungsgrades des öVs fehlgeleitet werden. Der Wunsch, einen möglichst hohen Kostendeckungsgrad beim Busverkehr zu erwirtschaften, ist zwar löblich, jedoch kontraproduktiv, wenn es darum geht, eine attraktive Alternative zum Auto zu schaffen.

Es darf ausserdem nicht vergessen werden, dass die externen Kosten von öV um einiges geringer sind als jene des MIV. Diese sogenannten externen Kosten fallen beispielsweise in Form von Umweltschäden, Unfällen oder Gesundheitsschäden an.

Im Jahr 2020[8] betrugen die externen Kosten des Strassenverkehrs in der Schweiz 11.9 Mrd. Franken. 72 Prozent davon wurden durch den MIV verursacht. Im Vergleich dazu: 2 Prozent der externen Kosten wurden durch den strassengebundenen öV verursacht. Der Langsamverkehr, also die Nutzung des Fahrrades und das zu Fuss gehen, verursachen zwar auch Kosten von 0.95 Mrd. Franken, demgegenüber steht aber ein Gesundheitsnutzen von 1.35 Mrd. Franken.

Die Motionär:innen fordern die Regierung daher auf, Massnahme zu ergreifen, die das SMARTe Ziel haben, den Anteil des Umweltverbundverkehrs bis ins Jahr 2030 auf 50 Prozent zu erhöhen.

Mit der Erhöhung des Modalsplits zu Gunsten des öVs sowie des Fuss- und Radverkehrs leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsentlastung, die sich positiv auf viele weitere Bereiche auswirkt. Sowohl unsere Gesundheit als auch die Umwelt profitieren und wir tragen einer gesamtwirtschaftlichen Kosteneffizienz Rechnung.

Die Motionär:innen

Manuela Haldner-Schierscher Georg Kaufmann Patrick Risch

Vaduz, den 5.2.2024

[8] Es gibt zwar aktuellere Daten, doch diese sind beeinflusst durch die Covid-Pandemie und daher nicht aussagekräftig. https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kosten-und-nutzen-des-verkehrs.html