

## Vaduz: Verkehrsmittelwahl für Arbeitswege

### 1) Was bekannt ist

Modalsplit in/nach Liechtenstein für Arbeitswege

- ≈ 10% Aktivverkehr (AV)  
Fuss- & Radverkehr (Radverkehr 3% bis 4%)
- ≈ 20% Kollektiver Verkehr (KV)  
öffentlicher Verkehr, Fahrgemeinschaft, Werk-/Schichtbus
- ≈ 70% Motorisierter Individualverkehr (MIV)  
allein per Auto oder Motorrad

Anteil des Fahrrads an allen Wegen: Bei uns 3% – 5%

In Vorarlberg 16% mit Ziel 20% bis 2020. In Buchs SG 13.6% der Etappen (CH-Sieger).

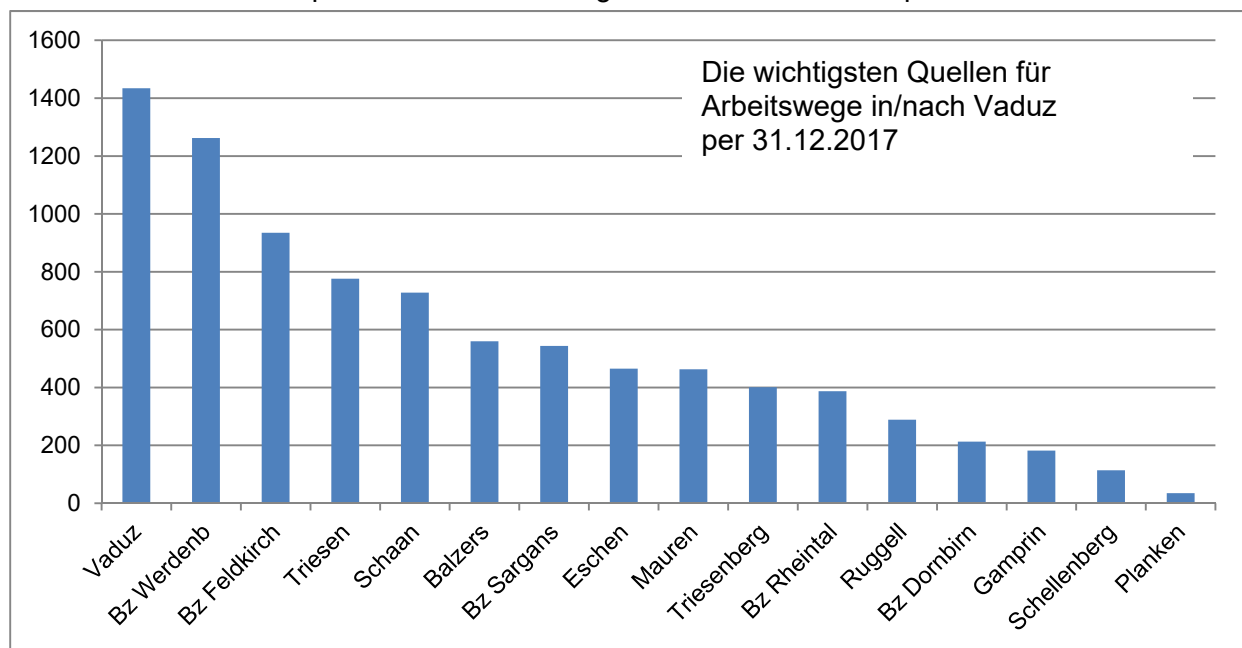
### 2) Beschäftigte in Vaduz per 31.12.2017

Das Total der Beschäftigten (Voll- & Teilzeit) beträgt 10'341 Personen.

5'447 aus Liechtenstein, 3'271 aus der Schweiz, 1'499 aus Österreich, 124 Andere.

1'434 Personen wohnen und arbeiten in Vaduz.

Grafik: Zahl der Binnenpendler und die wichtigsten Wohnorte der Einpendler nach Vaduz.



### 3) Verkehrsaufkommen in Vaduz

Um den Verkehrskollaps in Vaduz zu vermeiden, müssen wir uns auf die Hauptquellen des Verkehrs und die Verkehrsmittelwahl konzentrieren.

