

**BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
DAS MOBILITÄTSKONZEPT 2030
SOWIE DIE UMSETZUNG DER DARIN ENTHALTENEN
LÄNGERFRISTIGEN LEITPROJEKTE**

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
Schlussabstimmung	

Nr. 32/2020

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	5
Zuständiges Ministerium.....	5
Betroffene Stelle	6
I. BERICHT DER REGIERUNG	7
1. Ausgangslage	7
1.1 Verkehrsinfrastruktur und Mobilität in Liechtenstein	7
2. Begründung der Vorlage.....	11
3. Massnahmenpakete und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030.....	12
3.1 Massnahmenpakete mit Zeithorizont 2030.....	14
3.1.1 Massnahmenpaket „ÖV/LV-Push“ zum Ausbau und zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots sowie des Langsam- bzw. Aktivverkehrs	14
3.1.2 Massnahmenpaket „Effizienzsteigerung“ zur effizienteren Nutzung der bestehenden Kapazitäten.....	17
3.1.3 Massnahmenpaket „Kapazitätserweiterung“ zur Erweiterung der Infrastruktur.....	20
3.1.4 Massnahmenpaket „Verkehrssicherheit“ zur Erhöhung der Sicherheit im Verkehr	22
3.2 Leitprojekte	23
3.2.1 Leitprojekt 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung	24
3.2.2 Leitprojekt 2: S-Bahn Liechtenstein mit multifunktionalen Schnittstellen beim Bahnhof Schaan, Nendeln und Schaanwald	26
3.2.3 Leitprojekt 3: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein	28
3.2.4 Leitprojekt 4: Rheinübergang Bendern-Haag	30
3.2.5 Leitprojekt 5: Strassenverbindung Vaduz-Triesen.....	31
3.2.6 Leitprojekt 6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen.....	33
3.2.7 Leitprojekt 7: Ausbau Radwegnetz	34
3.2.8 Leitprojekt 8: Digitalisierung.....	36

3.2.9	Leitprojekt 9: Abholen des politischen Willens zur Revision Enteignungsrecht sowie zur Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung.....	38
3.2.10	Leitprojekt 10: Sicherung Mobilitätskorridore	39
4.	Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	41
5.	Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz	41
5.1	Neue und veränderte Kernaufgaben	41
5.2	Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	42
5.3	Terminliche und finanzielle Auswirkungen	43
II.	ANTRAG DER REGIERUNG	45

Beilagen:

- Mobilität und Verkehr – Ergebnisse einer mehrstufigen Umfrage, Studie im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport, Wilfried Marxer, 2020
- Mobilitätskonzept 2030 vom März 2020 (separat)

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Mobilitätskonzept 2030 stellt die Regierung ihre kurz-, mittel- und langfristige Planung für die Mobilität in Liechtenstein vor. Das Mobilitätskonzept wurde zeitlich und inhaltlich von einer umfassenden Mobilitätsumfrage begleitet, womit eine Rückbindung der im Konzept vorgeschlagenen Massnahmen mit den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Zupendler erreicht werden konnte. Das Mobilitätskonzept 2030 baut auf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und den heutigen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen auf. Ziel des vorliegenden Berichts und Antrags ist es, verbindlich festzulegen, welche Vorhaben und Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 vorangetrieben und in den kommenden Jahren von der Regierung und den zuständigen Stellen realisiert werden sollen. Dies unter der Prämisse des dafür erforderlichen politischen Willens sowie der im Mobilitätskonzept enthaltenen Einbindung Liechtensteins in einen regionalen Gesamtkontext.

Die im Mobilitätskonzept 2030 definierten Massnahmenpakete zeigen, dass die Herausforderungen der Verkehrspolitik Liechtensteins vielfältig sind und verschiedenste Massnahmen notwendig sein werden, um diese Herausforderungen zu meistern. Um die Prioritäten festzulegen, wurden zehn übergeordnete Leitprojekte definiert. Sie bauen teilweise auf bestehenden Planungen auf und sind sowohl baulicher, betrieblicher als auch rechtlicher Natur oder beinhalten eine Vertiefung von konzeptionellen Arbeiten.

Die Prüfung, Planung und Umsetzung der im Mobilitätskonzept 2030 vorgesehenen Massnahmen, insbesondere der Leitprojekte, werden in den nächsten zehn Jahren im Bereich der Mobilität die Schwerpunktaktivitäten bilden. Da verschiedene Massnahmen einen mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont aufweisen, möchte die Regierung dem Landtag mit diesem Bericht und Antrag nicht nur die Möglichkeit geben, das Mobilitätskonzept 2030 zur Kenntnis zu nehmen, sondern für die mittel- und langfristigen Projekte die Bestätigung der eingeschlagenen Stossrichtung abholen. Daher beantragt die Regierung für zentrale und legislaturübergreifende Themen die Beauftragung durch den Landtag.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport

BETROFFENE STELLE

Amt für Bau und Infrastruktur

Vaduz, 7. April 2020

LNR 2020-363

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend das Mobilitätskonzept 2030 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

1.1 Verkehrsinfrastruktur und Mobilität in Liechtenstein

Das Bedürfnis nach Mobilität hängt eng mit der Art und Weise der Lebensführung zusammen, die individueller geworden ist. Kaum etwas prägt unseren Alltag so sehr wie die Mobilität, die von demografischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen bestimmt wird. In Liechtenstein ist die Mobilität nach wie vor vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. Die deutliche Präferenz für den MIV zeigt sich nicht zuletzt im hohen Motorisierungsgrad. Mit 785 PKW pro 1'000 Einwohner liegt dieser deutlich höher als in den benachbarten

Ländern Schweiz (543 PKW/Einwohner) und Österreich (555 PKW/Einwohner).¹ Auch die meisten Erwerbstätigen legen den Arbeitsweg – zumeist alleine – mit dem Auto zurück. Im Jahre 2015 fiel etwa die Wahl des Verkehrsmittels für den Arbeitsweg zu 75.2 % auf den MIV, zu 12.6 % auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und zu 12.2 % auf den Langsamverkehr (LV) mit Fahrrad oder zu Fuss.² Auch die aktuelle Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2020 bestätigt grundsätzlich den hohen Stellenwert des Autos sowohl für die Bevölkerung als auch für die Pendler.

Wie im Mobilitätskonzept 2030 ausführlich dargelegt wird, hat sich die Verkehrsinfrastruktur in Liechtenstein in den vergangenen fünfzig Jahren nicht massgeblich verändert bzw. ist diese nicht wesentlich ausgebaut worden. Deutliche Fortschritte konnten in dieser Zeit jedoch im Angebot und der Nutzung des öffentlichen Verkehrs erzielt werden. Auf Seiten der Mobilitätsnachfrage gab es, bedingt durch einen Anstieg bei der Bevölkerung und den Arbeitnehmenden, seit 1970 eine deutliche Steigerung. So hat sich die Bevölkerung praktisch verdoppelt und die Anzahl an Beschäftigten mehr als verdreifacht (Abbildung 1). Die seit vielen Jahren bestehende Infrastruktur muss daher heute ein Vielfaches der Mobilitätsbedürfnisse abdecken und die Infrastruktur stösst zu Spitzenzeiten an ihre Grenzen.

¹ Amt für Statistik, Fahrzeugstatistik, Bestand 30. Juni 2018.

² Amt für Statistik, Volkszählung 2015, Verkehr, Band 3.

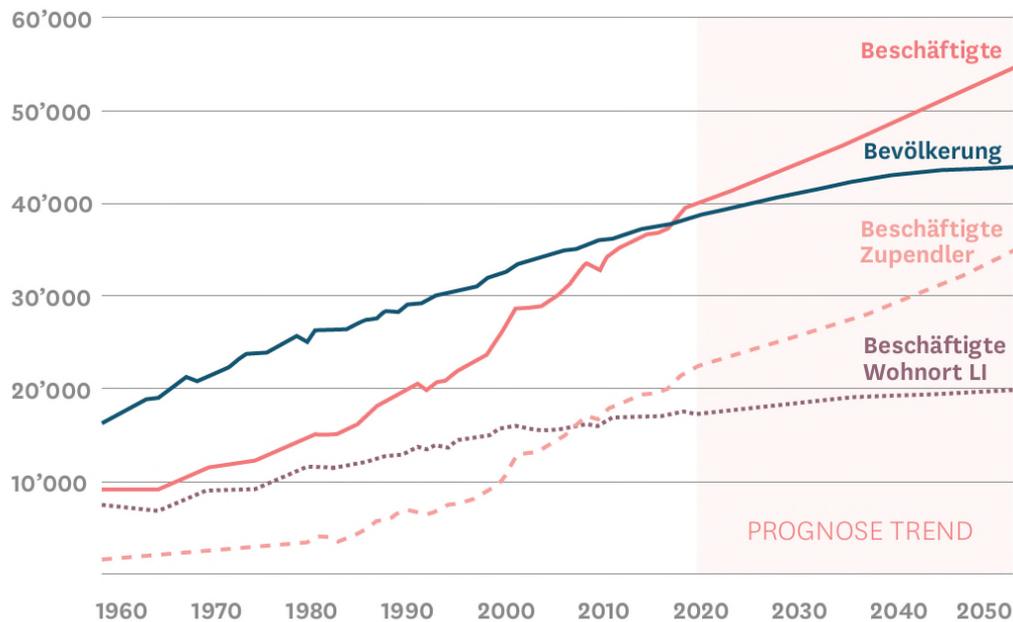


Abbildung 1: Bevölkerungs- und Beschäftigtenstatistik seit 1960, Bevölkerungsprognose „Trend“ sowie Annahme zum Arbeitsplatzwachstum (Quelle: Amt für Statistik).

Ein Blick ins angrenzende Ausland zeigt, dass dort signifikante Summen in den Ausbau der Schienen- wie auch der Strasseninfrastruktur investiert werden. So sind beispielsweise der Schienen-Doppelspurausbau im St. Galler Rheintal, der Stadttunnel Feldkirch oder die Verbindungsstrasse S18 im unteren Rheintal zu nennen, welche einen direkten oder indirekten Einfluss auf Liechtenstein haben werden.

Wird nun davon ausgegangen, dass das bisherige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in Liechtenstein auch in Zukunft anhält, so ist dies ein weiterer wichtiger Grund, weshalb zeitnah mit mutigen und weitsichtigen Entscheiden die Weichen für eine nachhaltige Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse in Liechtenstein und der Region gestellt werden müssen.

Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

An der von der Regierung in Zusammenarbeit mit dem Liechtenstein-Institut im Jahr 2019 durchgeführten Umfrage zur Mobilität in Liechtenstein beteiligten sich

über 6'200 Personen, darunter auch fast 20 % aller Pendlerinnen und Pendler. Die Ergebnisse der Befragung lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

Dem Auto wird unverändert eine grosse Bedeutung für den Weg zur Arbeit, aber auch für das Einkaufen und die Freizeit beigemessen. Die Verkehrssituation wird als Problem wahrgenommen und es wird von etwa zwei Dritteln der Befragten ein entsprechender Handlungsbedarf erkannt. Grenzgänger können sich insbesondere aufgrund ungenügender Verbindungen nicht mit dem öffentlichen Verkehr anfreunden. Mehr als 60 % wären jedoch für eine häufigere Nutzung des ÖV zu gewinnen, wenn das Angebot verbessert würde. Die Bevölkerung spricht sich stärker für Verbesserungen im Bereich des Langsamverkehrs (z.B. Ausbau der Radwege) aus als die Grenzgänger. Pendler hingegen erachten Massnahmen zur Verbesserung des Bahn- und Busverkehrs als dringlicher. Insgesamt werden Massnahmen für den öffentlichen Verkehr als am dringlichsten beurteilt. Massnahmen für den Autoverkehr folgen an zweiter Stelle. Im Bereich des MIV werden mehr Busbuchten und der Ausbau des Strassennetzes am stärksten befürwortet. Auch separate Busspuren werden sowohl als Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs als auch als Mittel zur Verminderung von Hindernissen (Fahrbahnhaltestellen) für den Autoverkehr begrüsst. Viele weitere Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. separate Trassen und Ausbau des ÖV-Netzes) werden begrüsst. Mehr als 70 % der Bevölkerung und der Grenzgänger sprechen sich dafür aus, in Zukunft jedenfalls auf den öffentlichen Verkehr zu setzen. Einer Kombination von Bus und Bahn als zukunftsweisende Lösung stimmen sogar noch mehr Befragte zu. Auch ein Schienenausbau wird mehrheitlich unterstützt. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten aus beiden Gruppen sieht auch das Auto als wichtigen Pfeiler eines zukunftsorientierten Verkehrskonzeptes. Die internationale Erreichbarkeit ist für die liechtensteinische Bevölkerung insgesamt von grosser Bedeutung.

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung stellen ein repräsentatives Meinungsbild der Bevölkerung dar. Aus ihnen ist ersichtlich, dass ein grosses Bedürfnis nach verschiedensten Massnahmen zur Verbesserung der aktuellen Verkehrssituation in Liechtenstein besteht. Die Ergebnisse der Umfrage sind bei der Priorisierung der verschiedenen Massnahmen ins Mobilitätskonzept 2030 eingeflossen. Es ist daher davon auszugehen, dass die vorgeschlagenen Massnahmen an den richtigen Stellen ansetzen und die eingeschlagene Stossrichtung von der Bevölkerung mitgetragen wird.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Verschiedene Gremien auf Landes- und Gemeindeebene haben in den letzten Jahren viel konzeptionelle Arbeit in den Bereichen Mobilität und räumliche Entwicklung geleistet. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden und weiteren involvierten Stellen und Institutionen wurde in den letzten knapp zwei Jahren das Mobilitätskonzept 2030 erarbeitet und am 17. März 2020 durch die Regierung genehmigt. Das Mobilitätskonzept 2030 zeigt auf, wie die nähere und mittlere Zukunft beschritten werden soll, um die gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen der Mobilität erfolgreich bewältigen zu können.

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag soll dem Hohen Landtag einerseits der Inhalt des Mobilitätskonzepts 2030 zur Kenntnis gebracht und die geplante Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen aufgezeigt werden. Weiter soll mit der gegenständlichen Vorlage die politische Zustimmung zu verschiedenen im Mobilitätskonzept 2030 vorgeschlagenen Leitprojekten, bei denen der Entscheidungsprozess über die laufende Legislaturperiode hinausgeht, eingeholt werden. Da der Grossteil der Leitprojekte nicht nur einen mittel- bis langfristigen Planungs- und Realisierungshorizont aufweist, sondern auch massgebliche Entscheidungen in diesen Projekten nicht kurzfristig getroffen werden können, soll

der Landtag eingeladen werden, die mittel- und langfristige Stossrichtung mitzubestimmen, um einen breiten politischen Konsens über die Entwicklung der Mobilität in Liechtenstein zu erlangen. Damit soll die Kontinuität in den Grundsätzen und Zielen sowie in den Strategien und Massnahmenpaketen im Bereich der Mobilität für die kommenden Jahre sichergestellt und deren Realisierung forciert werden.

Die angedachte Stossrichtung des Mobilitätskonzepts 2030 wird durch die Ergebnisse der umfassenden Mobilitätsbefragung vom Herbst 2019 gestützt. Dies ist für die anstehenden Schritte der Umsetzung wichtig, damit die vorgeschlagenen Massnahmen auch von einer Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner Liechtensteins mitgetragen werden.

3. MASSNAHMENPAKETE UND LEITPROJEKTE DES MOBILITÄTSKONZEPTS 2030

Das Mobilitätskonzept 2030 knüpft an der verkehrspolitischen Leitidee³ sowie den verkehrspolitischen Grundsätzen aus den früheren Konzepten an. Im Wesentlichen sollen weiterhin die Grundsätze und Ziele des Mobilitätskonzepts „Mobiles Liechtenstein 2015“⁴ vom September 2008 verfolgt werden, welche auch im Mobilitätskonzept „Statusbericht mit Ausblick 2020“⁵ übernommen wurden.

³ Die verkehrspolitische Leitidee lautet: „Die Verkehrspolitik leistet einen positiven Beitrag zur Standort- und Lebensqualität in Liechtenstein.“

⁴ Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ vom 30. September 2008.

⁵ Mobilitätskonzept „Statusbericht mit Ausblick 2020“ vom 29. August 2016.

