

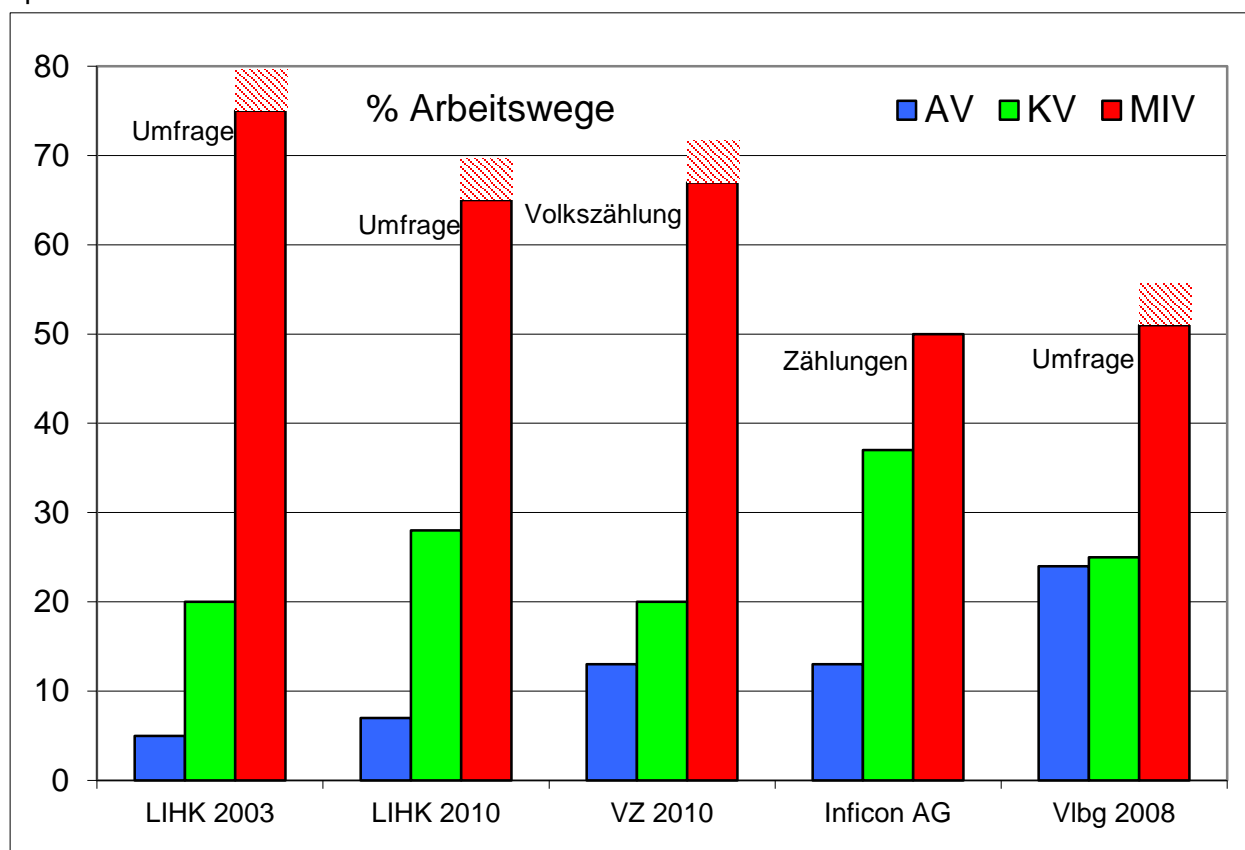
Verkehrsmittelwahl für Arbeitswege – am Beispiel Vaduz

1) Erhebungen in Liechtenstein und Vergleich mit der Inficon AG sowie mit Vorarlberg

Die LIHK hat bei Mitgliedunternehmen in den Jahren 2003 und 2010 Mobilitätsbefragungen durchgeführt. Von den etwa 9'000 angesprochenen Beschäftigten haben sich etwa 45% an der Umfrage beteiligt.

Die Volkszählung 2010 berücksichtigt nur im Land Wohnende und Arbeitende.

Bei Umfragen besteht nach Ansicht des Autors eine Unsicherheit von -0/+5% für den MIV. (Inficon AG: MIV = 45% bei den LIHK-Umfragen.) Die Verkehrsarten AV und KV müssten entsprechend verkleinert werden.