Wir müssen also erreichen, dass:

- möglichst wenige EinwohnerInnen von Vaduz allein per Auto zur Arbeit fahren;
- der öffentliche Verkehr aus dem Bezirk Werdenberg attraktiver wird;
- es attraktiver wird, per Rad aus dem Werdenberg nach Vaduz zu pendeln;
- der öffentliche Verkehr aus dem Bezirk Feldkirch attraktiver wird;
- es attraktiver wird, per Rad von Triesen und Schaan nach Vaduz zu pendeln;
- der öffentliche Verkehr aus dem Sarganserland attraktiver wird.

Jeder Strassenbau mit Attraktivitätssteigerung für den Autoverkehr (Reduktion Verkehrswiderstand) bewirkt mehr Autoverkehr in der Region und in Vaduz, mehr Stau und vergrößert das Risiko für einen Verkehrskollaps in Vaduz.

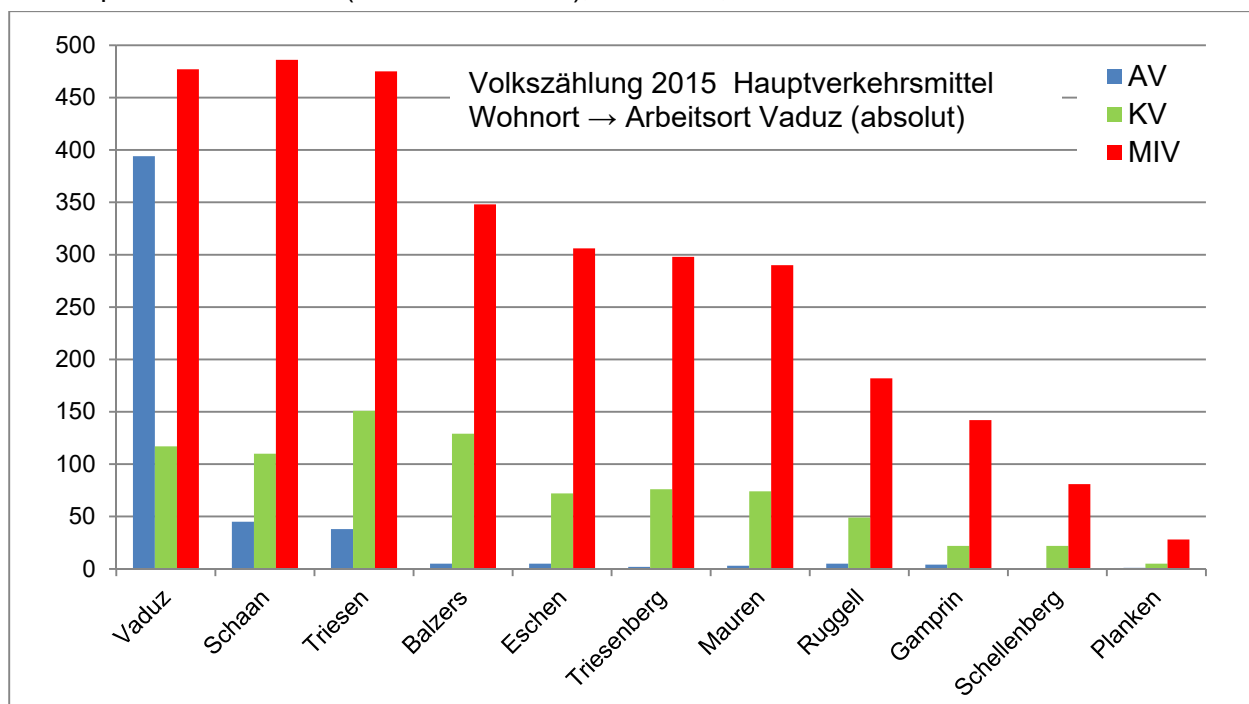
#### 4) Volkszählung 2015: Modalsplit für die Gemeinde Vaduz als Arbeitsort

Laut Volkszählung arbeiteten in Vaduz im Jahr 2015 total 5'102 im Land wohnhafte Personen. In der Statistik berücksichtigt sind die Angaben von 4'442 Personen.

Laut Statistik 2015 waren es total mit Grenzgängern in Vaduz 9'601 Arbeitsplätze.