Weiter werden im Mobilitätskonzept 2030 – gleich wie im Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ – fünf Teilstrategien⁶ unterschieden.



Abbildung 2: Rahmen der Verkehrspolitik (Darstellung: Amt für Bau und Infrastruktur).

Zur Erreichung der Ziele der fünf Teilstrategien sieht das Mobilitätskonzept 2030 die Umsetzung von vier Massnahmenpaketen vor. Aus diesen Paketen ergeben sich wiederum zehn Leitprojekte, welche auf einen Horizont bis ins Jahr 2030 ausgelegt sind.

⁶ Die Teilstrategien sind: Siedlung und Verkehr, Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Radverkehr sowie Güterverkehr.

3.1 Massnahmenpakete mit Zeithorizont 2030

Unter der Annahme, dass sich das bisherige Mobilitätsverhalten in groben Zügen fortschreiben lässt, sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2019 sind entsprechende Massnahmen notwendig. Die im Mobilitätskonzept 2030 vorgesehenen Massnahmenpakete bzw. die einzelnen Massnahmen setzen an allen Orten des Handlungsbedarfs an und sind mit unterschiedlich langen Realisierungszeiträumen hinterlegt. Sie sind von zentraler Bedeutung für die verkehrliche Weiterentwicklung Liechtensteins und mit ihrer Umsetzung kann schrittweise ein attraktiveres und leistungsfähigeres Mobilitätsangebot in Liechtenstein geschaffen werden. Im Folgenden werden die vier Massnahmenpakete mit einem Zeithorizont 2030 erläutert:

3.1.1 Massnahmenpaket „ÖV/LV-Push“ zum Ausbau und zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots sowie des Langsam- bzw. Aktivverkehrs

Das Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs soll noch besser auf die heutigen Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet werden.

Insbesondere soll der öffentliche Verkehr attraktiver gestaltet und bedarfsgerecht ausgebaut werden, damit künftig im gesamten Land ein attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes Angebot sichergestellt ist. Ziel muss es sein, mit den künftigen Angeboten die Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel zu steigern. Der ÖV soll das Rückgrat der Mobilität in Liechtenstein darstellen.

Voraussetzung, um zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen, ist neben einem Angebotsausbau auch ein klar verständliches Tarifsystem, das den Mobilitätsbedürfnissen entspricht – und dies möglichst über die Grenzen hinweg. Dadurch werden auch Anpassungen notwendig, z.B. mit neuen, kostengünstigen Bedienungsformen. Im Rahmen einer Studie sollen zudem die Effekte eines Verzichts auf ÖV-

Tickets erhoben werden. Dabei sollen sowohl die Auswirkungen auf die Nutzung des ÖV, die finanziellen Aspekte auf Seiten der Kunden und des Landes sowie administrative Erleichterungen und allfällige Hürden auf Seiten der Betreiber des öffentlichen Verkehrs untersucht werden.

Mit der laufenden Digitalisierung kann der Bereich «Selfservice und Mobile Ticketing» gestärkt werden. Unterschiedliche Verkehrsmittel wie Taxi, ÖV, Auto oder Fuss- und Radverkehr sollen einfach und gezielt kombiniert werden können (sog. Multimodalität). Durch individuelle, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittene, vernetzte Mobilitätsangebote kann das Gesamtverkehrssystem optimal genutzt werden. Der Zugang zum ÖV soll bspw. mit kombinierten digitalen Ticketlösungen soll möglichst vereinfacht werden.

Die individuelle Mobilität beschränkt sich bei vielen Menschen nicht mehr auf ein einzelnes Verkehrsmittel. Statt nur eines Verkehrsmittels soll die Bevölkerung für jeden Anlass das effizienteste oder eine Kombination von Verkehrsmitteln wählen können. Flexible Mobilitätsangebote wie Leihmobilität, gut funktionierende Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern, Fahrradmitnahme im ÖV usw. sollen einen fließenden Übergang zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglichen.

Das Eisenbahn-Angebot im Personennahverkehr soll im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein ausgebaut werden. Die geplante S-Bahn Liechtenstein wird die bestehende S-Bahn Vorarlberg und die S-Bahn St. Gallen zu einem regionalen Gesamtsystem verbinden. Das Projekt sieht abschnittsweise einen Doppelspurausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs sowie eine Adaptierung der bestehenden Haltestellen vor. Dabei wird das Angebot des strassengebundenen ÖV im Oberland auf die S-Bahn ausgerichtet, um effiziente Anschlussverbindungen sicherzustellen. Eine Folge der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein ist die grundsätzliche Anpassung und Neustrukturierung des gesamten ÖV-Angebots in

Liechtenstein, mit Verbesserungen für den Busbetrieb im ganzen Land. Mit einem neu konzipierten Liniennetz und Fahrplan der Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil) können an den Haltestellen Schaanwald, Nendeln und Schaan optimale Bus- und Bahn-Verknüpfungen verwirklicht werden. Damit können einerseits die nicht direkt an der Bahnlinie gelegenen Gemeinden im Unterland (Eschen, Gamprin-Bendern, Ruggell und Schellenberg) an das neue Angebot angeschlossen werden. Darüber hinaus soll in Richtung Oberland mit geringen Warte- und Umsteigzeiten in Schaan in Richtung Vaduz, Triesen, und Balzers die ÖV-Kette geschlossen werden. Auch der Anschluss der Gemeinden Triesenberg und Planken soll dabei besonders berücksichtigt werden.

Mit dem Bau von neuen und der Weiterführung von bestehenden Busspuren soll der ÖV ungehindert vom stockenden Verkehr möglichst fahrplangerecht verkehren können. Seit dem Entwurf des Busbevorzugungskonzeptes haben sich aber einige Randbedingungen verändert, weshalb eine Überarbeitung erforderlich ist.

Fernbuslinien sollen das internationale Busangebot ergänzen. Sie wirken komplementär und stellen ein zusätzliches Angebot im ÖV-Fernverkehr dar.

Mit der schrittweisen Verpflichtung der LIEmobil zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen, welche im ÖV zunehmend an Bedeutung gewinnen, soll das ÖV-System umweltschonend gestaltet werden.

Der Langsamverkehr weist ein grosses und teilweise noch ungenutztes Potenzial zur Verbesserung des Verkehrssystems, zur Entlastung der Umwelt und zur Förderung der Gesundheit auf. Zudem stärkt er den sanften Tourismus und führt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität. Eine Erhöhung des Langsamverkehrsanteils, sowohl beim Pendler- als auch beim Freizeitverkehr, ist daher erstrebenswert. Der Langsamverkehr soll sich neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als eigenständige

Mobilitätsform oder auch in Kombination mit den andern Verkehrsmitteln weiter etablieren. Aufgrund dessen ist auch das vorhandene Hauptradroustennetz zu prüfen und zu erweitern. Weiter sollen an den Zielorten genügend Abstellanlagen für Fahrräder zur Verfügung gestellt werden.

Der Ausbau der Radwege in Liechtenstein ist über viele Jahre erfolgt. Der Status der Radfahrer und auch die Art, wie das Angebot für Radfahrer ausgestaltet wird, haben sich im Laufe der Zeit gewandelt. Darum existieren heute Radwege, Radstreifen und Trottoirs, auf welchen der Fahrradverkehr erlaubt ist. Mit einer Neubeurteilung und Vereinheitlichung sowie einer Anpassung der Radwegsignalisation soll landesweit mehr Klarheit und Sicherheit für die Radfahrer und Fussgänger geschaffen werden.

Die technologische Entwicklung im Bereich der E-Bikes bringt eine Attraktivitätssteigerung dieses Verkehrsmittels mit sich. Es können mit E-Bikes deutlich längere Distanzen mit höheren Geschwindigkeiten überwunden werden als mit herkömmlichen Fahrrädern. Dadurch werden auch Radwege mit Steigung für den Pendler- und Freizeitverkehr interessant. Daher soll eine Erweiterung des Hauptradroustennetzes in den Hanglagen geprüft werden.

3.1.2 Massnahmenpaket „Effizienzsteigerung“ zur effizienteren Nutzung der bestehenden Kapazitäten

Personen, die in Liechtenstein unterwegs sind, bevorzugen grösstenteils das Auto als Verkehrsmittel. Hinzu kommt, dass der durchschnittliche Besetzungsgrad pro Fahrzeug nur geringfügig über eins liegt. Nur rund ein Viertel der Verkehrsteilnehmer nutzt entweder das Angebot des öffentlichen Verkehrs oder geht zu Fuss bzw. nutzt das Fahrrad. Mit einer besseren räumlichen und zeitlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens sowie einem höheren Belegungsgrad der Fahrzeuge soll daher zur Effizienzsteigerung beigetragen werden.

Neue digitale Angebote verhelfen zu einer Verbesserung der individuellen Mobilität. Eine den Mobilitätsbedürfnissen angepasste Plattform unterstützt den Nutzer beim Finden der kürzesten Wege, beim Bilden von Fahrgemeinschaften, beim Finden von passenden Sharing-Angeboten sowie bei der Planung einer gesamten Wegekette.

Vor allem zu Spitzenzeiten führt das Verkehrsaufkommen bei den Autobahnzubringern und den Rheinübergängen Bendern, Schaan und Vaduz zu Überlastungen. Ebenfalls stark frequentiert sind die Ortszentren von Vaduz und Schaan, die Verbindungsstrecke zwischen diesen beiden Gemeinden sowie die Hauptachsen in Bendern, Eschen, Nendeln und Schaanwald. Zeitverluste sind die Konsequenz, was die Planung für Unternehmen und Arbeitnehmer erschwert. Das Prinzip des „Road Pricings“ könnte grundsätzlich ein zu prüfendes Mittel sein, um Fahrgemeinschaften und den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu fördern. Ebenso sollen die Anstrengungen fortgesetzt werden, die Arbeitsplatzgebiete mit hohem Güter- und Schwerverkehr in örtlicher Nähe zur Autobahn anzusiedeln.

Eine vierspurige Strassenführung auf der bestehenden Rheinbrücke Vaduz-Sevelen ist aufgrund des Brückenquerschnitts nicht möglich. Mit einer wechselseitigen Nutzung der Mittelspur (morgens Richtung Liechtenstein / abends Richtung Schweiz) könnte der Verkehrsfluss gezielt gesteuert werden. Die Effekte einer wechselweisen Nutzung der Mittelfahrbahn für die Morgen- und Abendspitzen sollen im Rahmen einer Testphase evaluiert werden. Sollte die Durchführung des Testversuchs erfolgreich sein, kann über die Umsetzung der Massnahme diskutiert und entschieden werden.

Bestehen keine separaten Busspuren bzw. ist es nicht möglich, solche zu realisieren, sollen Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden, was zur Fahrplanstabilität beiträgt. Die daraus resultierenden Zeitverluste für Automobilisten sind gering zu halten. Bei bestehenden Pfortneranla-

gen sollen im Testbetrieb, vor der Einführung entsprechender Massnahmen, die Effekte auf ÖV und MIV überprüft werden.

Damit die internationalen Klimaschutzziele erreicht werden können, ist ein Umdenken im Bereich Energie und Antriebssysteme erforderlich. Alternative Antriebe und Kraftstoffe bei PKW und LKW spielen dabei eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund sollen die Möglichkeiten einer Förderung alternativer Antriebssysteme zur Minimierung des CO₂-Ausstosses aufgezeigt werden. Unter Berücksichtigung von Systemen und Erfahrungen anderer Länder soll die Sicherstellung eines flächendeckenden Netzes an Ladestellen für Elektrofahrzeuge geprüft werden.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement der Landesverwaltung ist etabliert und hat sich bewährt. Nun soll im Sinne einer Vorbildfunktion die Ausweitung der Verpflichtung zur Einführung eines solchen Mobilitätsmanagements auf staatsnahe Betriebe geprüft werden. Dabei sollen auch nicht-verkehrliche Massnahmen, wie die Förderung von Home Office, Coworking Space und die Flexibilisierung der Arbeitszeiten, geprüft werden. Zudem sollen private Unternehmen bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements beraten und unterstützt werden.

Das geltende Baugesetz verlangt bei der Errichtung von Gebäuden die Erstellung einer bestimmten Anzahl Parkplätze. Eine Reduktion der Anzahl Parkplätze ist nur gegen eine finanzielle Abgeltung möglich.⁷ Die derzeit geltende Regelung soll überprüft und erforderlichenfalls angepasst werden.

⁷ Baugesetz (BauG) vom 11. Dezember 2008, LGBl. 2009 Nr. 44, Art. 61 f.

3.1.3 Massnahmenpaket „Kapazitätserweiterung“ zur Erweiterung der Infrastruktur

Nachdem in den letzten Jahrzehnten kaum Verkehrsinfrastrukturmassnahmen umgesetzt werden konnten, sollen zusätzlich zur Effizienzsteigerung und zur Unterstützung der Angebote im ÖV und Langsam- bzw. Aktivverkehr zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse auch neue Verkehrsanlagen gebaut werden. Neue Infrastrukturen führen im öffentlichen Verkehr zur Attraktivitätssteigerung und sichern ein stabiles ÖV-Rückgrat für das Massnahmenpaket „ÖV/LV-Push“. Durch Strassenausbauten werden die Entflechtung der Verkehrsströme und die Entlastung der Siedlungsgebiete unterstützt.

Kapazitätserweiternde Massnahmen an der Verkehrsinfrastruktur können dazu beitragen, die gesamtsystembezogene Leistungsfähigkeit sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr massgeblich zu verbessern und dadurch Aufkommensverlagerungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs herbeizuführen. Der Ausbau des schienengebundenen ÖV-Angebotes durch die Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein und damit verbundener Strassenprojekte ist eine wichtige Grundlage für die angestrebte Verlagerung eines Teils der Berufspendler. Damit dem Strassenverkehr durch den Ausbau der S-Bahn und die angestrebte Taktserhöhung des Zugangebotes keine Nachteile erwachsen, sind flankierende Strassenbaumassnahmen vorgesehen. So soll als Teil des S-Bahn-Projektes der Niveauübergang der Rheinstrasse in Nendeln eliminiert werden. Um die Problematik der erweiterten Schrankenschliesszeiten bei den Bahnübergängen in Schaan zu entschärfen, soll mit einer Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein, (vgl. Kapitel 3.2.2) die geeignetste Lösung gefunden werden.

Mit der Realisierung einer neuen Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen (Industriezubringer Vaduz-Triesen) können künftig die Berufspendler der Industrie Triesen

den Autobahnanschluss Vaduz-Sevelen erreichen, ohne weitere Landstrassen und das Siedlungsgebiet belasten zu müssen. Zudem kann der Langsamverkehr auf die Rheindammkrone verlegt werden, da diese nicht mehr als Strasse genutzt wird.

Durch die Realisierung des Industriekreises Ruggell soll das Industriegebiet der Gemeinde Ruggell vom Rheinübergang und der Autobahn direkt erschlossen werden. Dadurch ist eine bessere Entflechtung der Verkehrsströme möglich.

Der Verkehrsknoten Bendorf kann den anfallenden Verkehr in Spitzenzeiten nur noch schlecht bewältigen. Er genügt den heutigen Ansprüchen und der Anbindung an die Rheinbrücke sowie die umliegenden Gemeinden nicht mehr. Das Verkehrssystem soll bedürfnisgerecht neu gestaltet und optimiert werden. Im Zusammenhang mit der Verbesserung des Knotens Bendorf soll auch der Rheinübergang Bendorf-Haag, einschliesslich des Anschlusses an die Autobahn A13, verbessert werden. Dies hat unter Berücksichtigung des aus statischen und zustandsbedingten Gründen mittelfristig notwendigen Ersatzes der Rhein- und Vorlandbrücken zu erfolgen. Ferner soll in Bendorf für die optimale Anbindung an das Langsamverkehrsnetz auch eine neue Langsamverkehrsbrücke erstellt werden.

Weiter soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die Notwendigkeit, Realisierbarkeit und Kosten von zusätzlichen Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, Triesen und Balzers geprüft werden.

