

## Radverkehrsstrategie

Anregungen und Hinweise an die FBP-interne Veranstaltung am 24.10.2019

Der VCL-Vorstand hat mit Interesse aus den Medien erfahren, dass sich die FBP an einer internen Veranstaltung am 24.10.2019 mit der Klima- und Energiestrategie Liechtensteins sowie mit dem Thema Radverkehrsstrategie befassen wird.

Der VCL-Vorstand erlaubt sich folgende Anregungen und Hinweise zum Radverkehr.

### Radverkehrs-Vorbild Vorarlberg

LstH Karlheinz Rüdisser schreibt im Vorwort zur Ketten-Reaktion: “Über 20 Jahre nach der ersten Fahrradkampagne „Fahr Rad“ hat sich das Fahrrad als Verkehrsmittel in Vorarlberg etabliert: Fast 17% aller Wege werden heute schon geradelt. Wir wollen aber mehr: Wir wollen Radfahren in Vorarlberg noch attraktiver machen, noch bessere Bedingungen schaffen, noch mehr Menschen zum Umstieg bewegen.”

Vorarlberg hat in all diesen Jahren eine fortschrittliche Fahrradkultur geschaffen. Nicht nur durch zukunftsfähige Massnahmen, sondern auch durch eine konsequente Beteiligung der interessierten Kreise, einer gute Öffentlichkeitsarbeit und entsprechender Kommunikation sowie Imagearbeit und Motivation.

Der VCL empfiehlt den FBP-Verantwortlichen, die Broschüre “Ketten-Reaktion” zu studieren.

Download der Broschüre “Ketten-Reaktion”: [https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/contentdetailseite/-/asset\\_publisher/qA6AJ38txu0k/content/ketten-reaktion-vorarlbergs-radverkehrsstrategie?article\\_id=80551](https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/contentdetailseite/-/asset_publisher/qA6AJ38txu0k/content/ketten-reaktion-vorarlbergs-radverkehrsstrategie?article_id=80551)

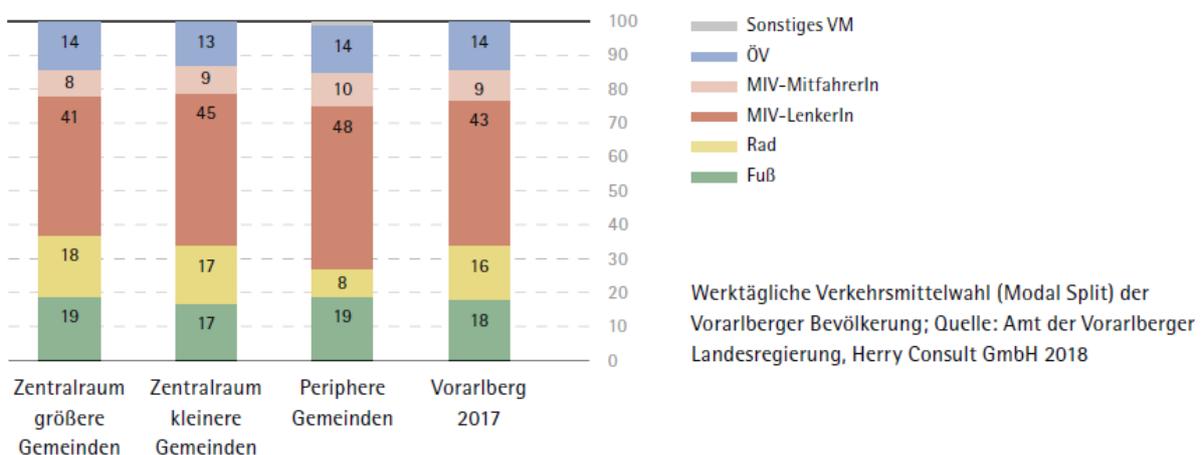
Lesenswert ist auch die “Broschüre Mobilitätskonzept 2019”. Ganz im Gegensatz zur Vorgehensweise in Liechtenstein kann Vorarlberg schreiben: “Unter Einbeziehung vieler Stakeholder, Expertinnen und Experten sowie eines Bürgerrats wurden ein strategischer Rahmen und Zielsetzungen, Schwerpunkthandlungsfelder sowie Maßnahmenbereiche für die künftige Mobilität in Vorarlberg erarbeitet.”