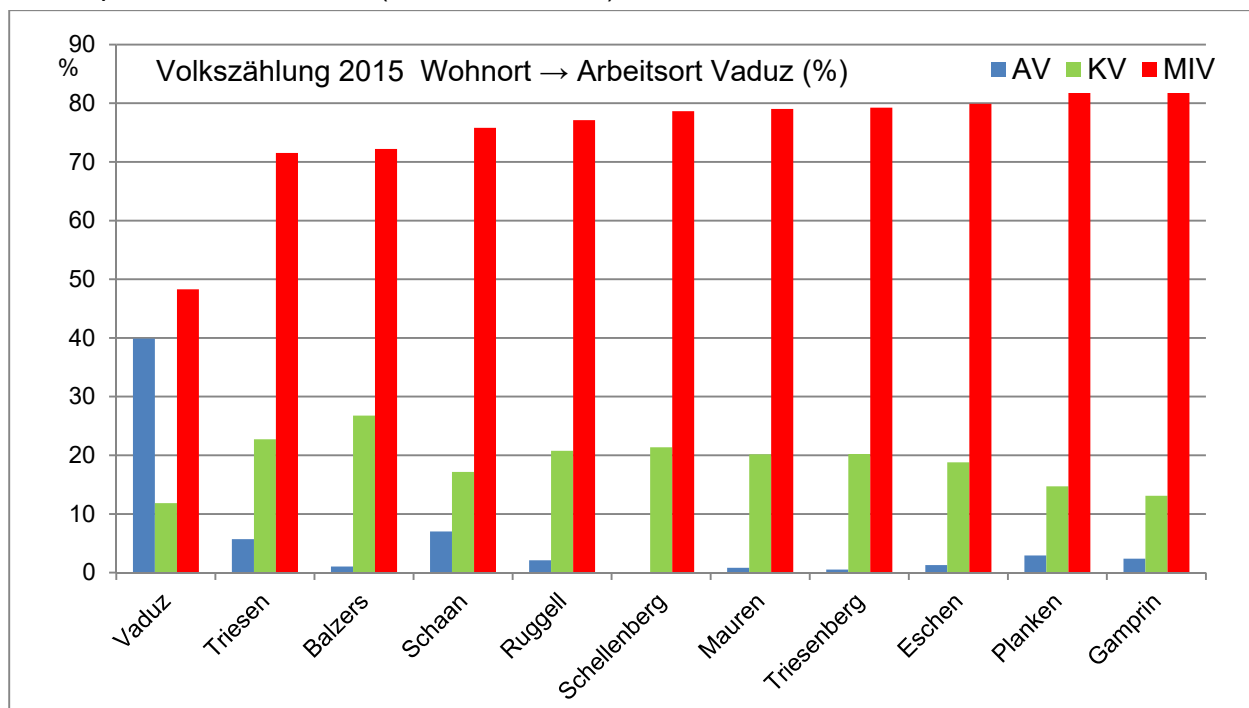
Grafik: absolute Zahlen der berücksichtigten Personen und deren Hauptverkehrsmittel für die Arbeitswege.

Binnenpendler: AV = 394 ( $\approx \frac{3}{4}$  Fussverkehr), KV = 177, MIV = 477 Personen.



Grafik: relative Zahlen der berücksichtigten Personen und deren Hauptverkehrsmittel für die Arbeitswege.

Binnenpendler: AV = 39.9% ( $\approx \frac{3}{4}$  Fussverkehr), KV = 11.8%, MIV = 48.3% Personen.



Die Grafiken zeigen das grosse Potential des Radverkehrs – vor allem von Triesen und Schaan – nach Vaduz und innerhalb von Vaduz auf.