Die Platzverhältnisse auf den Hauptverkehrsachsen, insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten, sind beschränkt und genügen den heutigen und zukünftigen Mobilitätsansprüchen nicht mehr. Entlang sämtlicher Landstrassen sollen deshalb die Mobilitätskorridore festgelegt und gesichert werden. Ebenso sollen, um

die Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten, Umfahrungsmöglichkeiten, insbesondere eine Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz und eine Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald, geprüft werden.

Für den Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen werden oftmals Landflächen benötigt, welche nicht im Eigentum der öffentlichen Hand sind. Besteht kein Wille, die privaten Landflächen der öffentlichen Hand zu verkaufen, kann ein Verkehrsinfrastrukturprojekt nur unter erschwerten Bedingungen realisiert werden. Dem öffentlichen Interesse soll mehr Gewicht beigemessen werden, weshalb – sofern der politische Wille vorhanden ist – das Enteignungsrecht anhand von Beispielen aus den Nachbarstaaten revidiert werden soll. Die Erfahrung zeigt zudem, dass die Verfahren zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen, insbesondere im Verkehrsbereich, teilweise langwierig und wenig effizient sind.

3.1.4 Massnahmenpaket „Verkehrssicherheit“ zur Erhöhung der Sicherheit im Verkehr

Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen steigt auch das Bedürfnis nach mehr Sicherheit auf den Strassen. Ein umsichtiges und rücksichtsvolles Verhalten ist eine Grundvoraussetzung für weniger Unfälle. In den vergangenen Jahrzehnten konnte die Verkehrssicherheit mit entsprechenden Massnahmen, beispielsweise in der Schulwegsicherung oder mit Ausbauten des Radroutennetzes, verbessert werden.

Damit dies auch künftig so bleibt, ist die laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Ausbau von Verkehrsanlagen zu gewährleisten. Neuanlagen sollen gezielt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Ein Verkehrssicherheitsaudit kann bspw. Defizite in den Planungen für den Strassenverkehr aufzeigen, um der Verkehrssicherheit einen höheren Stellenwert zu geben. Sicherheitsrelevante Kriterien werden geprüft und die Verkehrswege ent-

sprechend ausgestaltet. Mit der konsequenten Durchsetzung der Verkehrsvorschriften soll die Sicherheit weiter verbessert werden. Durch eine anlassbezogene Prüfung der bestehenden Fussgängerstreifen nach den neusten Normen kann der Bestand entsprechend verbessert werden.

Bestehende Anlagen mit Unfallschwerpunkten, stark befahrene Strassen oder stark frequentierte Langsamverkehrsanlagen können mittels einer «road safety inspection» (RSI) überprüft werden, sodass allfällige Sicherheitsdefizite erkannt und behoben werden können. Ebenso tragen die konsequente Anwendung der bestehenden Normen und eine bessere Durchsetzung der Sicherheitsvorschriften dazu bei. Dies kann bspw. bauliche Massnahmen, aber auch die Aufhebung von nicht konformen Lösungen beinhalten.

Zur Verbesserung der Sicherheit sollen die Radwege und Radrouten nach den aktuellen Normen im Hinblick auf eine einheitliche Signalisierung und Wegführung sowie unter Berücksichtigung der Geschwindigkeitsdifferenzen von elektrisch unterstützten und konventionellen Fahrrädern überprüft werden. Es sollen neue Anlagen entsprechend ausgeführt und bestehende Anlagen möglichst zeitnah saniert werden.

Weitere Massnahmen betreffen die Prüfung von Temporeduktionen (insbesondere Tempo 30) im Siedlungsgebiet und die Sicherheit im Langsamverkehr (Umgang mit E-Bikes, Koexistenz bzw. Entflechtung des Fuss- und Radverkehrs).

3.2 Leitprojekte

Im Mobilitätskonzept 2030 werden aus den zahlreichen Massnahmen der vier Massnahmenpakete zehn wichtige Massnahmen bzw. Massnahmenbündel als Leitprojekte definiert. Sie bauen teilweise auf bestehenden Planungen auf und sind baulicher als auch betrieblicher Natur oder beinhalten eine Vertiefung von konzeptionellen Arbeiten. Wie bereits ausgeführt wurde, weist ein Teil der Leit-

projekte einen relativ langen Zeithorizont auf. Die Regierung möchte für diese Leitprojekte einen entsprechenden Auftrag des Landtags einholen. Dadurch soll deren Umsetzung über die laufende Legislaturperiode hinaus gesichert werden.

Nachfolgend wird ein kurzer Überblick über die einzelnen Leitprojekte gegeben:

3.2.1 Leitprojekt 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung

Attraktive, durchgehende und ganztags verfügbare Transportketten sind im öffentlichen Verkehr von grosser Bedeutung. Dabei sind hohe Fahrplantaktungen, abgestimmte Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln, direktere grenzüberschreitende Verbindungen, höhere Reisegeschwindigkeiten sowie kurze und bequeme Umsteigewege anzustreben. Kurze Umsteigezeiten erfordern zudem eine hohe Fahrplanstabilität. Dies alles kann nur mit einem optimalen Zusammenspiel zwischen der baulichen Infrastruktur und dem Ausbau des betrieblichen Angebotes erreicht werden. Dabei ist auch der Einsatz von zeitgemässen, komfortablen Fahrzeugen zu berücksichtigen.

Das Land Liechtenstein verfügt über ein dichtes Netz an Buslinien. Weil aktuell der ÖV weitgehend mit Buslinien auf dem bestehenden Strassennetz abgedeckt wird, ist dieser während den Hauptverkehrszeiten genauso von der Verkehrsüberlastung betroffen wie der MIV. Dadurch kann der ÖV keine echte bzw. attraktive Alternative zum MIV bieten. Eine hohe Fahrplanstabilität sowie die Sicherstellung der Anschlüsse können insbesondere zu Stauzeiten nicht gewährleistet werden.

Um diesem Umstand zu begegnen, muss die Infrastruktur insbesondere mit baulichen Massnahmen derart verbessert werden, dass der Bus, wo immer möglich und sinnvoll, bevorzugt wird. Damit sollen Verlustzeiten vermieden und die Attraktivität des ÖV-Angebots gesteigert werden.

Konkret werden aktuell vor allem zwei Projekte verfolgt: Einerseits soll eine Busspur Heiligkreuz erstellt werden, um die Verlustzeiten der Busse auf dem Abschnitt Triesen-Vaduz zu reduzieren. Das Projekt sieht die Erstellung einer statischen Busspur zwischen Aukreisel und Lindenkreisel vor. Die Regierung hat die Vorstudie Anfang 2018 zur Kenntnis genommen und das Amt für Bau und Infrastruktur mit der Weiterbearbeitung des Projekts beauftragt.

Beim zweiten Projekt soll eine neue direkte Verbindung vom Bushof Schaan zur Strasse «Im Bretscha» die Fahrdistanz verkürzen sowie die Fahrplanstabilität erhöhen. Dies soll künftig mit einer Nordausfahrt beim Bushof Schaan gewährleistet werden. Für die Realisierung dieses Projekts wird der Erwerb von Landflächen bzw. Nutzungsrechten angestrebt.

In einem Entwurf für ein Busbevorzugungskonzept wurden verschiedene mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität des Busverkehrs aufgezeigt. Der vorliegende Entwurf soll grundlegend überarbeitet werden, weil sich einige Randbedingungen geändert haben und um das vollständige Potenzial von Busbevorzugungsmassnahmen aufzuzeigen. Zudem ist die Priorisierung der Projekte nochmals zu prüfen.

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Bevorzugung des ÖV ist eine Aufgabe, welche viele Jahre und somit mehrere Legislaturperioden in Anspruch nehmen wird. Um eine entsprechende Kontinuität zu garantieren, soll der Landtag die Regierung beauftragen, den ÖV sowohl betrieblich (Verdichtung des Takts, Neuschaffung von Linien) als auch bezüglich der Infrastruktur (u.a. eigene Trassen bzw. Busspuren) weiter auszubauen und zu bevorzugen.

3.2.2 Leitprojekt 2: S-Bahn Liechtenstein mit multifunktionalen Schnittstellen beim Bahnhof Schaan, Nendeln und Schaanwald

Die im Jahr 2015 sistierten Finanzierungsverhandlungen mit den ÖBB und dem zuständigen österreichischen Bundesministerium wurden im Juni 2019 wieder aufgenommen. Die Verhandlungen dauern derzeit noch an. Es ist jedoch geplant, dem Landtag noch vor der Sommerpause 2020 einen Bericht und Antrag betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredites für die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein und den dafür notwendigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG vorzulegen.

Die S-Bahn Liechtenstein wird die bestehende S-Bahn Vorarlberg und die S-Bahn St. Gallen zu einem regionalen Gesamtsystem verbinden, womit Liechtenstein und die Region ein attraktives und zusammenhängendes S-Bahn-Angebot erhalten. Um die Ziele des Mobilitätskonzepts 2030 zu erreichen, ist die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein eine wichtige Schlüsselmassnahme.

Durch die Einführung eines Halbstundentakts sind Verbesserungen für den Busbetrieb im Unterland möglich, was sich auch positiv auf den Betrieb im Oberland auswirkt. Damit kann ein regional integriertes, bedeutend leistungsfähigeres und attraktives Verkehrsmittel für die Bevölkerung sowie auch die Zu- und Wegpendler geschaffen werden. In Bezug auf Geschwindigkeit und Stauunabhängigkeit erweist sich die S-Bahn damit als interessante Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Gemäss Aussagen der ÖBB ist die Möglichkeit gegeben, in Nendeln einen Fernverkehrshalt zu realisieren, sodass Zugverbindungen zwischen Wien-Zürich auch in Liechtenstein Halt machen.

Mit kundengerechten Anpassungen des Angebots und dem Neu- bzw. Umbau der Haltestellen können sich neue, wichtige Impulse für die Siedlungsentwicklung

im Einzugsgebiet der Haltestellen und die Kernentwicklung in den Ortszentren ergeben.

Auf dem liechtensteinischen Staatsgebiet ist für die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein die Errichtung eines zweigleisigen Abschnittes von der Staatsgrenze Tisis bis zum Bahnhof Nendeln notwendig. Weitere Bestandteile des Projekts sind ein Neubau der Überführung und eine Verlängerung der Unterführung Sägenstrasse in Schaanwald, die Verschiebung und der Umbau der Haltestelle Mauren/Schaanwald und der Haltestelle Nendeln, die Niveaufreimachung in Nendeln (Strassenunterführung) sowie die Errichtung einer Fuss-/Radwegunterführung in Nendeln. Ebenfalls vorgesehen sind im S-Bahn-Projekt der Ersatz der Eisenbahnkreuzung Schwemmegass durch die neue Eisenbahnkreuzung Bahngasse, die Adaptierung der Haltestelle Schaan Forst und der Umbau der Haltestelle Schaan Vaduz unter Berücksichtigung der bereits errichteten Infrastruktur. Die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf maximal 100 km/h durch die Linienverbesserung im Bereich Schaanwald sowie die Umsetzung sämtlicher in Liechtenstein geltender gesetzlicher Vorgaben, insbesondere in Bezug auf den Lärm- schutz, den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und die Barrierefreiheit, werden ebenfalls berücksichtigt. Nach der Realisierung der baulichen Massnahmen sieht das Konzept der S-Bahn Liechtenstein einen schrittweisen Ausbau des Angebots vor.

Da die Arbeiten für das Leitprojekt S-Bahn Liechtenstein bereits weit fortgeschritten sind und dem Landtag noch in dieser Legislatur ein Verpflichtungskredit zur Genehmigung vorgelegt wird, soll die Regierung nicht explizit mit der Ausarbeitung eines Finanzbeschlusses beauftragt werden.

3.2.3 Leitprojekt 3: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein

In Schaan treffen die grossen Verkehrsachsen des Landes zusammen. Dadurch ergeben sich für das Zentrum von Schaan eher städtische Verkehrsverhältnisse. Quartierstrassen werden zunehmend als Schleichwege zur Umfahrung des Zentrums genutzt. Obwohl die Zahl der Einwohner und der Arbeitsplätze stark zugenommen hat, ist die heutige Verkehrsinfrastruktur, bis auf die Verkehrsführung im Zentrum von Schaan und den Industriebühnen nördlich von Schaan, gleich geblieben. Neben zeitweiligen Stausituationen zu den Spitzenzeiten ist auch der öffentliche Verkehr zunehmend durch die Verkehrsbelastung behindert, was seine Attraktivität schmälert. Der Verkehrsfluss wird durch die Schrankenschliessungen bei den Bahnübergängen zusätzlich erschwert. Im Falle der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein wird sich durch die Takterhöhung des Zugangebotes die Anzahl der Schrankenschliessungen erhöhen, sodass sich der negative Einfluss der Bahn auf die Strasse zusätzlich erhöht. Um auf diesen Umstand zu reagieren, werden folgende Massnahmen geprüft:

Absenkung des Bahntrasses

Durch das Absenken der Bahnlinie in Schaan könnte die Landstrasse die Bahnlinie kreuzungsfrei queren, wodurch der Bahnbetrieb keinen Einfluss auf den MIV- und Busverkehr mehr hätte. Die Absenkung der Bahnlinie hätte jedoch die Aufhebung weiterer Bahnübergänge («Im Pardiell» und «Werkhofstrasse») zur Folge, was die heutige Trennwirkung der Bahn im Siedlungsgebiet verstärken würde. Aus technischer Sicht wird die Überwindung der Höhendifferenz vom tiefsten Punkt bis auf die Höhe der Rheindammkrone zu lösen sein.

Absenkung der Landstrasse bei den Bahnübergängen

Alternativ zur Absenkung der Bahnlinie könnten bei den Eisenbahnkreuzungen «Im Bretscha» und «Zollstrasse» für den Strassenverkehr Unterführungen realisiert werden. Dies hätte beidseitig der Unterführungen jeweils die Erstellung langer Rampen zur Folge. Die langen Strassenabsenkungen würden den heute ebenerdig begehbaren Zentrumsbereich von Schaan durchschneiden. Heute direkt durch die Landstrasse erschlossene Liegenschaften müssten mit neuen Zugängen rückseitig erschlossen werden.

Realisierung einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz (Industriezubringer – Zollstrasse)

Eine neue Entlastungsstrasse gemäss dem geltenden Verkehrsrichtplan der Gemeinde Schaan als Fortsetzung des Industriezubringers von der Bendererstrasse bis zur Zollstrasse stellt eine weitere Variante dar. Durch den Bau dieses Strassenabschnitts könnte das Zentrum von Schaan vom Durchgangsverkehr Nendeln-Buchs und BERN-Buchs spürbar entlastet werden. Angrenzende Wohnquartiere könnten ebenfalls deutlich vom Umweg- und Schleichverkehr befreit werden, was die Lebensqualität in den Quartieren fördern würde. Das Projekt der Nordumfahrung soll in enger Abstimmung zwischen Land und Gemeinde Schaan ebenfalls geprüft werden.

Für die einzelnen Massnahmen sind erst grobe Studien vorhanden. Diese müssen verfeinert werden, um in einem Variantenvergleich die Bestvariante für die Weiterverfolgung zu bestimmen.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Schaan soll die Regierung vom Landtag den Auftrag erhalten, in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein, eine vertiefte Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums vorzunehmen und die favorisierte Variante in enger Abstimmung mit der Gemeinde Schaan zur Umsetzung zu bringen.

3.2.4 Leitprojekt 4: Rheinübergang Bendern-Haag

Der Rheinübergang Bendern-Haag, bestehend aus dem Verkehrsknoten Bendern-Gamprin, der Liechtensteiner Vorland- und der Rheinbrücke sowie dem Autobahnanschluss Haag, ist ein komplexes Verkehrssystem, welches das heutige Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr zu bewältigen vermag. Zudem besteht bei den Brückenbauwerken mittelfristig Sanierungsbedarf. Deshalb sind ein Ausbau des Verkehrssystems und eine umfassende Erneuerung der Anlagen zwingend erforderlich. Auf beiden Rheinseiten besteht Handlungsbedarf, weshalb das Bundesamt für Strassen (ASTRA), der Kanton St. Gallen, das Land Liechtenstein und auf Liechtensteiner Seite die Gemeinde Gamprin am Projekt beteiligt sind.

