

Postfach 813
9490 Vaduz
T/F 232 54 53

9.8.2026

Ministerium für Infrastruktur
Regierungsrat Daniel Oehry

VCL-Kommentar zu BuA 2026/89: Monitoringbericht zum Mobilitätskonzept 2030

Der VCL bedankt sich für den ausführlichen Monitoringbericht
Der VCL nimmt nur zu ausgewählten Themen Stellung.

MIV

Im Kapitel «1.1 Mobilitätskonzept 2030» wird dargelegt, dass unsere Verkehrsprobleme nahezu ausschliesslich auf den täglichen Berufsverkehr zurückzuführen sind.

Die Quelle der Herausforderung sind also die Arbeitswege in und nach Liechtenstein, die heute real zu 70% bis 75% allein per Auto zurückgelegt werden.

Umfragen ergeben fälschlicherweise deutlich tiefere Werte. Denn leider sehen sich die Menschen gerne «schöner und besser» als sie wirklich sind.

Schätzungsweise 2/3 der Arbeitswege in/nach Liechtenstein liegen im Bereich bis 15 km. Diese Distanzen können während des grössten Teil des Jahres per Fahrrad- oder Pedelec zurückgelegt werden.

Durch verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) mindestens für Arbeitgeber mit 50 und mehr Mitarbeitenden kann der Anteil der Arbeitswege allein per Auto etwa um 20% gesenkt werden. Siehe auch BuA 2018_12.

Um diese Änderung im Modalsplit der Arbeitswege zu begünstigen, ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit notwendig, aber nicht hinreichend. Zwingend ist es, die Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fuss- und Radverkehr (FRV) attraktiver zu machen und gleichzeitig für den Autoverkehr (MIV) weniger attraktiv.

In der Fachwelt ist bekannt:

- Verbesserungen für ein Verkehrsmittel, das man nicht oder selten benutzt, bewirkt praktisch keine Änderung in der Verkehrsmittelwahl.
- Verschlechterung für ein Verkehrsmittel, das man routinemässig verwendet, hingegen schon.

ÖV Bus

Busbuchten mit LSA

Der Versuch der LIEmobil zur dynamischen Trassefreihaltung durch "Busbuchten ohne Überholmöglichkeit", also durch auf Rot geschaltete Lichtsignalanlagen (LSA) bei Stau, wurde nach Ansicht des VCL nicht richtig bewertet und/oder nicht zweckmässig durchgeführt.

Nach Beobachtungen des VCL überholen in den staugefährdeten Bereichen an jeder Bucht in der Hauptverkehrszeit (HVZ) in Lastrichtung 5 bis 10 Fahrzeuge den Bus.

Viele Fahrzeuglenkende und einige Wagenführer*innen scheinen auch nicht zu wissen, dass der blinkende Bus bei der Ausfahrt aus der Bucht Vortritt hat.

Natürlich sind «echte» Pfortneranlagen wirkungsvoller als kurzfristig machbare Busbuchten ohne Überholmöglichkeit, also mit LSA. Doch Pfortneranlagen sind nur mittel- oder sogar langfristig umsetzbar. Lange Busspuren sind noch schwieriger zu realisieren.

Die durchschnittliche Bus-Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ (A 2.2 S123) entspricht nicht den Beobachtungen des VCL, besonders im Bereich Schaan-Vaduz-Triesen. Nach Ansicht des VCL muss eine aussagekräftige Bus-Platzauslastung auf folgenden Parameter beschränkt werden:

- Relevant ist nur die Lastrichtung;
- Relevant sind nur die staugefährdeten Bereiche;
- Die HVZ sollte auf die staugefährdeten Zeiten beschränkt werden.

Ergänzungen zu einigen UNO-Nachhaltigkeitszielen

SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen

Eine inaktive Lebensweise, z.B. auch kurze Alltagswege und speziell tägliche Arbeitswege per Auto zurücklegen, führt bei vielen Menschen zu Bewegungsmangel. Dies ist ein Grund für eine hohe Zahl an nicht übertragbaren Krankheiten. Laut einer Grafik der britischen Regierung können diese Krankheiten durch eine täglich aktive Lebensweise durchschnittlich um 30% gesenkt werden.

SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur

Wenn die Infrastruktur attraktiv ist für enkeltaugliche Verkehrsmittel, speziell den Radverkehr, und weniger attraktiv für Autos, werden mehr Arbeitswege per Velo zurückgelegt. Das bewirkt Vorteile für alle. Für die einzelne Person und für den Arbeitgeber. Höhere Produktivität und weniger (je nach Quelle 3 bis 5) Absenztage.

BMM ist ein Weg zu höherer Produktivität dank mehr aktiven Arbeitswegen.

SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden

Nachhaltige Mobilität in Kommunen kann nur erreicht werden durch attraktivere Infrastruktur für enkeltaugliche Verkehrsmittel (speziell Fahrrad) und weniger attraktive Infrastruktur für Autos.

Speziell ein Umsteigen auf zu Fuss Gehen und Radfahren reduziert die Umweltverschmutzung und den Flächenverbrauch. Dadurch ergibt sich Platz für Begrünung. Vermehrte Begrünungen vor allem in den Dorfzentren bewirken bei zunehmenden Hitzeperioden eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität.

Wir bitten um Kenntnisnahme dieser fachlich begründeten Stellungnahme.

Freundliche Grüsse,
Dr. Georg Sele, Präsident VCL