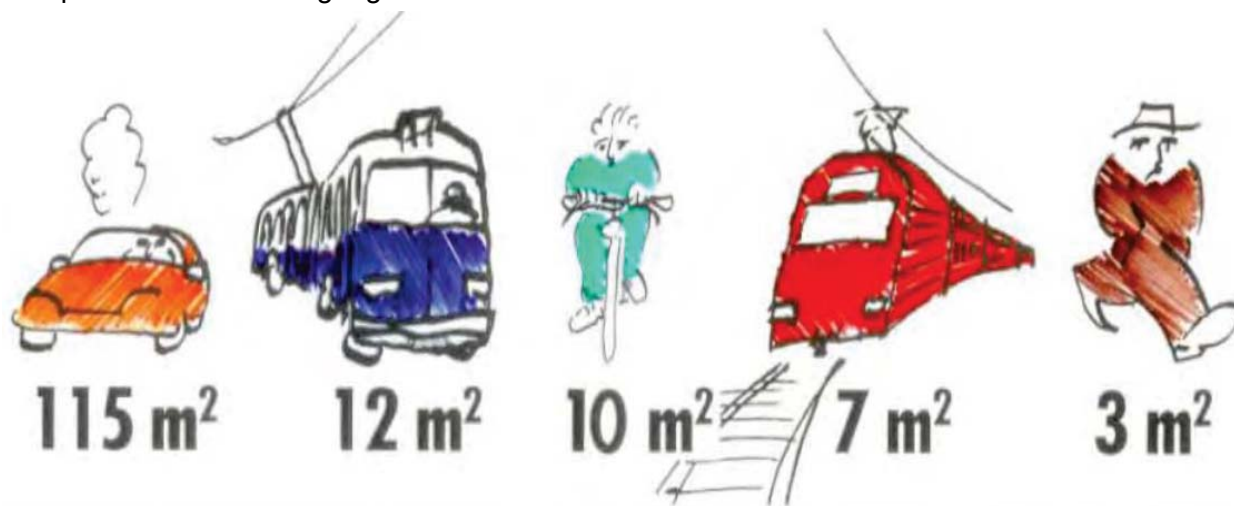
Mit Pedelec (E-Fahrrad) sind Hanglagen heute kein Hindernis mehr.

Neben deutlich besseren Radverbindungen braucht es auch bei den Arbeitgebern gute Infrastrukturen für Radfahrende. Und es braucht Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM).

### 5) Erreichbarkeit von Vaduz sichern

Die Erreichbarkeit und somit die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Vaduz ist gefährdet wegen des hohen Anteils des MIV (allein per Auto) an den Arbeitswegen.

Das Problem des Autos – ob mit Verbrennungs- oder Elektromotor – ist der grosse Flächenbedarf pro Person in Bewegung. Die Autos machen den Stau.



Vermieden werden kann der Verkehrskollaps nur durch eine MIV-Reduktion im Modalsplit der Arbeitswege. Also eine Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr, zu Fahrgemeinschaften und zum Aktivverkehr. Dazu ist Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) möglichst aller Arbeitgeber erforderlich mit einer gleichzeitigen Attraktivitätssteigerung für die alternativen Verkehrsmittel. Speziell erforderlich ist konsequente Busbevorzugung; Busspuren wo möglich, sonst Fahrbahnhaltestellen.

Erforderlich ist auch eine bessere Radinfrastruktur. Dazu gehört eine neue Fuss-/Radbrücke Sevelen-Vaduz im Bereich Kessiweg – Vaduz Süd / Triesen Nord.

Die im Bau befindliche Fuss-/Radbrücke Räfis – Vaduz Nord macht vor allem den Arbeitsweg aus Buchs nach Vaduz attraktiver.

Der Bau neuer Strassen und somit die Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung für den Autoverkehr verzögert den Verkehrskollaps höchstens. Er hat zur Folge, dass der Autoverkehr im gesamten System zunimmt. Nach kurzzeitiger Entlastung werden die Staus noch länger. Umfahrungs-/Entlastungsstrassen verschärfen im Allgemeinen das regionale Verkehrsproblem.

Chancen zur Sicherung der Erreichbarkeit von Vaduz bietet mittelfristig die S-Bahn FL.A.CH von Feldkirch nach Buchs mit schlanken Busanschlüssen vom Bahnhof Schaan nach Vaduz-Triesen.

Langfristig kann die Regionalbahn Oberland vom Bahnhof Schaan via SZM, Spoerry Areal, Vaduz Zentrum, Vaduz Süd – Triesen Nord, Triesen Zentrum, Balzers Industrie, Balzers Gagoz, Trübbach (neue Haltestelle Dornau), Sargans im 15-Minuten-Takt die Erreichbarkeit sichern.

Georg Sele 2018-11-25