Der Rheinübergang Bendern-Haag wurde mit dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 3. Generation als zweite Gesamtverkehrsmassnahme beim Bund eingereicht. Es wurde beantragt, die Massnahme für den Umsetzungshorizont B vorzusehen. Dies wurde vom Bund nicht genehmigt, weshalb die Massnahme aktuell im Horizont C ist. Mit den aktuellen Planungsarbeiten soll erreicht werden, dass der Umsetzungshorizont von C auf B angehoben wird.

Die Optimierung des Rheinübergangs Haag-Bendern basiert auf dem agglomerationsweiten Zukunftsbild, wonach sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr zu stärken sind. Der Handlungsbedarf ist gross, denn gemäss Prognose wird die Leistungsfähigkeit der Brücke in der jeweiligen Lastrichtung sowie der Anschlussknoten beidseits des Rheins sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze bereits im Jahr 2025 überschritten. Die Massnahme ist deshalb gemäss der Teilstrategie Gesamtverkehr und Sicherheit eines der zentralen Elemente, um die Funktionalität des regionalen Verkehrsnetzes zu erhalten.

Die kurze Distanz zwischen dem leistungsbestimmenden Kreisell in Bendern und dem Rheinübergang bzw. der Autobahnausfahrt Haag führt in Spitzenstunden zu Rückstaus bis in den Anschlussbereich und zu den Rampen der Autobahnausfahrt A13. Die Überlastung behindert auch den grenzquerenden Busverkehr, der gemäss dem Angebotskonzept ÖV des Agglomerationsprogramms auf der Achse Haag-Bendern-Eschen-Nendeln noch ausgebaut werden soll. Im Raum Bendern-Eschen sind zudem in naher Zukunft neue Arbeitsplatznutzungen geplant, die ebenfalls zusätzlichen grenzquerenden Pendlerverkehr anziehen dürften. Es ist bereits kurzfristig mit einer weiteren Verschärfung der Problematik zu rechnen, sodass die Funktionalität des Autobahnanschlusses und des regionalen Busnetzes nicht mehr gewährleistet werden kann. Für den Langsamverkehr ist die heutige Querung nicht sehr attraktiv.

Basierend auf den Arbeiten des Agglomerationsprogramms der 3. Generation, den Arbeiten im Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan sowie dem Mobilitätskonzept 2030 und in enger Abstimmung mit der Gemeinde Gamprin wird aktuell ein Verkehrskonzept erarbeitet, um auf dieser Basis eine Studie ausarbeiten zu können.

3.2.5 Leitprojekt 5: Strassenverbindung Vaduz-Triesen

Von Triesen, Industrie Höhe Kieswerk, bis zur Rheinbrücke Vaduz soll entlang des Rheindamms auf einer Länge von 1.2 km eine neue zweispurige Verbindungsstrasse erstellt werden. Mit dieser neuen Strasse wird für den Berufs- und Güterverkehr von der Industrie Triesen eine direkte Verbindung zum Rheinübergang Vaduz-Sevelen bzw. zum Autobahnanschluss geschaffen. Dies entlastet die Landstrasse Vaduz-Triesen sowie die Zollstrasse in Vaduz und begünstigt gleichzeitig eine Verkehrsreduktion im Siedlungsgebiet.

Durch den Bau der Strassenverbindung kann die heute einspurig geführte Entlastungsstrasse auf der Rheindammkrone dem Langsamverkehr zurückgegeben werden. Dadurch werden als Nebeneffekt eine Verkehrsentflechtung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht.

Bereits seit dem Jahr 2007 wird der Ausbau des Rheindammweges zu einer Entlastungsstrasse angestrebt. Nach einem SUP⁸-Verfahren, bei welchem sämtliche Gerichtsinstanzen angerufen wurden, konnte inzwischen das Bauprojekt für die Erstellung der neuen Strassenverbindung durch die Regierung genehmigt und die dazugehörigen Umweltberichte für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht werden. Sobald die Umweltverträglichkeit nachgewiesen und mit einem in Rechtskraft erwachsenen Beschluss der Regierung festgestellt worden ist, kann dem Landtag ein Bericht und Antrag betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredites für die Bauausführung vorgelegt werden.

Der Zeitpunkt der Realisierung der Strassenverbindung Vaduz-Triesen hängt im Wesentlichen also davon ab, ob das Resultat der Umweltverträglichkeitsprüfung rechtlich angefochten wird oder nicht. Ohne Einsprachen wäre ein Baubeginn im Jahre 2022 möglich. Die reine Bauzeit wird mit ca. zwei Jahren veranschlagt. Da dieses Leitprojekt bereits weit fortgeschritten ist, wird für die Realisierung der Strassenverbindung Vaduz-Triesen kein Auftrag des Landtags eingeholt. Die Umsetzung dieses Strassenprojekts ist im Regierungsprogramm 2017 bis 2021 als konkrete Massnahme enthalten.

⁸ SUP = Strategische Umweltprüfung.

3.2.6 Leitprojekt 6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen

Die intensive Verflechtung der Pendlerströme zwischen Werdenberg und Liechtenstein führt zu grossen Belastungen der Rheinübergänge in Vaduz, Schaan und Bendern.

Die Optimierung des Rheinübergangs Sevelen-Vaduz ist die erste Gesamtverkehrs-Massnahme im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 3. Generation. Die Massnahme basiert auf dem agglomerationsweiten Zukunftsbild, wonach der Rheinübergang Vaduz-Sevelen als eine wichtige Sprosse des Verkehrssystems für alle Verkehrsträger gestärkt werden soll.

Die Verkehrskapazitäten rund um den Rheinübergang Vaduz-Sevelen, zwischen dem Anschluss A13 und dem Au-Kreisel in Vaduz, stossen bereits heute während der Spitzenzeiten an die Leistungsgrenze. Mit der geplanten Entstehung von zusätzlichen Arbeitsplätzen im Raum Vaduz-Triesen wird sich die Lage weiter verschärfen. Dadurch wird einerseits der MIV beeinträchtigt, andererseits verunmöglichen die Engpässe den im Agglomerationsprogramm angestrebten Angebotsausbau einer leistungsfähigen und zuverlässigen Buslinie auf dieser wichtigen West-Ost-Achse. Der Langsamverkehr wird nicht wie der motorisierte Verkehr über die Rheinbrücke geführt, sondern über die etwas nördlich gelegene alte Holzbrücke. Dort sind auf Liechtensteiner Seite die Strassenquerungen beim Anschluss zur Zollstrasse nicht optimal gelöst. Die Rheinbrücke weist beidseitig Trottoirs auf, allerdings fehlt die Fortführung auf Liechtensteiner Seite.

Für die Optimierung des Rheinübergangs Vaduz-Sevelen sind Arbeiten zur Erstellung eines Vorprojekts im Gange. Das grenzüberschreitende Projekt wird in enger Abstimmung mit dem Kanton St. Gallen und dem ASTRA erstellt, wobei die Federführung aufgrund fehlender Kapazitäten der Schweizer Behörden neu beim Land Liechtenstein liegt. Das Projekt umfasst neue Lösungen für die Knoten beim

Autobahnanschluss in Sevelen sowie den Ausbau der Kreuzungen auf der Liechtensteiner Seite bis zur Wuhrstrasse. Es beinhaltet auch eine verbesserte Anbindung des Industriebringers Vaduz-Triesen sowie die Optimierung der Verkehrsführung der Zollstrasse inklusive Anbindung des geplanten Landesspitals. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ist die Erstellung einer zusätzlichen Fahrbahn zwischen der Rheinbrücke und der Wuhrstrasse in Abklärung. Weiter soll auf der dreispurigen Rheinbrücke eine flexible, tageszeitabhängige Nutzung der Mittelspur eingerichtet werden.

Im Juni 2021 soll das Vorprojekt über das Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht werden. Dies mit dem Ziel, eine Einstufung als A-Massnahme zu erreichen, anstelle der heutigen B-Massnahme. Die Realisierung ist für die Jahre 2024 bis 2028 vorgesehen.

3.2.7 Leitprojekt 7: Ausbau Radwegnetz

Ein gut ausgebautes und signalisiertes Wegnetz für den Langsamverkehr, das heisst für Wanderer, Radfahrer, Mountainbikefahrer und Benutzer fahrzeugähnlicher Geräte, ist für die Bevölkerung und Gäste von grosser Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2014 ein Hauptradroutennetz definiert. Dieses nutzt mehrheitlich bestehende Rad- und Feldwege. Fehlende Zwischenstücke konnten weitgehend ergänzt werden. Einzelne wichtige Netzlücken konnten jedoch noch nicht realisiert werden, weil der Landerwerb nicht erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Die Gespräche betreffend Landerwerb sind daher zu intensivieren und sollte sich die Realisierung als unmöglich herausstellen, sollen alternative Routen gesucht und umgesetzt werden.

Neben der Hauptroute entlang des Rheins soll eine das Siedlungsgebiet direkt erschliessende Hauptroute durch die Gemeinde Vaduz führen. Diese soll über weite Strecken und möglichst direkt entlang des Binnenkanals verlaufen. Insbe-

sondere in der Route entlang des Binnenkanals wird ein hohes Potenzial für den Alltagsradverkehr gesehen. Distanzmässig sind die angrenzenden Gemeinden Schaan und Triesen gut erreichbar. Diese Pendlerbeziehungen gehören zu den wichtigsten in Liechtenstein. Die Verknüpfung der beiden Haupttrouten mit den Längsrouten soll über eine Querspange auf der Zollstrasse erfolgen.

Die Gemeinde Mauren soll zum einen über die bereits heute schon vielgenutzte Achse von Feldkirch-Tosters über den Egelsee sowie aus Richtung Schaan und Feldkirch-Tisis über eine Route entlang der Bahntrasse erschlossen werden.

Im Gemeindegebiet von Schaan soll die von Eschen und Nendeln nach Schaan führende Hauptroute im Wesentlichen weiter neben der Bahntrasse verlaufen. Dieser Abschnitt ist teilweise noch zu realisieren. Aufgrund der annähernd geraden Linienführung und der damit verbundenen Sicherheit würde eine sehr hohe Qualität für den Radverkehr geboten. Die Erschliessung des Industriegebietes Schaan verfügt über ein grosses Potenzial, Arbeitspendler zum Umstieg auf das Rad zu bewegen.

Im Siedlungsgebiet von Triesen verläuft der Radweg heute auf nicht geradlinigen, teilweise verkehrsreichen Strassen. Mit dem Schluss der zwei noch vorhandenen Lücken soll dieser Mangel behoben werden.

Die Verbindungsroute innerhalb der Gemeinde Balzers konnte im Bereich Kohlbruck – Stadel aufgrund von Problemen mit dem Landerwerb noch nicht durchgehend realisiert werden. Der Schluss der kurzen Lücke wird angestrebt.

Das Hauptradroutennetz soll durch die im Mobilitätskonzept 2030 angedachten Langsamverkehrsbrücken Ruggell, Bendern, Triesen und Balzers ergänzt werden. Die vorgesehenen neuen Brückenstandorte sind bereits auf das Hauptradroutennetz abgestimmt. Für die Weiterverfolgung der Brückenprojekte sollen das

Land und die Gemeinden gemeinsam im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein aktiv werden.

Um den Radverkehr attraktiv zu gestalten, sind neben den Lückenschlüssen weitere Massnahmen notwendig. Beispielsweise sollen Radschnellwege für den Pendlerverkehr mit E-Bikes oder normalen Fahrrädern geprüft werden. Sicherheitsmängel und Schwachstellen auf bestehenden Routen sind zu beheben. Die Ortszentren sollen für den Fuss- und Radverkehr sicherer und attraktiver gestaltet werden. Das Angebot an Fahrradabstellplätzen soll ausgeweitet werden. Weiter ist eine Verbesserung der Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen anzustreben. Multimodale Schnittstellen sollen gewährleistet werden. Als weitere Massnahme ist die breite Kommunikation und Sensibilisierung der Bevölkerung für einen Umstieg vorgesehen. Zudem soll die Radwegsignalisation vereinheitlicht werden.

Die Regierung soll beauftragt werden, die vorgenannten Massnahmen zu priorisieren, umzusetzen oder einer definitiven Entscheidung zuzuführen. Insbesondere die Lückenschlüsse sollen sehr zeitnah angegangen werden.

3.2.8 Leitprojekt 8: Digitalisierung

Die Digitalisierung hat einen grossen Einfluss auf die Mobilität und das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer und wird dies auch weiterhin haben. Liechtenstein verpflichtet sich mit der „Digitalen Agenda“⁹, die Chancen der Digitalisierung im Bereich Verkehr zu nutzen und die Veränderungen aktiv zu gestalten. Komplexe Systeme können für die Kunden einfacher nutzbar gemacht und Informationen personalisiert bereitgestellt werden. Daher sollen Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche die Förderung von neuen Mobilitätsformen unterstützen, um die sich diesbezüglich bietenden Chancen zu nutzen.

⁹ Digitale Agenda Liechtenstein, Regierung des Fürstentums Liechtenstein, März 2019, abrufbar unter: <https://www.regierung.li/digitale-agenda-liechtenstein>.

Mithilfe der Digitalisierung soll ein optimal genutztes Gesamtverkehrssystem angestrebt werden, welches allen Nutzern ein einfaches und gezieltes Kombinieren der unterschiedlichen Verkehrsmittel ermöglicht – ob ÖV, MIV oder Kombinationen mit dem Fuss- und Radverkehr. Mittels digitalen Ticketlösungen soll die Nutzung solcher Angebote erleichtert werden. Damit kann die Mobilität individuell und im Resultat gesamthaft verbessert werden.

Zur Förderung von neuen Mobilitätsformen sollen folgende Massnahmen überprüft und weiterentwickelt werden:

- Um den Zugang zum öffentlichen Verkehr möglichst einfach zu gestalten, ist die Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen zu prüfen.
- Zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität ist der Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zu prüfen.
- Für die Analyse, die Planung, das Management und Monitoring des Verkehrs, der bereitgestellten Infrastruktur und verfügbaren Kapazitäten sowie des Verkehrsaufkommens ist die Schaffung einer Mobilitätsdatenbank zu prüfen. Auf Basis der Mobilitätsdatenbank sowie des bereitgestellten Angebots erfolgt eine gezielte Information der Gesellschaft über bestehende und neue Mobilitätsangebote.

Die Möglichkeiten und Entwicklungen im Bereich Digitalisierung werden bereits heute intensiv verfolgt, damit notwendige Massnahmen und Rahmenbedingungen frühzeitig geschaffen bzw. ergriffen werden können. Allfällige Massnahmen werden jedoch keine grösseren Auswirkungen finanzieller oder baulicher Natur zur Folge haben. Daher kann die Regierung dieses Leitprojekt ohne spezifischen Auftrag des Landtags weiterverfolgen.

3.2.9 Leitprojekt 9: Abholen des politischen Willens zur Revision Enteignungsrecht sowie zur Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung

Die meisten der vorgeschlagenen Leitprojekte sowie verschiedene weitere Massnahmen benötigen für deren Realisierung zusätzliche Landflächen. Dieses Land befindet sich oft nicht im Eigentum der öffentlichen Hand. Damit die neuen Projekte realisiert werden können, ist deshalb ein erfolgreicher und zeitnaher Landerwerb zu gewährleisten. Besteht kein Wille, Land an die öffentliche Hand zu verkaufen, kann ein Verkehrsinfrastrukturprojekt entweder gar nicht oder nur unter suboptimalen Bedingungen realisiert werden, die der Allgemeinheit nicht dienlich sind.

