

Am Morgen und am Abend ist das Verkehrsnetz am stärksten belastet und häufig überlastet. Dagegen lässt sich einiges tun, auch ohne neue Umfahrungsstrassen.

Die morgendlichen und abendlichen Spitzen führen zu Staus – unangenehm für Autofahrende, störend für den gewerblichen Verkehr, hinderlich für den öf-

fentlichen Busverkehr und belastend für Anwohnende. Verursacht werden sie ganz wesentlich durch Arbeitspendler, die meisten von ihnen allein im Auto. Unwirtschaftlich wäre es, die Strasseninfrastruktur für den Spitzenbedarf auszubauen – zumal eine Person etwa zehnmal mehr Fläche beansprucht, wenn sie das Auto nimmt statt den

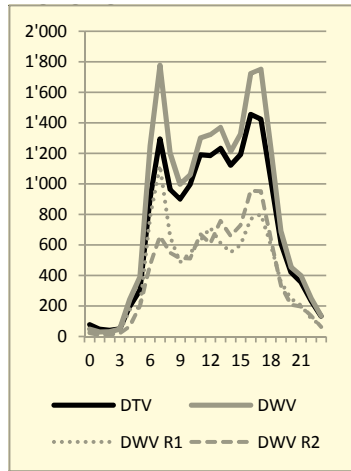
öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad. Doch wie können diese Strassen-Überlastungen auf wirtschaftliche Weise reduziert werden, selbst wenn die Zahl der Arbeitswege zunimmt? Und dies, ohne weitere teure Umfahrungsstrassen zu bauen?

ment als Teil der Unternehmensprozesse eingeführt; mit Mobilitätsbeitrag und Aktionen als Anreizen und Parkplatzbewirtschaftung als «Abreiz».

Viel nutzbares Potenzial

Unterschätzt wird meist das Potenzial des Fahrrads für Arbeitswege. Heute wird es in Liechtenstein höchstens für einen von 20 Arbeitswegen als Transportmittel eingesetzt. Doch fast ein Drittel aller Arbeitswege sind weniger als drei (3) Kilometer kurz! Also optimal für den Radverkehr an den meisten Tagen; bei steilen Hanglagen hilft ein Elektro-Fahrrad. Dies gilt auch für den Einpendler-Verkehr aus dem Werdenberg nach Vaduz – fehlt bloss

Heute werden die Arbeitswege in und nach Liechtenstein zu etwa 70 Prozent allein per Auto oder – eher selten – Motorrad zurückgelegt und etwa zu 20 Prozent per kollektiven Verkehr (Bus/Bahn, Fahrgemeinschaft, Werkbus), der Rest zu Fuss und per Fahrrad. Bei fortschrittlichen Firmen jedoch kommt nur noch rund die Hälfte allein per Auto. Denn: Diese Arbeitgeber haben Betriebliches Mobilitätsmanage-



Beispiel Rheinbrücke Bendern–Haag (Daten ABI 2014), Tagesganglinie
■ DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) = gut 17 000 Fahrzeuge
■ DWV (durchschnittlicher Werktagsverkehr, Mo–Fr, ohne Feiertage) = gut 20 000 Fahrzeuge
■ R1 = von Haag, R2 = nach Haag
Fast 96% ist Leichtverkehr: Motorräder, Personenwagen, Lieferwagen

noch eine zusätzliche Radbrücke auf der Höhe Gymnasium/Schwimmbad Vaduz. Und auch deutlich längere Strecken werden gerne mit dem leisen Flitzer bewältigt, wenn der Arbeitgeber nebst eingangsnahen, überdachten Abstellanlagen auch Umkleideräume und Duschen/Duschtücher zur Verfügung stellt.

Das Potenzial von Fahrgemeinschaften liegt gemeinhin bei 10 Prozent der Belegschaft. Arbeitgeber können diese zusätzlich fördern durch spezielle eingangsnahen, für Fahrgemeinschaften reservierte Parkplätze.

Das grösste Transportpotenzial bei den Arbeitswegen hat jedoch der ÖV. Als Bahn haben wir

heute nur den Liechtenstein Takt mit fünf relevanten Kursen je am Morgen und am Abend. Eines Tages bekommen wir hoffentlich die S-Bahn Liechtenstein im Halbstundentakt zwischen Feldkirch und Buchs. Und in vielleicht 30 Jahren die Tram-Bahn Oberland gemäss VCL-Studie (<http://vcl.li/bilder/960.pdf>). Der

Linienbus steht heute zum Teil auch im Auto-Stau. Konsequente Bevorzugung durch Pfortnersysteme und Busspuren wo möglich und Fahrbahnhaltestellen wo nötig machen den Bus flinker und damit, dank sicheren Anschlüssen, attraktiver und kostengünstiger für den Betreiber.

Georg Sele