Download der Broschüre “Mobilitätskonzept 2019”: [https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/contentdetailseite/-/asset\\_publisher/qA6AJ38txu0k/content/mobilitaetskonzept-vorarlberg-2019?article\\_id=172558](https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/contentdetailseite/-/asset_publisher/qA6AJ38txu0k/content/mobilitaetskonzept-vorarlberg-2019?article_id=172558)

### Rad-Realität in Vorarlberg und Liechtenstein

Mobilitätserhebung Vorarlberg 2017 – Modal Split (Werktag in %)

Seite 124



Nach begründeter Schätzung des VCL werden in Liechtenstein nur 3% – 4% der Bedarfswege per Fahrrad zurückgelegt. Dies sind deutlich weniger als die 8% in peripheren Gemeinden in Vorarlberg oder die 16% im Vorarlberger Durchschnitt.

## Modalsplit für Arbeitswege in/nach Liechtenstein

Die VCL-Schätzung von 3% – 4% der Bedarfswege per Fahrrad beruht auf den Ergebnissen der Volkszählung 2015, den Mobilitätserhebungen der LIHK und den Resultaten der Wettbewerbe “Radfahren für die Gesundheit” und “Mit dem Rad zur Arbeit”.

Nach begründeter Schätzung des VCL beträgt der Modalsplit für Arbeitswege:

≈ 10% Aktivverkehr

Fuss- & Radverkehr (Radverkehr 3% – 4%)

≈ 20% Kollektiver Verkehr

öffentlicher Verkehr (vor allem), Fahrgemeinschaft, Werk-/Schichtbus

≈ 70% MIV

allein per Auto oder Motorrad (nur wenige % Motorrad)

Aber bei Wegen zu Arbeitgebern mit gutem BMM sind es nur ≈ 50% MIV. Dies dank BMM mit Mobilitätsbeitrag + Parkplatzbewirtschaftung sowie einer guten Rad-Infrastruktur.

Laut den Ergebnissen des Wettbewerbs “Mit dem Rad zur Arbeit” sind ≈7% der Belegschaft der teilnehmenden Arbeitgeber erfolgreich. D.h. jedes 2-er-Team-Mitglied hat mindestens 50% der Arbeitswege ganz oder teilweise (ev. in Kombination mit ÖV) per Velo zurückgelegt. Doch bei kleinen Arbeitgebern (Grössenordnung 20 Mitarbeitende) sind es etwa 2/3 der Mitarbeitenden, bei mittleren Arbeitgebern (Grössenordnung 100 – 200 Mitarbeitende) sind es etwa 1/3 der Mitarbeitenden. Voraussetzungen sind: BMM, gute Infrastruktur für Radfahrende, Vorbild der Geschäftsleitung.

Verpflichtendes BMM für Arbeitgeber mit 50 und mehr Mitarbeitenden ist erwiesenermassen eine wirksame Massnahme. Siehe auch BuA 12/2018.

## Kombination Fahrrad und ÖV

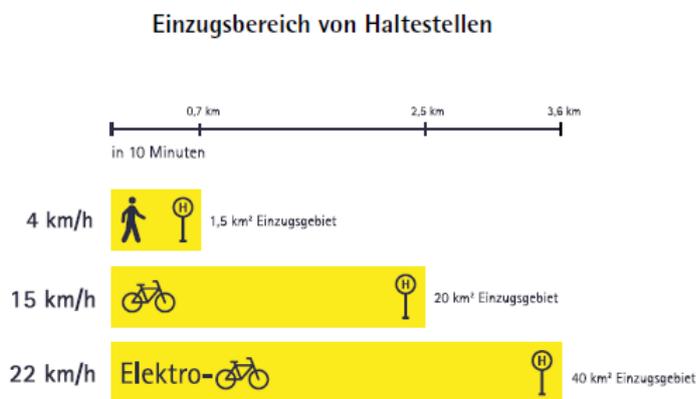


Abbildung 6:  
Einzugsbereich  
von Haltestellen<sup>25</sup>

In Abb. 6 der Broschüre “Ketten-Reaktion” ist die Erweiterung des Einzugsbereichs von ÖV-Haltestellen klar dargestellt.

Genügend grosse, überdachte Radabstellanlagen bei wichtigen ÖV-Haltestellen sind eine wichtige Fördermassnahme für den Radverkehr und den öffentlichen Verkehr.

Hier sehen wir bei uns ein grosses Manko. Z.B beim Bahnhof Schaan.

Lichtblick: Im Frühjahr 2020 soll in der Marktplatzgarage Vaduz direkt bei der Bushaltestelle Richtung Süd eine grosse Radabstellanlage eröffnet werden.