Kann keine einvernehmliche Lösung zwischen den Grundstückseigentümern und der öffentlichen Hand gefunden werden, kommt heutzutage kein Landerwerb zustande. In solchen Fällen bestünde noch die Möglichkeit einer Expropriation bzw. Enteignung. Dies stellt das letztmögliche bzw. äusserste Mittel dar. Die entsprechende gesetzliche Grundlage stammt aus dem Jahre 1887.¹⁰ Mit einem Landtagsbeschluss kann dem Grundeigentümer, wenn ein öffentliches Interesse nachgewiesen wird, gegen eine angemessene Entschädigung das Eigentum zwangsweise entzogen werden. Bei der Enteignung von Land geht es um eine Güterabwägung zwischen dem öffentlichen Interesse und dem Individualinteresse. In Liechtenstein wird dem Individualinteresse ein sehr hohes Gewicht beigegeben. In den 1960er Jahren und Anfang der 1970er Jahre wurden verschiedene Strassenprojekte realisiert. Um diese erfolgreich umsetzen zu können, wurde bei Fällen, in denen keine gütliche Einigung zwischen den Parteien erreicht werden konnte, das Enteignungsrecht angewendet. Dazu wurden dem Hohen Landtag verschiedene Expropriationsgesuche zur Behandlung vorgelegt. Dieser

¹⁰ Gesetz vom 23. August 1887 über das Verfahren in Expropriationsfällen, LGBl. 1887 Nr. 4.

stimmte den Anträgen auf Enteignung jeweils zu und gewichtete damit das öffentliche Interesse höher als das Individualinteresse. Seit 1975 ist nur noch ein einziger Expropriationsantrag im Landtag behandelt worden. Auch diesem Antrag stimmte der Landtag zu.

Enteignungen sind nur in bestimmten, rechtlich geregelten Ausnahmefällen möglich. Der Enteignung aus verkehrstechnischen und anderen in der Erfüllung von Staatsaufgaben liegenden Gründen muss insbesondere ein übergeordnetes, dem Allgemeinwohl dienendes Interesse zugrunde liegen. Um für die Projekte im öffentlichen Interesse die benötigten Landflächen für die öffentliche Hand sichern zu können, soll anstelle des veralteten, stellenweise unverständlichen und schwierig anzuwendenden Expropriationsgesetzes ein zeitgemässes, klares Enteignungsrecht geschaffen werden. Dieses soll sich an den Regelungen in den Nachbarstaaten orientieren. Dabei soll auch geprüft werden, wie die öffentliche Hand Projekte im öffentlichen Interesse in einem schnelleren und effizienteren Verfahren realisieren kann. Weiter soll abgeklärt werden, ob allenfalls eine Anpassung der Kompetenzen und des Instanzenzugs zielführend ist.

Diese Massnahme erscheint aufgrund der teilweise langwierigen Verfahrensdauern einzelner Projekte als notwendig. Die Regierung soll deshalb beauftragt werden, das Gesetz über das Verfahren in Expropriationsfällen zu überprüfen und dem Landtag einen Bericht und Antrag betreffend die Revision dieses Gesetzes vorzulegen. Damit soll ein zeitgemässes und einfach zu handhabendes Instrument geschaffen werden.

3.2.10 Leitprojekt 10: Sicherung Mobilitätskorridore

Auf den Hauptverkehrsachsen sind die Platzverhältnisse, insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten, beschränkt. Der Raum reicht in besonders stark belasteten Ortszentren wie bspw. Schaan oder Vaduz nicht, um gleichzeitig die

steigenden Raumbedürfnisse des MIV, des ÖV sowie des Langsamverkehrs sicherstellen zu können. Daher sollen für alle Landstrassen, in Zusammenarbeit zwischen Land und Gemeinden, Mobilitätskorridore festgelegt und gesichert werden.

Die Strategie hinter diesem Leitprojekt sieht vor, dass der öffentliche Verkehr entlang der Siedlungsschwerpunkte auf den Hauptachsen geführt werden soll. Dabei sollen auch mögliche Entlastungsachsen untersucht werden. Damit könnten auftretende Verkehrsüberlastungen und somit auch die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr vermieden werden.

Der gewonnene Raum innerhalb des Mobilitätskorridors soll allen Verkehrsträgern zur Verfügung stehen. Er soll einen wesentlichen Beitrag zur Aufwertung der Ortzentren leisten. Die Mobilitätskorridore sollen entlang der Hauptverkehrsrouten mit den behördenverbindlichen, raumplanerischen Planungsinstrumenten des Landes- und Gemeinderichtplans festgelegt werden. Grundeigentümerverbindlich gesichert werden sie durch die Folgeplanung in Überbauungs- oder Gestaltungsplänen sowie privatrechtlichen Vereinbarungen. Dies setzt eine enge Abstimmung zwischen Land und Gemeinden voraus.

Bereits behördenverbindlich und teilweise grundeigentümerverbindlich gesichert ist der Mobilitätskorridor in der Gemeinde Vaduz. Ähnliches gilt für Teile der Essanestrasse in der Gemeinde Eschen. Die Gemeinde Ruggell ist derzeit an der Erarbeitung eines Verkehrsrichtplans. Die behördenverbindliche Festlegung des Mobilitätskorridors wird geprüft.

Das Amt für Bau und Infrastruktur steht mit allen Gemeinden in Kontakt, um weitere Korridore, wo immer möglich, zu sichern. Insbesondere zeigt sich derzeit Handlungsbedarf auf verschiedenen Streckenabschnitten, wie bspw. in den Gemeinden Triesen, Schaan, Gamprin-Bendern und Mauren-Schaanwald.

Die Regierung soll beauftragt werden, zu veranlassen, dass entlang der Hauptverkehrsachsen, wo immer möglich, die notwendigen Mobilitätskorridore gesichert werden können, um dereinst ausreichend Platz für MIV, ÖV und LV sowie die Strassenraumgestaltung zu haben. Zudem soll die Regierung beauftragt werden, zu prüfen, ob mit einer Anpassung des Baugesetzes Mobilitätskorridore entlang der Landstrassen landesweit einheitlich und ohne zusätzliche Planungsinstrumente gesichert werden können.

4. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Dem vorliegenden Bericht und Antrag stehen keine Bestimmungen aus Verfassung oder Gesetz entgegen.

5. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT UND RESSOURCENEINSATZ

5.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Die geplanten Neubauprojekte ergänzen die heutige Verkehrsinfrastruktur. Sie stellen für das Amt für Bau und Infrastruktur, Abteilung Tiefbau, keine neuen Kernaufgaben dar. Im Falle einer Realisierung der S-Bahn Liechtenstein wird das Land Liechtenstein für den Landerwerb sowie für den Unterhalt und die Erneuerung der Nahverkehrshaltestellen zuständig sein. Auch diese zusätzlichen Aufgaben beinhalten keine neuen Kernaufgaben, da bereits heute der Landerwerb sowie der Unterhalt und der Betrieb von Gebäuden, Anlagen und Bushaltestellen zu den Aufgaben des ABI gehören. Durch die im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Massnahmen wird sich jedoch die Anzahl der zu betreuenden Anlagen verändern.

Für die Abteilung Raumentwicklung und Baubewilligungen des ABI entstehen ebenfalls keine neuen Kernaufgaben bzw. werden durch die zusätzlichen Aufgaben keine neuen Kernaufgaben geschaffen. Durch die in den Massnahmenpaketen vorgeschlagenen Massnahmen (zum Beispiel die Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts und die Mitarbeit an weiteren Konzepten, die Überarbeitung verschiedener Planungsinstrumente, insbesondere des Landesrichtplans, die Prüfung des Baugesetzes usw.) und die Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 (zum Beispiel die Digitalisierung, die Rheinübergänge, die Sicherung von Mobilitätskorridoren, die Anpassung diverser Planungsinstrumente usw.) wird sich aber der Umfang der Aufgaben bzw. der damit verbundenen Arbeiten erhöhen.

5.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Das Mobilitätskonzept 2030 enthält Massnahmen mit einem Bauvolumen in der Grössenordnung von mindestens CHF 150 Mio. CHF. Bei einem Realisierungshorizont von rund 10 Jahren entspricht dies einem zusätzlichen durchschnittlichen Investitionsvolumen von etwa CHF 10 Mio. bis CHF 20 Mio. pro Jahr.

In den letzten Jahren hat die Abteilung Tiefbau des ABI im Rahmen der Bauvorhaben des Verkehrsinfrastrukturberichtes jährlich Investitions- und Unterhaltsprojekte in der Grössenordnung von ca. CHF 12.0 Mio. umgesetzt. Für die Projektleitung stehen dafür rund 330 Stellenprozente zur Verfügung. Wird nun das Investitionsvolumen durch Massnahmen des Mobilitätskonzeptes verdoppelt, sind für die Umsetzung beim ABI die entsprechenden personellen Ressourcen zu schaffen. Zudem wären im Bereich Landerwerb rund 200 zusätzliche Stellenprozente nötig.

Einzelne Massnahmen betreffen nicht nur den Ersatz oder die Ergänzung von bestehenden Anlagen, sondern auch den Bau von neuen Anlagen. Zusätzliche Infrastrukturen werden sich auch in den Kosten für Betrieb, Unterhalt und Er-

neuerung niederschlagen. Ebenfalls wird sich der Wiederbeschaffungswert der Infrastrukturanlagen erhöhen.

Für die Realisierung einiger Massnahmen müssen die Planungsinstrumente von Land und Gemeinden, insbesondere der Landesrichtplan, angepasst werden. Die bereits erarbeiteten Raum- und Mobilitätskonzepte dienen als strategische Basis für die in angemessener Frist anstehende Gesamtüberarbeitung des Landesrichtplans, was die vorhandenen personellen Ressourcen der Abteilung Raumentwicklung und Baubewilligungen des ABI zusätzlich binden wird.

Der Landesrichtplan bildet zudem die Grundlage für die kommunale Nutzungsplanung und weitere kommunale Planungsinstrumente, welche die Vorgaben konkretisieren sowie grundeigentümerverbindlich und parzellenscharf festlegen. Aufbauend auf der Gesamtüberarbeitung des Landesrichtplans sind die Gemeinden angehalten, anschliessend ihre Richt- und Nutzungsplanung zu überprüfen und gegebenenfalls zu revidieren.

Die Umsetzung der strategischen Massnahmen aus dem Raumkonzept und dem Mobilitätskonzept, die Überarbeitung des Landesrichtplans sowie die anfallenden Arbeiten mit Blick auf die allfällig anzupassenden Richt- und Nutzungsplanungen der Gemeinden werden die Kapazität von 270 Stellenprozenten der Abteilung Raumentwicklung und Baubewilligungen, Fachbereich Raum- und Verkehrsplanung, des ABI übersteigen. Der genaue Umfang des Mehraufwands ist heute noch nicht genau zu beziffern.

5.3 Terminliche und finanzielle Auswirkungen

Die terminlichen und finanziellen Auswirkungen der verschiedenen Massnahmen und Leitprojekte sind aufgrund der Vielfalt und der Bearbeitungstiefe sehr unterschiedlich. Aus diesem Grund ist die Vorlage einer detaillierten Kostenübersicht über sämtliche Projekte und über einen sehr langen Betrachtungszeitraum mit

vielen Unsicherheiten verbunden, weshalb die Regierung davon abgesehen hat. Die notwendigen Anträge betreffend Budgetmittel und Terminvorgaben werden dem Hohen Landtag massnahmenspezifisch mittels Einzelanträgen oder im Rahmen der Jahresbudgets zur Entscheidung vorgelegt.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle

1. diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen;
2. das Mobilitätskonzept 2030 zur Kenntnis zu nehmen und
3. Beschluss fassen wie folgt:
 - a) Die Regierung wird beauftragt, den ÖV sowohl betrieblich als auch bezüglich der Infrastruktur gemäss dem Mobilitätskonzept 2030 weiter auszubauen und zu bevorzugen.
 - b) Die Regierung wird beauftragt, in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein, eine vertiefte Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan zu durchzuführen und in enger Abstimmung mit der Gemeinde Schaan die bevorzugte Variante voranzutreiben.
 - c) Die Regierung wird beauftragt, zu prüfen, wie die Optimierung der Rheinübergänge Bendern-Haag und Vaduz-Sevelen gegenüber der Terminplanung des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein priorisiert werden können.
 - d) Die Regierung wird beauftragt, die Massnahmen zum Ausbau des Radwegnetzes zu priorisieren, umzusetzen oder einer definitiven Entscheidung zuzuführen.

- e) Die Regierung wird beauftragt, dem Landtag einen Bericht und Antrag betreffend die Total- oder Teilrevision des Gesetzes über das Verfahren in Expropriationsfällen vorzulegen.
- f) Die Regierung wird beauftragt, zu veranlassen, dass entlang der Hauptverkehrsachsen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, wo immer möglich, die notwendigen Mobilitätskorridore behörden- und grundeigentümergebunden gesichert werden können.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Adrian Hasler

Wilfried Marxer

MOBILITÄT UND VERKEHR – ERGEBNISSE EINER MEHRSTUFIGEN UMFRAGE

STUDIE IM AUFTRAG DES MINISTERIUMS
FÜR INFRASTRUKTUR, WIRTSCHAFT UND SPORT
DER REGIERUNG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN



LIECHTENSTEIN-INSTITUT



Mobilität und Verkehr – Ergebnisse einer mehrstufigen Umfrage.
Studie im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport
der Regierung des Fürstentums Liechtenstein

Autor
Wilfried Marxer
wilfried.marxer@liechtenstein-institut.li

Herausgeber
Liechtenstein-Institut

© Liechtenstein-Institut, Bendern, 2020

Liechtenstein-Institut
St. Luziweg 2
9487 Bendern
Tel. +423 / 373 30 22
info@liechtenstein-institut.li
www.liechtenstein-institut.li

INHALTSVERZEICHNIS

Abstract	5
Zusammenfassung.....	6
Angaben zur Umfrage	8
Themen	8
Einleitung	9
Auftrag	9
Drei Befragungen	9
Erhebungsmethoden.....	9
Geschlossene Umfrage (GU)	9
Offene Umfrage (OU).....	9
Grenzgängerbefragung (GG).....	10
Zeitraum der Befragungen.....	10
Fragebogen	10
Soziodemografische und andere Merkmale	10
Teilnahme an den einzelnen Umfragen.....	11
Geschlossene Umfrage	12
CAWI und CATI.....	12
Merkmale der Befragten.....	12
Weitere Details zur geschlossenen Umfrage.....	12
Offene Umfrage	13
Grenzgänger/-innen.....	14
Gewichtung bei der Datenauswertung.....	15
Geschlossene Umfrage	15
Offene Umfrage	15
Grenzgänger/-innen.....	15
Datenanalysen und Bericht.....	15
Geschlossene Umfrage	15
Offene Umfrage	16
Grenzgänger/-innen.....	16
Vergleich Einheimische und Grenzgänger/-innen	16
Arbeitsort	17
Themen	17
Frage: «In welcher Gemeinde gehen Sie Ihrer Erwerbstätigkeit nach?».....	18
Mobilitätsverhalten.....	23
Themen	23
Frage: «Wie viele Fahrzeuge weist Ihr Haushalt auf?».....	24
Frage: «Auf welche Weise legen Sie prozentual gesehen den Weg zu Ihrem Arbeitsplatz im Jahresdurchschnitt zurück?».....	26
Frage: «Wie oft benützen Sie prozentual für die Mobilität beim Arbeitsweg (falls erwerbstätig), beim Einkaufen und in der Freizeit das Auto?»	33

Beurteilung der Verkehrssituation	36
Themen	36
Frage: «Wie beurteilen Sie die derzeitige Verkehrssituation in Liechtenstein?»	37
Frage: «Was stört Sie persönlich an der Verkehrssituation in Liechtenstein?»	43
Handlungsbedarf im Verkehrsbereich	52
Themen	52
Frage: «Für wie dringlich sehen Sie allgemein den Handlungsbedarf im Bereich des Verkehrs an?» [Grenzgänger/-innen zur Situation in Liechtenstein und im Wohnsitzland gefragt]	53
Frage: «Für wie dringlich erachten Sie in Bezug auf Ihre Mobilität Massnahmen für verschiedene Verkehrsteilnehmer/-innen in Liechtenstein?»	58
Massnahmen im Verkehrsbereich	69
Themen	69
Frage: «Wie stark befürworten Sie die folgenden Massnahmen betreffend Autoverkehr?»	70
Frage: «Was halten Sie von folgenden Massnahmen beim öffentlichen Verkehr (ÖV) in Liechtenstein?»	82
Frage: «Glauben Sie, dass Sie bei einer Verbesserung des Angebots des ÖV diesen künftig häufiger benutzen würden?».....	93
Frage: «Was halten Sie von folgenden Massnahmen betreffend Fahrrad und Fussgänger/-innen in Liechtenstein?»	99
Perspektiven und Verkehrskonzept	103
Thema	103
Frage: «Wie stark sollte in einem künftigen Verkehrskonzept auf die folgenden Verkehrsträger abgestellt werden?»	104
Internationale Anbindung	116
Thema	116
Frage: «Wie wichtig ist Ihrer Meinung nach die internationale Erreichbarkeit, einschliesslich Einbindung in das regionale Schienennetz, für das Land und die Wirtschaft?».....	117
ANHANG	119

ABSTRACT

Das Liechtenstein-Institut führte in Zusammenarbeit mit DemoScope von August bis November 2019 im Auftrag der Regierung des Fürstentums Liechtenstein Umfragen zu Mobilität und Verkehr bei Bewohner/-innen Liechtensteins und Grenzgänger/-innen durch. Es zeigt sich, dass die Verkehrssituation in Liechtenstein als Problem wahrgenommen wird und aus Sicht der Befragten grosser Handlungsbedarf besteht. Mit unterschiedlicher Gewichtung betrifft dies den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr wie auch den Langsam- und Aktivverkehr. Als hauptsächlich störend werden Staus und Zeitverlust zu Stosszeiten, im Bereich des öffentlichen Verkehrs ungenügende Verbindungen, Verspätungen und hohe Tarife empfunden. Entsprechend werden Massnahmen, die zu einer Verbesserung in diesen Bereichen führen, begrüsst. Als zentrales Element eines künftigen Verkehrskonzeptes wird dabei vor allem der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in einer Kombination von Bus und Bahn beurteilt.