Erklärung der Abkürzungen:

AV = Aktivverkehr = Fuss- & Radverkehr

KV = Kollektiver Verkehr = öffentlicher Verkehr, Fahrgemeinschaft, Werk-/Schichtbus

MIV = allein per Auto oder Motorrad

Die Grafik zeigt den Modalsplit für Arbeitswege und dessen Veränderung:

- MIV-Reduktion LIHK 2003 → LIHK 2010 ≈ -10% dank Start von BMM in einigen Firmen
- Inficon AG nur ≈50% MIV-Anteil dank integriertem BMM seit dem Jahr 2000
- Vorarlberg kann für uns als Best-Practice-Beispiel dienen, speziell auch im Radverkehr; allerdings hat Vorarlberg viele urbane Räume im Verhältnis zu Liechtenstein

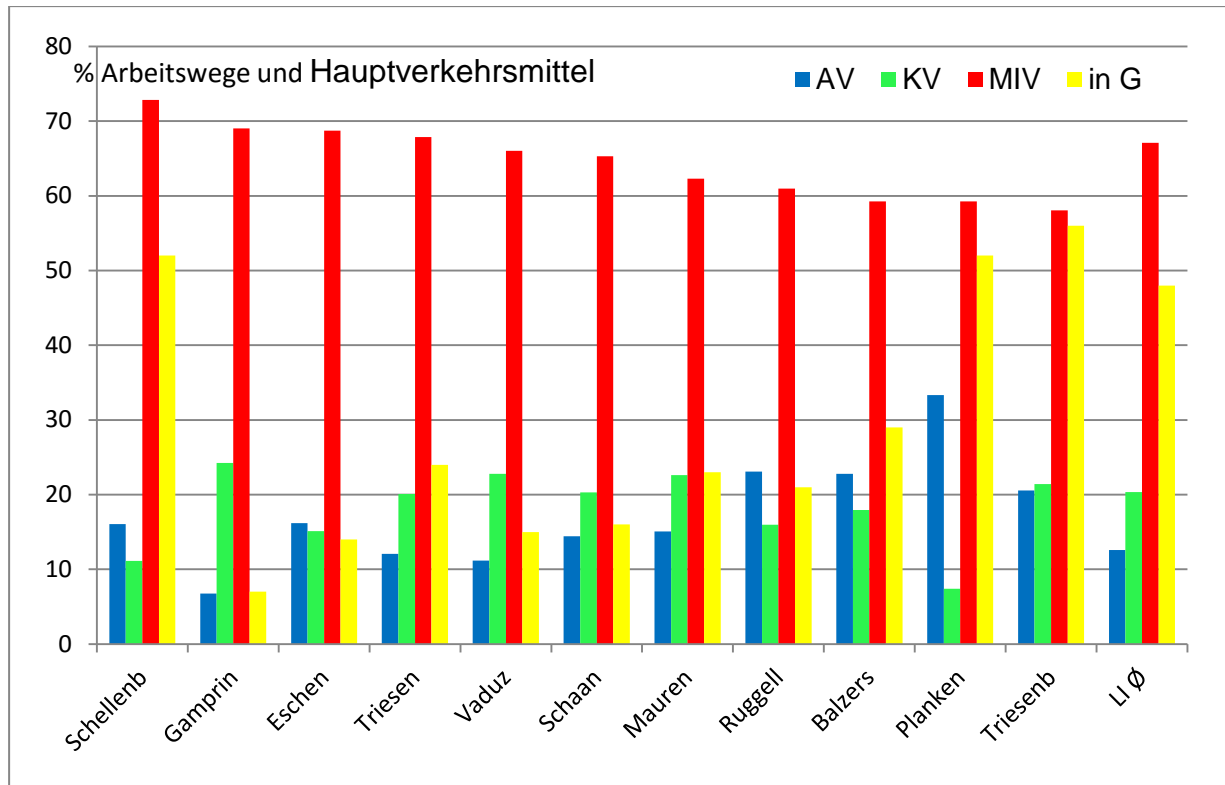
2) Volkszählung 2010: Übersicht Gemeinden

Die Grafik zeigt den Modalsplit für Arbeitswege (Hauptverkehrsmittel) für alle Gemeinden als Arbeitsorte und den Durchschnitt für Liechtenstein: AV = 13%, KV = 20%, MIV = 67%.