## Ergebnisse der Fahrradzählstellen

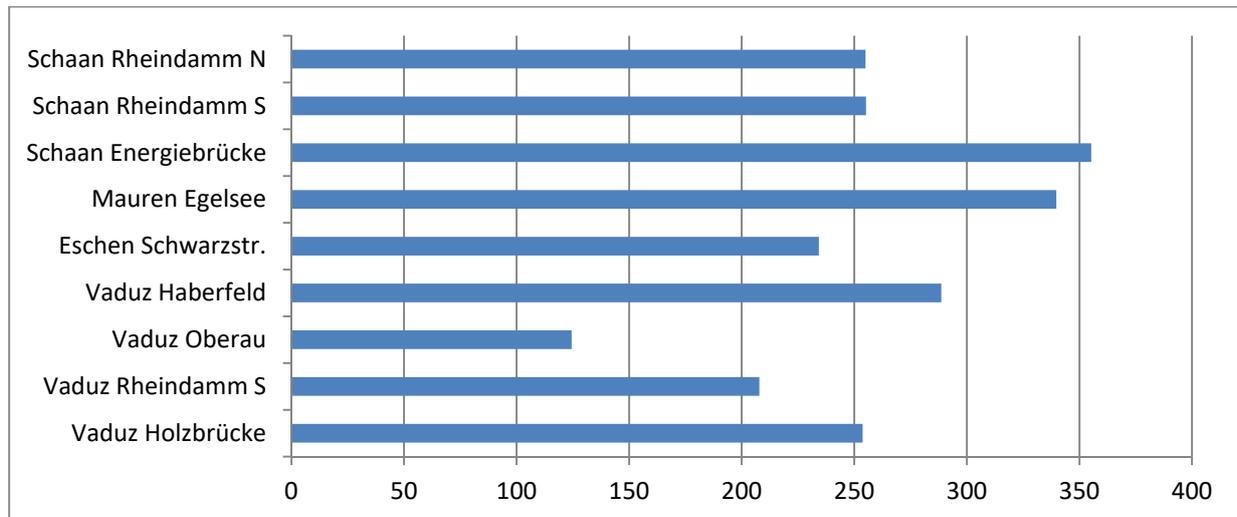
In Liechtenstein sind seit Mai 2018 neun Fahrradzählstellen in Betrieb. Im Juli 2019 sind die Zählstellen bei der neuen Fuss-/Radbrücke Buchs-Vaduz dazugekommen.

Der Werktagsdurchschnitt von Juni 2018 bis Mai 2019 ist in der folgenden Grafik dargestellt.

Mit der Energiebrücke Schaan und Egelsee Mauren vergleichbare Vorarlberger Zählstellen im Bereich von 350 – 400 Radfahrenden pro Werktag sind:

- Feldkirch L190, Barometer Schattenburg (Richtung Walgau)
- Lauterach, L190, Achpark

## Rad-Zählstellen: Werktagsdurchschnitt Juni 2018 bis Mai 2019



## Radroutenkonzept Liechtenstein

### Bericht Radroutenkonzept & Radroutenkonzept Übersicht 1 : 30'000

Nach Ansicht des VCL fehlen weitere Fuss-/Radbrücken über den Rhein.  
Beispiel: Triesen Nord – Sevelen Kessiweg

## Querungen von Tempo-80-Landstrassen

Querungen von wichtigen Radrouten mit Tempo-80-Landstrassen stellen ein grosses Sicherheitsrisiko für Radfahrende dar, ganz besonders in der Dämmerung und der Dunkelheit. Die VCL-Forderung einer Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 bei solchen Querungen wurde zum Teil umgesetzt.

Negative Beispiele (Aufzählung nicht vollständig):

- Mauren, Knoten Langmahdstrasse / Rietstrasse
- Schaan, Knoten Rietsträssle / Bendererstrasse

## Tempo 30 auf Quartierstrassen

Praktisch alle Rad-Wege starten und/oder enden in Wohnquartieren. Deshalb ist die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Quartierstrassen und die Einrichtung von Tempo-30-Zonen eine wichtige Förderung des Radverkehrs.

Ein positives Beispiel ist die Gemeinde Vaduz mit flächendeckend Tempo-50/30-Regime. Ein Lichtblick ist die klare Zustimmung zu T30 in der Schaaner Mobilitäts-Umfrage.

## Vorrang von wichtigen Radrouten vor Nebenstrassen

Damit Hauptradrouten und wichtige Radwege auch wirklich attraktiv sind, müssen sie Vortritt vor Nebenstrassen haben. Nur dann können Radfahrende wirklich zügig vorankommen.

Ein positives Beispiel: Eschen, Escheweg im Bereich Industrie / Sportplatz

Negative Beispiele: Vaduz Auweg, Querungen mit Schliessaweg und Neugutweg

Dr. Georg Sele, Präsident VCL  
2019-10-04

Per E-Mail an  
FBP-Präsident Marcus Vogt  
cc. Christoph Ospelt, LR Johannes Rauch; Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft & Sport