Schlagworte: Liechtenstein – Mobilität – Verkehr – Umfrage

From August to November 2019, the Liechtenstein Institute, in cooperation with DemoScope, conducted surveys on mobility and traffic among residents of Liechtenstein and cross-border commuters on behalf of the Government of the Principality of Liechtenstein. It shows that the traffic situation in Liechtenstein is perceived as a problem and that there is a great need for action from the point of view of the respondents. With varying weighting, this concerns motorized private transport, public transport, as well as slow-moving and active traffic. Traffic jams and loss of time at peak times, inadequate connections, delays and high fares in the public transport sector are perceived as the main disruptive factors. Accordingly, measures leading to improvements in these areas are welcomed. As a central element of a future transport concept, the expansion of public transport in a combination of bus and train is being assessed.

Keywords: Liechtenstein – Mobility – Traffic – Survey

ZUSAMMENFASSUNG

Im Auftrag der Regierung des Fürstentums Liechtenstein führte das Liechtenstein-Institut in Zusammenarbeit mit dem Meinungsforschungsinstitut DemoScope im Zeitraum von August bis November 2019 eine mehrstufige Umfrage zu Verkehr und Mobilität durch. In einer geschlossenen und einer offenen Online-Umfrage wurde die liechtensteinische Bevölkerung, in Zusammenarbeit mit liechtensteinischen Unternehmen ferner auch die Grenzgänger/-innen befragt.

Die Befragungen zeigen die grosse Bedeutung des Autos für den Weg zur Arbeit, aber auch für das Einkaufen und in der Freizeit. Dabei stören Stau und Zeitverlust vor allem zu Stosszeiten am meisten. Sowohl die Einheimischen wie auch die Grenzgänger/-innen sehen in der Verkehrssituation ein Problem, wobei Grenzgänger/-innen aus Österreich die Situation in ihrem Wohnsitzland ähnlich negativ beurteilen, während diejenigen aus der Schweiz die Verkehrssituation in Liechtenstein stärker kritisch beurteilen. Entsprechend erkennen in beiden Segmenten rund zwei Drittel Handlungsbedarf im Verkehrsbereich, rund ein Viertel erachtet diesen sogar als sehr dringend.

Zum öffentlichen Verkehr mit Bus und Bahn ist von den Grenzgänger/-innen häufiger Kritik zu vernehmen als von den Einheimischen. Dies betrifft vor allem ungenügende Verbindungen, aber auch Verspätungen und Anschlussprobleme sowie als zu hoch empfundene Tarife des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Mehr als 60 Prozent der befragten Einheimischen wie auch der Grenzgänger/-innen glauben, dass sie bei einer Verbesserung des ÖV diesen künftig häufiger benutzen würden.

Massnahmen im Bereich des Langsam- und Aktivverkehrs – Ausbau der Radwege und sonstige Massnahmen für Fahrrad- oder E-Bike-Verkehr, Fusswege u.a. – werden von den Einheimischen stärker positiv betont als von den Grenzgänger/-innen, die aufgrund des weiteren Anfahrtsweges stärker auf das Auto oder den ÖV angewiesen sind. Entsprechend erachten die Einheimischen Massnahmen für Fahrrad und E-Bike als etwas dringlicher als die Grenzgänger/-innen, während Letztere Massnahmen zur Verbesserung des Bahn- und Busverkehrs als dringlicher erachten als die Einheimischen. Insgesamt werden Massnahmen für den ÖV als am dringlichsten beurteilt – 54 Prozent der Einheimischen, 76 Prozent der Grenzgänger/-innen plädieren dafür –, Massnahmen für den Autoverkehr folgen an zweiter Stelle. Diese werden von 55 Prozent der Einheimischen beziehungsweise 59 Prozent der Grenzgänger/-innen als eher bis sehr dringend erachtet.

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs werden mehr Busbuchten (stärker von den Einheimischen) und ein Ausbau des Strassennetzes (stärker von den Grenzgänger/-innen) am stärksten befürwortet. Auch separate Busspuren werden begrüsst, nicht nur als Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, sondern auch als Mittel gegen Bushaltestellen auf der Fahrbahn, die von vielen als Hindernis für den Autoverkehr empfunden und grossmehrheitlich abgelehnt werden. Viele weitere Massnahmen für den ÖV werden positiv beurteilt, neben separaten Trassen insbesondere auch ein Ausbau des ÖV-Netzes, günstigere Tarife bis hin zum Gratis-ÖV oder die Verbesserung der Pünktlichkeit. Auch ein Schienenausbau wird mehrheitlich unterstützt, d.h. von 66 Prozent der Einheimischen und sogar von 78 Prozent der Grenzgänger/-innen.

Aus Sicht der Befragten sollte bei einem Verkehrskonzept der Zukunft jedenfalls auf den ÖV gesetzt werden. Mehr als 70 Prozent der Einheimischen wie auch der Grenzgänger/-innen stimmen dem zu, einer Kombination von Bahn und Bus als zukunftsweisende Lösung stimmen etwa gleich viele Einheimische, aber sogar 83 Prozent der Grenzgänger/-innen zu. Etwas mehr als die Hälfte beider Gruppen sieht auch das Auto als wichtigen Pfeiler eines zukunftsorientierten Verkehrskonzeptes. Mehr Einheimische, nämlich 66 Prozent, würden

auch auf den Langsam- und Aktivverkehr setzen, bei den Grenzgänger/-innen sind es 53 Prozent.

Die abschliessende Frage zur Bedeutung der internationalen Erreichbarkeit wurde nur den Einheimischen gestellt. Erwartungsgemäss wird dies als wichtig bis sehr wichtig für das Land Liechtenstein erachtet.

ANGABEN ZUR UMFRAGE

THEMEN

- Einleitung
- Auftrag
- Drei Befragungen
- Erhebungsmethoden
- Zeitraum der Befragungen
- Fragebogen
- Rücklauf geschlossene Umfrage
- Teilnahme bei den einzelnen Umfragen
- Soziodemografische und andere Merkmale
- Gewichtung bei der Datenauswertung
- Datenanalysen und Bericht

EINLEITUNG

Mit der Zunahme der Wohnbevölkerung und der noch rasanteren Zunahme der Zahl der Beschäftigten in Liechtenstein haben die Mobilitätsströme und der Verkehr in Liechtenstein in den vergangenen Jahrzehnten markant zugenommen. Der Infrastrukturausbau – Strassenbau, öffentlicher Verkehr u.a. – ist nicht in gleichem Ausmass erfolgt, sodass mancherorts Engpässe resultieren. Dies macht sich beispielsweise an Stausituationen bemerkbar, die sowohl den motorisierten Individualverkehr wie auch den öffentlichen Busverkehr betreffen. Verkehrspolitische Entscheidungen und Massnahmen stehen daher an. Um neben den Analysen von Experten, Behörden und Dienstleistern auch die Meinung der Verkehrsteilnehmenden zu eruieren, wurde eine breit angelegte Umfrage durchgeführt.

AUFTRAG

Das Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport erteilte dem Liechtenstein-Institut den Auftrag der Regierung, in Zusammenarbeit mit dem Schweizer Meinungsforschungsinstitut DemoScope eine dreistufige Umfrage zu Mobilität und Verkehr in Liechtenstein durchzuführen.

DREI BEFRAGUNGEN

Die Befragungen erfolgten in drei separaten Schritten:

1. Umfrage in einer repräsentativ gezogenen Stichprobe (3'000 Personen) von in Liechtenstein Wohnhaften ab 15 Jahren (Geschlossene Umfrage [GU]);
2. Öffentlicher Aufruf zur Teilnahme an der Umfrage mit dem gleichen Fragebogen (Offene Umfrage [OU]);
3. Umfrage unter Grenzgängerinnen und Grenzgängern (GG), die bei LIHK-Unternehmen sowie beim Staat beschäftigt sind.

ERHEBUNGSMETHODEN

Geschlossene Umfrage (GU)

- Stichprobe: 3'000 Personen, nach Zufallsprinzip aus dem Zentralen Personenregister (ZPR) gezogen.
- Postalische Aufforderung zur Teilnahme an der Online-Umfrage. Der Brief wurde von Regierungschef-Stellvertreter Dr. Daniel Risch und Dr. Wilfried Marxer, Liechtenstein-Institut, unterzeichnet. Alle Angeschriebenen erhielten ein individuelles Passwort zugeteilt, um den Rücklauf zu kontrollieren und Mehrfachteilnahmen zu vermeiden.
- Möglichkeit, einen schriftlichen Fragebogen anzufordern oder telefonisch an der Umfrage teilzunehmen.
- Erinnerungsschreiben an diejenigen, die nach 10 Tagen noch nicht teilgenommen hatten.
- Telefonische Kontaktaufnahme durch DemoScope bei Personen, die an der Online-Umfrage nicht teilgenommen hatten und von denen eine Telefonnummer eruiert werden konnte.
- Das Online-Portal wurde von DemoScope eingerichtet, die Auswertung erfolgte durch das Liechtenstein-Institut.

Offene Umfrage (OU)

- Aufforderung via liechtensteinische Medien, an der Online-Umfrage teilzunehmen.
- Gleicher Fragebogen und gleiches Online-Portal wie bei der geschlossenen Umfrage.
- Separate Datenerfassung und Auswertung.

Grenzgängerbefragung (GG)

- Verbreitung des Links zur Online-Umfrage oder Verteilung eines Print-Fragebogens durch verschiedene liechtensteinische Unternehmen an alle bei ihnen beschäftigten Grenzgängerinnen und Grenzgänger.
- Online-Portal durch das Liechtenstein-Institut eingerichtet.
- Separate Datenerfassung und Auswertung durch das Liechtenstein-Institut.

ZEITRAUM DER BEFRAGUNGEN

Die Umfragen dauerten vom 21. August (Beginn geschlossene Umfrage) bis 3. November 2019 (Ende Befragung der Grenzgänger/-innen).

21.08.2019	Beginn geschlossene Umfrage – Brief an Stichprobe
04.09.2019	Erinnerungsschreiben an Stichprobe
11.09.2019	Beginn telefonische Kontaktaufnahme
22.09.2019	Ende geschlossene Umfrage
23.09.2019	Beginn offene Umfrage – Aufruf via Medien
06.10.2019	Ende offene Umfrage
14.10.2019	Beginn Umfrage Grenzgänger/-innen – Kontakt via Unternehmen
03.11.2019	Ende Umfrage Grenzgänger/-innen

FRAGEBOGEN

Fragebogen (Printversionen) im Anhang. In der Online-Version wurden Filter gesetzt, so dass beispielsweise Nichterwerbstätige nicht nach dem Arbeitsweg gefragt wurden.

- Identischer Fragebogen bei geschlossener und offener Umfrage
- Teilweise identischer Fragebogen bei Befragung der Grenzgänger/-innen

SOZIODEMOGRAFISCHE UND ANDERE MERKMALE

Für eine detaillierte Auswertung stehen in der geschlossenen und in der offenen Umfrage folgende Variablen zur Verfügung, die entweder direkt abgefragt wurden oder nachträglich berechnet oder kategorisiert wurden:

- Geschlecht
 - Mann; Frau
- Alter
 - Altersjahre
 - In Kategorien zusammengefasst
- Bildung
 - Höchste abgeschlossene Ausbildung
 - Kategorisiert in «Obligatorische Schule bis Lehre», «Höhere Berufsbildung», «Fachhochschule bis Universität»
- Wohnort
 - Gemeinde oder Ortsteil (Nendeln, Schaanwald) (nur GU und OU)
 - In Oberland und Unterland zusammengefasst (nur GU und OU)
 - Gemeinde in Schweiz, Österreich, anderes Land (nur GG)

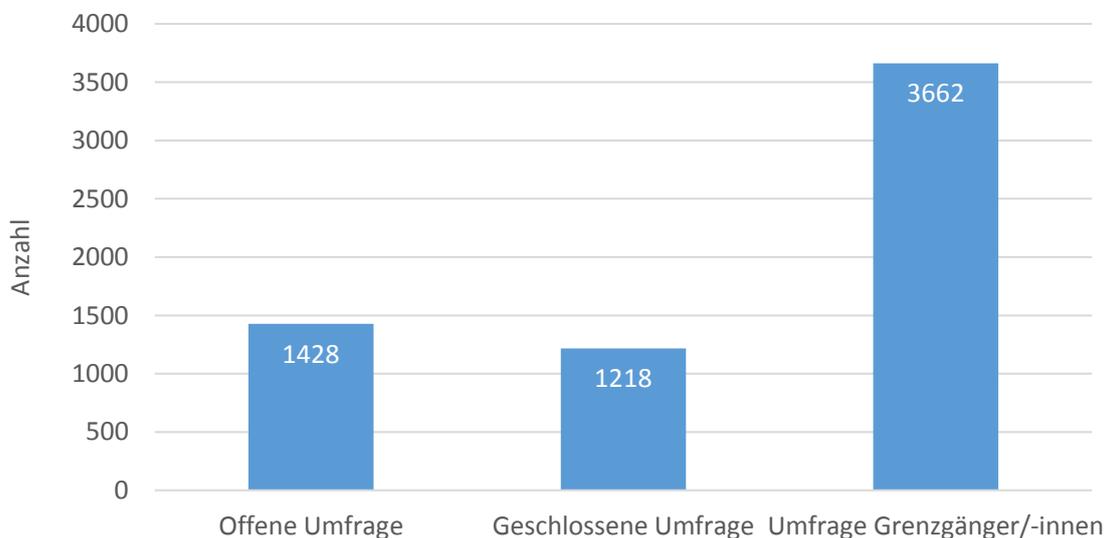
- **Arbeitsort**
 - Gemeinde im In- oder Ausland
 - Neue Variable: Beschäftigung in Liechtenstein oder im Ausland
 - Neu berechnete Variable: Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort
 - Kategorisiert in «Gleicher Ort», «Nachbarort» und «Weitere Entfernung»
- **Nationalität**
 - LIE, CH, AT, DE, andere
 - Kategorisiert in «Liechtenstein (+ evtl. andere)», «Ausland»
- **Haushaltgrösse (nur GU und OU)**
 - Anzahl Personen
- **Personen >18 Jahre im Haushalt (nur GU und OU)**
 - Anzahl Personen > 18 Jahre
 - Neue berechnete Variable: Anzahl Autos pro erwachsener Person im Haushalt
 - Kategorisiert in «0», «<1», «1», «>1»
- **Erwerbsstatus (nur GU und OU)**
 - «Ja», «Nein», «Schule/Ausbildung»
 - Erwerbsumsatz in Prozent
 - Kategorisiert in «0%», «1-50%», «51-99%», «100%»
- **Weitere Variablen zur Auswertung**
 - Anteil des Autos als Verkehrsmittel zum Arbeitsweg
 - kategorisiert in «0%», «1-50%», «51-99%», «100%»
- **Branche (nur GG)**
 - Industrie; Dienstleistung/Banken; Verwaltung/öffentliche Hand
- **Unternehmensgrösse (nur GG)**
 - Bis 100; 101 bis 500; mehr als 500

TEILNAHME AN DEN EINZELNEN UMFRAGEN

Insgesamt nahmen an den verschiedenen Umfragen 6'308 Personen gültig teil. Diese verteilen sich auf die folgenden drei Umfragen.