Der gelbe Balken (in G) stellte den Prozentsatz der Beschäftigten dar, der in der gleichen Gemeinde wohnt und arbeitet. In Vaduz sind dies 15%.

Bei der Volkszählung ist zu berücksichtigen, dass etwa ein Zehntel keinen Arbeitsweg angegeben oder keine verwertbare Angabe zum Weg gemacht hat.

Für Vaduz beträgt der Modalsplit: AV = 11%, KV = 23%, MIV = 66%.



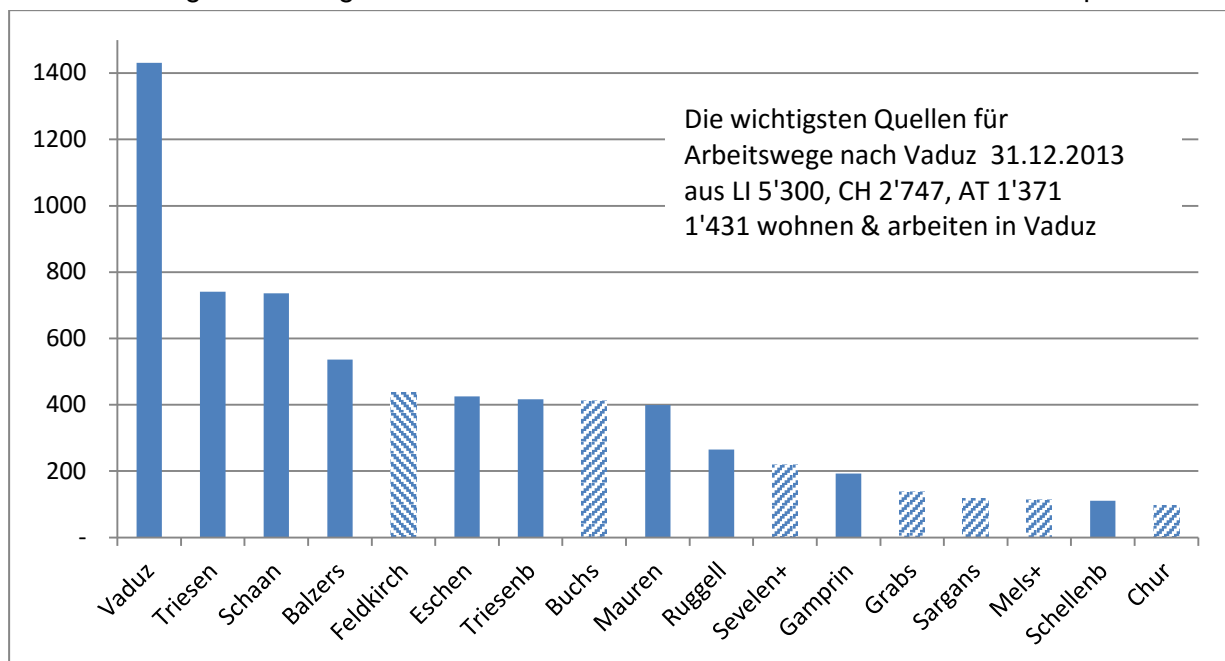
3) Statistik 31.12.2013: Beschäftigte in Vaduz

Das Total der Beschäftigten (Voll- & Teilzeit) beträgt 9'541 Personen.

5'300 aus Liechtenstein, 2'747 aus der Schweiz, 1'371 aus Österreich, 123 Andere.

1'431 Personen wohnen und arbeiten in Vaduz.

Die Grafik zeigt die wichtigsten Wohnorte der Pendler innerhalb Vaduz und der Einpendler.