- Geschlossene Umfrage: 1'428 Personen (davon 162 telefonisch)
- Offene Umfrage: 1'218 Personen
- Umfrage Grenzgänger/-innen: 3'662 Personen (davon 79 mit schriftlichem Fragebogen)

Ausgefüllte Fragebogen in den drei Umfragemodulen (Anzahl)



Geschlossene Umfrage

Von den 3'000 Angeschriebenen der geschlossenen Umfrage nahmen 1'428 Personen an der Umfrage teil. Es konnte somit ein sehr guter Rücklauf von 47,5 Prozent erzielt werden. Diese verteilen sich wie folgt:

- 1'271 Fragebogen wurden online ausgefüllt (CAWI – Computer Assisted Web Interviewing), teilweise nach dem Versand eines Erinnerungsschreibens, darunter auch 22 schriftliche Fragebogen, die zentral in das System eingegeben wurden.
- 157 Personen wurden durch DemoScope telefonisch kontaktiert und befragt (CATI – Computer Assisted Telephone Interviewing).

CAWI und CATI

Die Zustellung von Printfragebogen wie auch das telefonische Nachhaken bezweckten, den Rücklauf auf ein möglichst hohes Niveau anzuheben und auch Personen zu erreichen, die auf die postalische Aufforderung zur Online-Umfrageteilnahme nicht reagiert hatten oder aus technischen Gründen nicht in der Lage waren. Dabei wurden die folgenden Segmente überdurchschnittlich häufig mittels telefonischem Kontakt erreicht:

- Frauen: 73 Prozent der 157 Telefoninterviews wurden mit Frauen gemacht
- Nichterwerbstätige: 62 Prozent der Telefoninterviews erfolgten mit Nichterwerbstätigen
- Ältere: 63 Prozent der Interviews erfolgten mit Personen im Alter von 55 Jahren und älter
- Liechtensteinische Staatsangehörige: 80 Prozent der Telefoninterviews wurden mit liechtensteinischen Staatsangehörigen geführt

Ausser im Falle der Frauen wurden dabei jeweils Personengruppen mittels Telefoninterviews erreicht, die in der CAWI-Umfrage unterrepräsentiert waren.

Merkmale der Befragten

Im Vergleich zur Wohnbevölkerung zeigen sich im Rücklauf bezogen auf die meisten Merkmale nur relativ geringe Abweichungen:

- Frauen und Junge nahmen überdurchschnittlich häufig teil, Männer und Ältere unterdurchschnittlich
- Die Teilnahmequote von liechtensteinischen und ausländischen Staatsangehörigen unterscheidet sich kaum
- Ebenso nahmen kontaktierte Personen aus dem Unterland und Oberland fast gleich häufig an der Umfrage teil

Es zeigt sich, dass in der geschlossenen Umfrage die folgenden Verzerrungen im Vergleich zur Wohnbevölkerung festzustellen sind:

- Überrepräsentation von Frauen
- Überrepräsentation des jüngsten Segmentes
- Unterrepräsentation des ältesten Segmentes

Nur geringfügige Abweichungen von der Grundgesamtheit zeigen sich in Bezug auf Erwerbstätigkeit, Staatsbürgerschaft und Wohnort.

Weitere Details zur geschlossenen Umfrage

Der Rücklauf (Teilnahmequote) war in allen Gemeinden auf ähnlich hohem Niveau. Die tiefsten Werte von 42,4 bzw. 42,5 Prozent sind in Triesenberg und Gamprin-Bendern zu verzeichnen, der höchste Wert in Planken mit 60 Prozent. Alle anderen bewegen sich in einer Spannbreite von 42,9 bis 53,6 Prozent der Angeschriebenen.

Verteilung der geschlossenen Stichprobe (in Prozent, ungewichtet; N_{GU}=1'403; ohne «Keine Angabe»)

Ort	Kontaktiert	Anteil Kontaktierte	Anteil gemäss Bevölkerungsstatistik	Rücklauf (Anzahl)	Teilnahmequote	Anteil am Rücklauf
Vaduz	464	15.5	14.7	206	44.4%	14.7%
Triesen	413	13.8	13.5	186	45.0%	13.3%
Balzers	349	11.6	12.0	168	48.1%	12.0%
Triesenberg	210	7	6.9	89	42.4%	6.3%
Schaan	474	15.8	15.7	254	53.6%	18.1%
Planken	35	1.2	1.2	21	60.0%	1.5%
Oberland	1'945	64.9	64.0	924	47.5%	65.9%
Eschen-Nendeln	339	11.3	11.5			
Eschen	220	7.3		95	43.2%	6.8%
Nendeln	119	4		51	42.9%	3.6%
Mauren-Schaanwald	337	11.2	11.4			
Mauren	280	9.3		126	45.0%	9.0%
Schaanwald	57	1.9		26	45.6%	1.9%
Gamprin-Bendern	127	4.2	4.4	54	42.5%	3.8%
Ruggell	169	5.6	5.9	90	53.3%	6.4%
Schellenberg	83	2.8	2.9	37	44.6%	2.6%
Unterland	1'055	35.1	36.0	479	45.4%	34.1%
LAND	3'000	100	100	1'403	46.8%	100.0%

Quelle: Bevölkerungsstatistik Juni 2018; Tabelle BST3025; eigene Berechnung.

Knapp 60 Prozent der Antwortenden in der geschlossenen Umfrage sind erwerbstätig. Männer sind im Falle einer Erwerbstätigkeit überwiegend in einem 100-Prozent-Pensum beschäftigt, während Frauen überwiegend nicht oder in Teilzeit erwerbstätig sind.

Bei den Nichterwerbstätigen sind vor allem Frauen wie auch Personen im ältesten Segment – vielfach Rentnerinnen und Rentner – stark vertreten.

Die meisten, die noch in die Schule gehen oder sich in einer Ausbildung befinden, sind dem jungen Segment der 15- bis 34-Jährigen zuzuordnen.

Beschäftigungsgrad der Männer und Frauen (N_{GU}=1'353)

	Männer	Frauen	Gesamt
0%	35.7%	52.5%	44.3%
1–50%	2.3%	14.6%	8.6%
51–99%	4.8%	13.2%	9.1%
100%	57.2%	19.8%	38.1%
Gesamt	100.0%	100.0%	100.0%

Offene Umfrage

Im Vergleich zur geschlossenen Umfrage zeigen sich bei der offenen Umfrage deutlichere Abweichungen von der Grundgesamtheit:

- Überrepräsentation der Männer: 63,8 Prozent Männer gegenüber 36,2 Prozent Frauen
- Überrepräsentation der Erwerbstätigen
- Überrepräsentation des mittleren Alterssegmentes
- Überrepräsentation der liechtensteinischen Staatsangehörigen

Einzig die Verteilung auf die beiden Wahlkreise Oberland und Unterland entspricht ziemlich genau der realen Verteilung in der Wohnbevölkerung (siehe folgende Tabelle).

Grenzgänger/-innen

An der Umfrage unter den Grenzgänger/-innen beteiligten sich 3'662 Personen mit einem gültigen Interview. Insgesamt wurde die Online-Plattform rund 4'300 Mal angeklickt. In die Auswertung wurden nur Fragebogen aufgenommen, die bis zur letzten Seite ausgefüllt wurden.

In der Umfrage sind Männer mit 73,4 Prozent übervertreten. Etwas mehr als die Hälfte gibt einen Wohnsitz in der Schweiz an (52,7%), 43,6 Prozent in Österreich, 3,7 Prozent einen anderen Wohnsitz (meistens Deutschland).

Tabelle: Verteilung in den verschiedenen Umfragemodulen (in Prozent; N_{GU}=1'428; N_{OU}=1'218; N_{GG}=3'662; Anteile ohne «Keine Angabe»)

Merkmal	Wohnbevölkerung ab 15 Jahre	Geschlossene Umfrage (ungewichtet)	Geschlossene Umfrage (gewichtet)	Offene Umfrage (ungewichtet)	Grenzgänger/-innen
Mann	49.0	43.5	48.9	63.8	73.4
Frau	51.0	56.5	51.1	36.2	26.6
Erwerbstätig	58.8	59.3	58.7	78.6	100
Nicht erwerbstätig u/o Schule, Ausbildung	41.2	28.1 12.7	30.1 11.2	16.6 4.8	
15–34 Jahre	27.2	31.2	27.3	25.0	32.7
35–54 Jahre	35.0	36.6	34.9	46.1	56.5
55+ Jahre	37.8	32.2	37.8	28.8	10.8
Nationalität					
Liechtenstein	66.2	63.1	63.2	82.7	2.5
Ausland	33.8	36.9	36.8	17.3	97.5
Schweiz*					31.5
Österreich*					34.9
Deutschland*					22.5
Andere*					8.6
Wohnort					
Oberland	64.0	65.9	66.1	64.1	
Unterland	36.0	34.1	33.9	35.9	
Schweiz					52.7
Österreich					43.6
Deutschland u.a.					3.7

Quelle: Bevölkerungsstatistik Juni 2018; eigene Berechnungen.

* Teilweise mit doppelter/mehrfacher Staatsbürgerschaft. Die Zuteilung erfolgte in diesen Fällen bei liechtensteinischer Staatsbürgerschaft in die Kategorie Liechtenstein, bei mehrfachen ausländischen Staatsbürgerschaften prioritär gemäss Wohnsitzland.

GEWICHTUNG BEI DER DATENAUSWERTUNG

Geschlossene Umfrage

In der Auswertung der geschlossenen Umfrage wird eine Gewichtung nach Alter und Geschlecht vorgenommen, um die reale Verteilung in der Bevölkerung zu reflektieren. Die stärkste Gewichtung nach oben erfolgt bei den Männern im ältesten Segment ab 55 Jahren, die stärkste Korrektur nach unten erfolgt bei den jungen Frauen.

Offene Umfrage

Die Daten aus der offenen Umfrage werden ebenfalls gewichtet. Die stärkste Gewichtung nach oben erfolgt bei den Frauen im ältesten Segment, die stärkste Gewichtung nach unten bei den Männern im mittelalten Segment (35–54 Jahre). Trotz dieser Gewichtung bleiben in der offenen Umfrage die Erwerbstätigen und die liechtensteinischen Staatsangehörigen überrepräsentiert.

Grenzgänger/-innen

Keine Gewichtung.

DATENANALYSEN UND BERICHT

Geschlossene Umfrage

Bei den Datenauswertungen in diesem Bericht werden jeweils zunächst die Daten aus der geschlossenen Umfrage präsentiert, da die geschlossene Umfrage methodisch strenger kontrolliert werden konnte und daher als repräsentativ gelten kann.

Bei den einzelnen Auswertungsschritten wird jeweils aufgezeigt,

- wie sich die Antworten insgesamt verteilen;
- ob sich das Antwortverhalten der verschiedenen Subgruppen, also nach soziodemografischen Merkmalen wie Altersklasse, Geschlecht etc. oder nach anderen Merkmalen, etwa Wohnort, Distanz zwischen Arbeits- und Wohnort etc., signifikant unterscheidet;
- welche signifikanten Unterschiede zwischen der geschlossenen und der offenen Umfrage festzustellen sind;
- wie die verschiedenen Aspekte kommentiert werden, welche Bedenken geäußert, welche Vorschläge gemacht werden etc.

Als besonders zielführend für eine Auswertung erweist sich die unabhängige Variable «Erwerbsstatus» (Erwerbstätig, Nicht Erwerbstätig, Schule/Ausbildung), da die drei Subgruppen in Bezug auf Mobilität und Verkehr sehr unterschiedliche Voraussetzungen mitbringen.

Ebenfalls lässt sich eine Auswertung nach hauptsächlicher Verwendung eines Verkehrsmittels für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zur Ausbildungsstätte durchführen, da aufgrund der Angaben, zu welchen Anteilen einzelne Verkehrsmittel im Jahresdurchschnitt benützt werden, drei Gruppen gebildet werden können: Hauptsächlich mit einem Auto, hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder hauptsächlich zu Fuss oder mit dem Fahrrad.

Kommentare, die bei diversen Fragen zusätzlich zu den vorgegebenen Antwortkategorien abgegeben werden konnten, werden jeweils zusammengefasst und deren Stossrichtung geschildert.

Offene Umfrage

Ergänzend wird in den Kapitelabschnitten über die Ergebnisse aus der geschlossenen Umfrage auf Resultate aus der offenen Umfrage eingegangen, insbesondere wenn signifikante Abweichungen zur geschlossenen Umfrage festzustellen sind. Ebenfalls werden die Bemerkungen und Kommentare der offenen Umfrage separat ausgewiesen und als Zusatzinformation zu den Kommentaren der geschlossenen Umfrage eingearbeitet.

Grenzgänger/-innen

Im zweiten Teil jedes Kapitels werden die Ergebnisse aus der Befragung der Grenzgängerinnen und Grenzgänger dargestellt. Dabei wird einerseits nach Wohnsitzland der Grenzgänger/-innen differenziert – Schweiz, Österreich oder anderes Land (überwiegend Deutschland) – und es werden jeweils auch hochsignifikante Unterschiede nach Geschlecht und Altersklasse ausgewiesen.

Vergleich Einheimische und Grenzgänger/-innen

Falls in der Befragung der Einheimischen und der Grenzgänger/-innen die gleichen Fragen gestellt wurden – was auf die meisten Fragen zutrifft –, werden in einem weiteren Unterkapitel kurz die Meinungen dieser beiden Gruppen vergleichend dargestellt. Dabei werden für die Befragung der Einheimischen jeweils die stärker belastbaren Daten aus der geschlossenen Umfrage herangezogen.

ARBEITSORT

THEMEN

- In welcher Gemeinde findet die Erwerbstätigkeit statt?
- Wie weit liegen Arbeits- und Wohnort auseinander?

FRAGE: «IN WELCHER GEMEINDE GEHEN SIE IHRER ERWERBSTÄTIGKEIT NACH?»

_____ Gemeinde

_____ Land

Zentrale Ergebnisse

- 80 Prozent der Befragten der geschlossenen Umfrage, die erwerbstätig sind, gehen in Liechtenstein einer Arbeit nach.
- 20 Prozent sind im Ausland, vor allem in der Schweiz, erwerbstätig.
- Konzentration in Liechtenstein auf Vaduz (25% aller Befragten) und Schaan (17%).
- Einwohner/-innen des Oberlandes sind häufiger in der gleichen Ortschaft oder einer Nachbarortschaft erwerbstätig als Einwohner/-innen des Unterlandes.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU haben sich häufiger Personen beteiligt, deren Arbeitsplatz in Liechtenstein ist: 78 Prozent der Erwerbstätigen in der GU geben einen Ort in Liechtenstein an, in der OU sind es 88 Prozent.