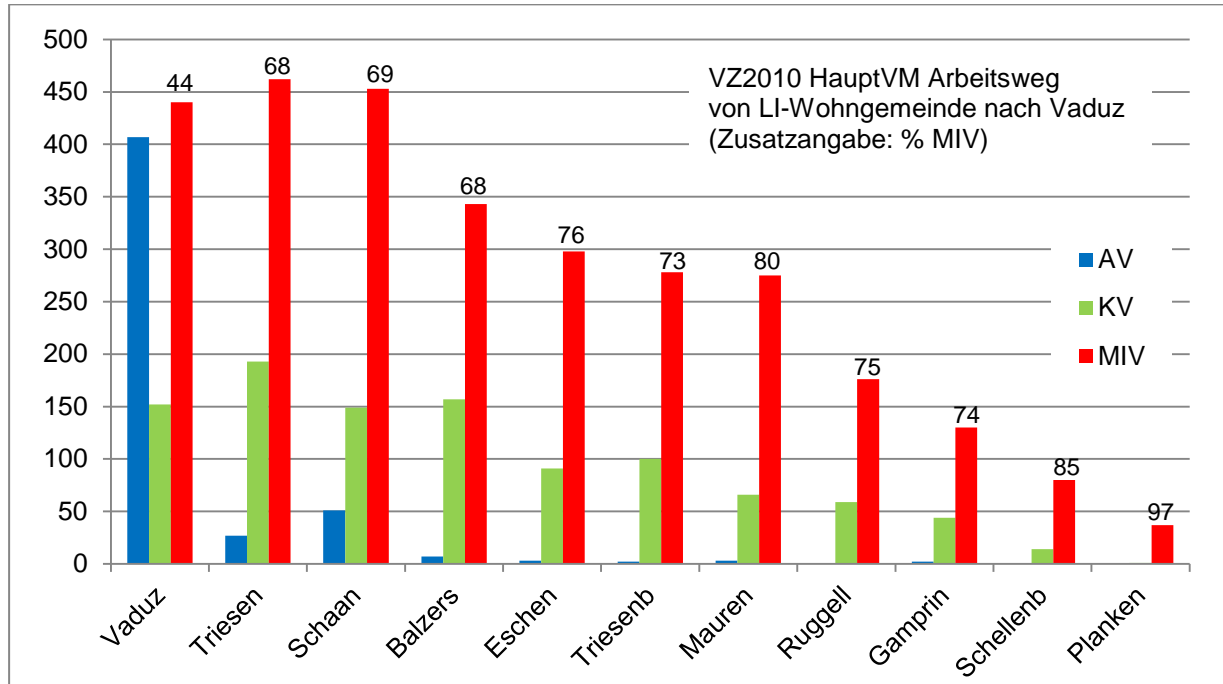


4) Volkszählung 2010: Modalsplit für die Gemeinde Vaduz als Arbeitsort

Laut Volkszählung arbeiteten in Vaduz im Jahr 2010 total 5'120 im Land wohnhafte Personen. In der Statistik berücksichtigt sind die Angaben von 4'500 Personen.

Laut Statistik 2010 waren es total mit Grenzgängern in Vaduz 9'119 Arbeitsplätze.

Die Grafik zeigt die absoluten Zahlen der berücksichtigten Personen und deren Arbeitswege. Von Vaduz nach Vaduz: AV = 407, KV = 152, MIV = 440 Personen



Die Grafik zeigt das Potential des Radverkehrs von Triesen und Schaan nach Vaduz und innerhalb von Vaduz. Mit Pedelec (E-Fahrrad) sind Hanglagen heute kein Hindernis mehr.

Neben besseren Radverbindungen braucht es auch bei den Arbeitgebern gute Infrastrukturen für Radfahrende.

5) Erreichbarkeit von Vaduz sichern

Die Erreichbarkeit und somit die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts ist gefährdet wegen des hohen Anteils des MIV an den Arbeitswegen. Das Problem des Autos ist der grosse Flächenbedarf pro Person in Bewegung; gut 10 Mal mehr als mit öffentlichem oder Radverkehr. 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 und zum Aktivverkehr. Dazu ist Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) aller grossen Arbeitgeber erforderlich mit einer gleichzeitigen Attraktivitätssteigerung für die alternativen Verkehrsmittel. Also speziell erforderlich ist eine bessere Radinfrastruktur und konsequente Busbevorzugung; Busspuren wo möglich, sonst Fahrbahnhaltestellen.

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 bieten mittelfristig die S-Bahn FL.A.CH von Feldkirch nach Buchs mit schlanken Busverbindungen Schaan-Vaduz-Triesen. Langfristig ist es zusätzlich die Regionalbahn Oberland von Schaan via SZM, Spoerry Areal, Vaduz Zentrum, Vaduz Süd – Triesen Nord, Triesen Zentrum, Balzers Industrie, Gagoz, Trübbach (neue Haltestelle Dornau), Sargans im 15-Minuten-Takt.