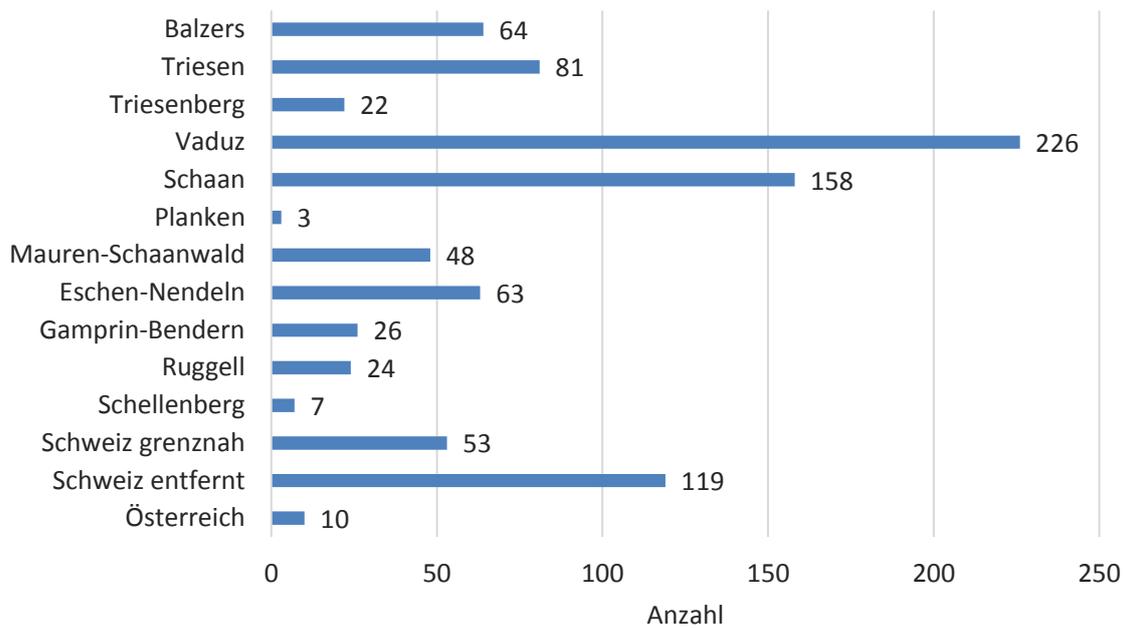
Umfrage Grenzgänger/-innen

- Die befragten Grenzgänger/-innen sind Liechtenstein beschäftigt.
- Aufgrund der Auswahl der Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligten, befindet sich ein Grossteil der Arbeitsplätze in Schaan (34%), 27 Prozent in anderen Oberländer Gemeinden (Vaduz, Triesen und Balzers), 39 Prozent im Unterland (Eschen-Nendeln und Gamprin-Bendern).

Geschlossene Umfrage

Innerhalb Liechtensteins sind Vaduz und Schaan die bedeutendsten Beschäftigungsstandorte. Insgesamt 20 Prozent geben einen Arbeitsort in der Schweiz oder in Österreich an. Gemäss Bevölkerungsstatistik sind 12 Prozent im Ausland beschäftigt, womit sich diese besonders aktiv an der geschlossenen Umfrage beteiligt haben. Das Antwortverhalten zwischen im Inland und im Ausland Beschäftigten unterscheidet sich allerdings signifikant nur in der Frage nach der Bedeutung eines starken ÖV in Kombination von Bus und Bahn (siehe Kapitel Perspektiven und Verkehrskonzept weiter hinten).

Arbeitsort der Erwerbstätigen (Anzahl; N_{GU}=904, gewichtet; ohne «Keine Angabe»)



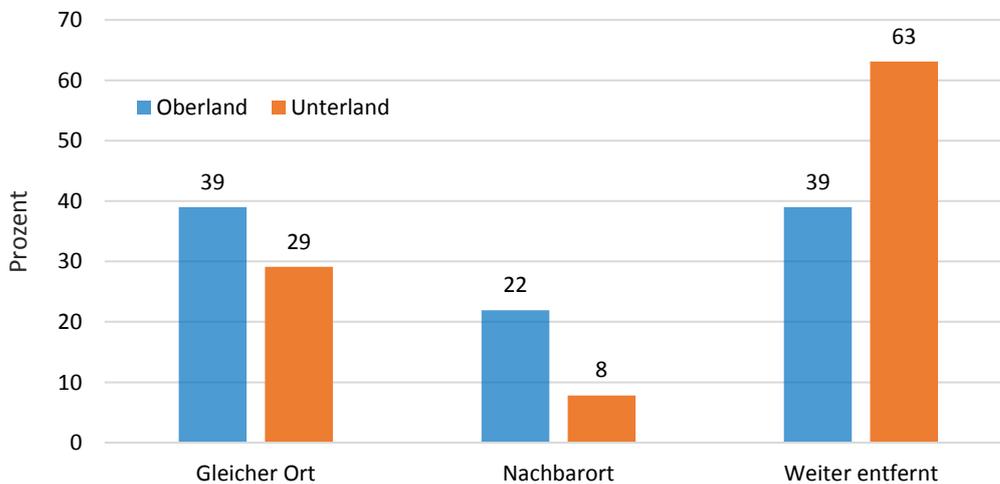
Es werden aufgrund der Angaben zu Wohnort und Arbeitsort die Distanzen ermittelt, um in einer detaillierteren Auswertung dem Zusammenhang zwischen Distanz und Wahl der Verkehrsmittel nachzugehen.

Kategorien sind Wohn- und Arbeitsort:

- im gleichen Ort/der gleichen Gemeinde;
- in einem Nachbarort/einer Nachbargemeinde;
- weiter entfernt.

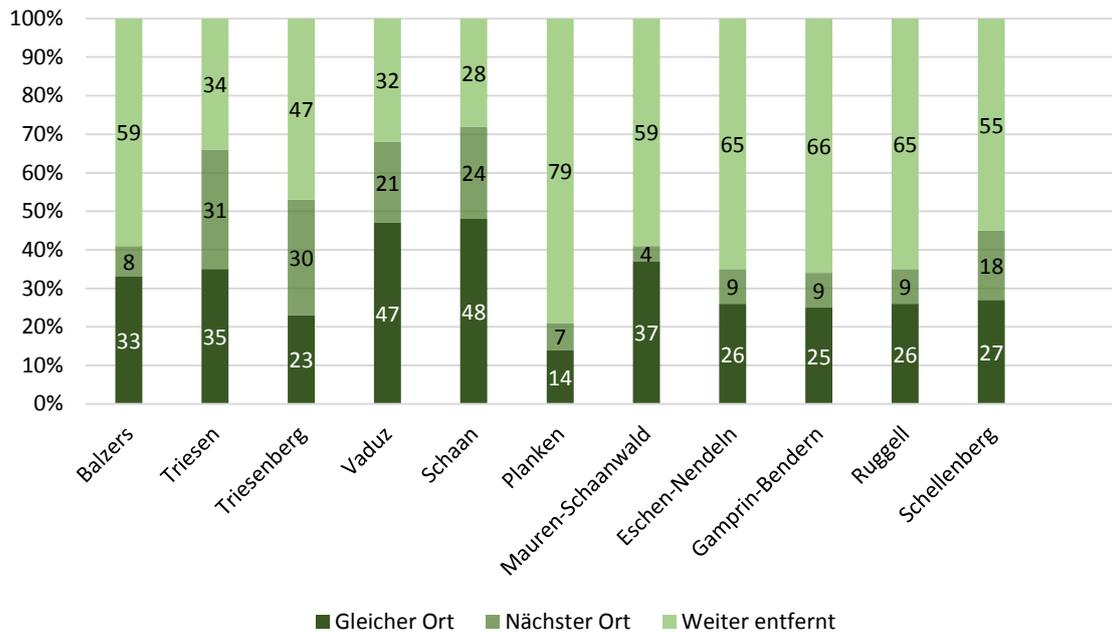
Es zeigt sich, dass 39 Prozent der im Oberland wohnhaften Erwerbstätigen in der gleichen Gemeinde arbeiten, in welcher sie auch wohnen, weitere 22 Prozent arbeiten im nächstgelegenen Ort. Etwa für 60 Prozent ist daher die Arbeitsstätte nicht sehr weit entfernt von ihrem Wohnort. Für die Unterländer Befragten trifft dies nur bei 37 Prozent zu. Fast zwei Drittel arbeiten dagegen weder in der Wohngemeinde noch im Nachbarort.

Entfernung vom Wohnsitz im Oberland oder Unterland zum Arbeitsort – nach Wahlkreis (in Prozent; N_{GU}=890, gewichtet; ohne «Keine Angabe»)



Am kürzesten ist die Entfernung bei den Wohnorten Schaan oder Vaduz, da sich ein Gross-
 teil der Arbeitsstätten in diesen beiden Gemeinden befindet. Knapp 50 Prozent arbeiten
 in der eigenen Gemeinde, rund 70 Prozent in der eigenen Gemeinde oder einer Nachbargemeinde.
 Aus Planken müssen dagegen fast 90 Prozent der Befragten aus dem eigenen Dorf
 hinaus, um zur Arbeitsstätte zu gelangen. Einwohner/-innen von Balzers wie auch aller Un-
 terländer Gemeinden haben ebenfalls längere Wege auf sich zu nehmen: Mehr als 50 Pro-
 zent arbeiten weder in der eigenen Gemeinde noch in einer Nachbargemeinde.

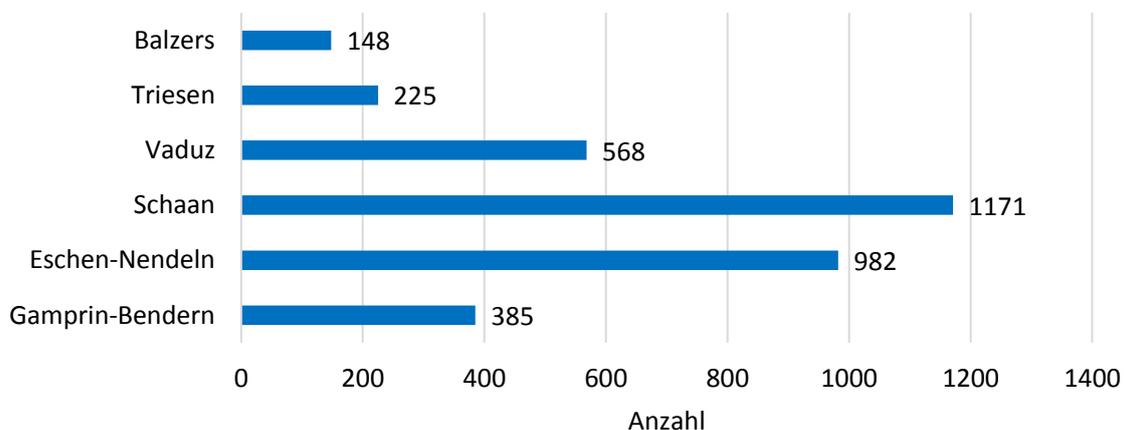
**Entfernung vom Wohnort zum Arbeitsort – nach Wohngemeinde (in Prozent; N_{GU}=892, gewichtet;
 ohne «Keine Angabe»)**



Grenzgänger/-innen

Aufgrund der Auswahl an Unternehmen, die zur Teilnahme an der Befragung der Grenzgän-
 ger/-innen aufgefordert wurden, konzentrieren sich die Arbeitsstätten stark auf Schaan
 und Vaduz im Oberland, im Unterland auf die Achse Eschen-Nendeln bis Gamprin-Bendern.

**Arbeitsort der beschäftigten Grenzgänger/-innen (Anzahl; N_{GG}=3'479; ohne «Keine Angabe» und ohne
 Gemeinden mit <5 Fälle)**

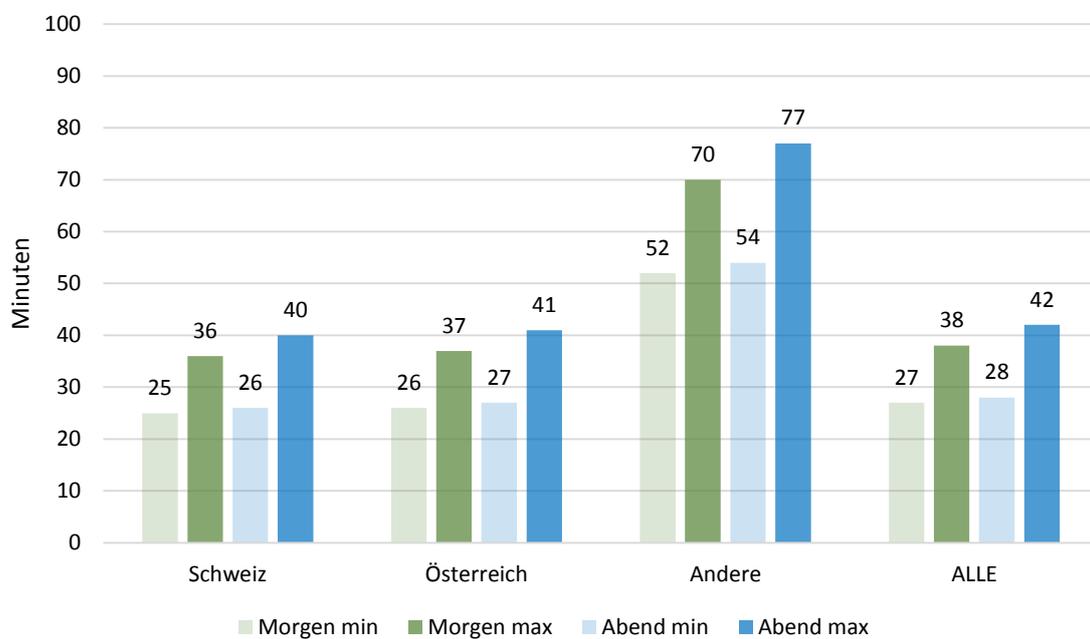


Die Grenzgänger/-innen wurden zudem nach der Zeit gefragt, die sie am Morgen und am Abend für den Arbeitsweg bei wenig beziehungsweise viel Verkehr benötigen. In den nachfolgenden Grafiken wird der Zeitaufwand mit dem Auto (alleine), mit ÖV (Bus, Bahn) und mit dem Fahrrad ausgewertet.

Der Zeitaufwand der Grenzgänger/-innen aus der Schweiz und aus Österreich beträgt mit dem Auto am Morgen und am Abend im optimalen Fall rund 26 Minuten (Mittelwert). Bei viel Verkehr erhöht sich der Zeitaufwand um rund 10 bis 15 Minuten und steigt auf rund 40 Minuten für eine Strecke. Der Zeitverlust bei viel Verkehr ist am Abend etwas grösser als am Morgen.

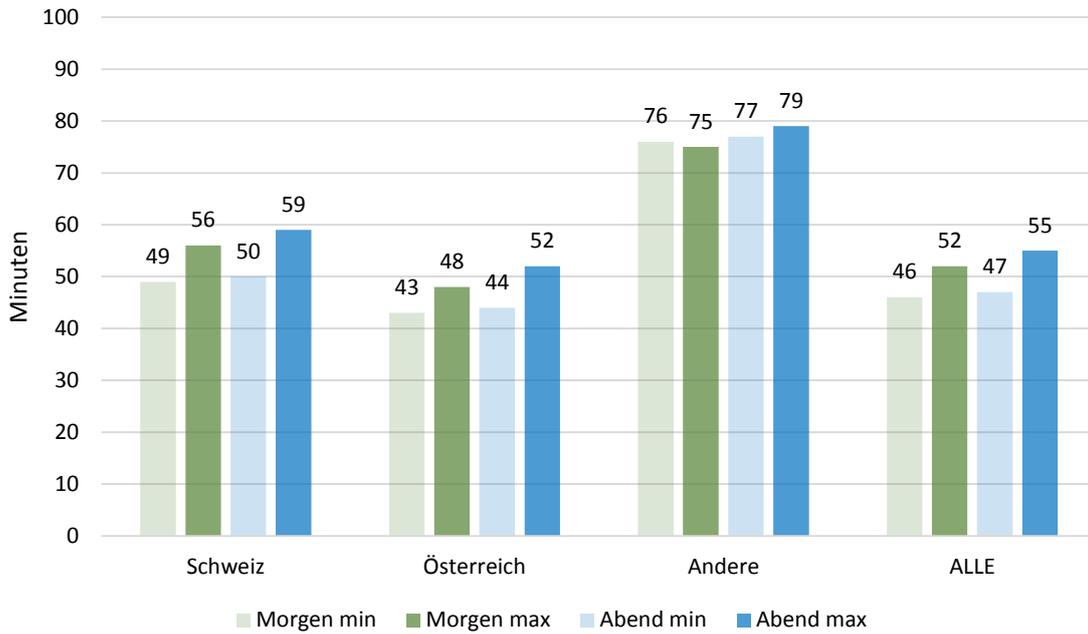
Grenzgänger/-innen aus Deutschland haben durchschnittlich einen deutlich höheren Zeitaufwand. Im günstigen Fall sind es etwas mehr als 50 Minuten, bei viel Verkehr dauert es rund 20 Minuten länger.

Zeitaufwand vom Wohnort zum Arbeitsort und umgekehrt im Auto alleine bei wenig Verkehr (min) und viel Verkehr (max) (Mittelwerte in Minuten; N_{GG}=3'059; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



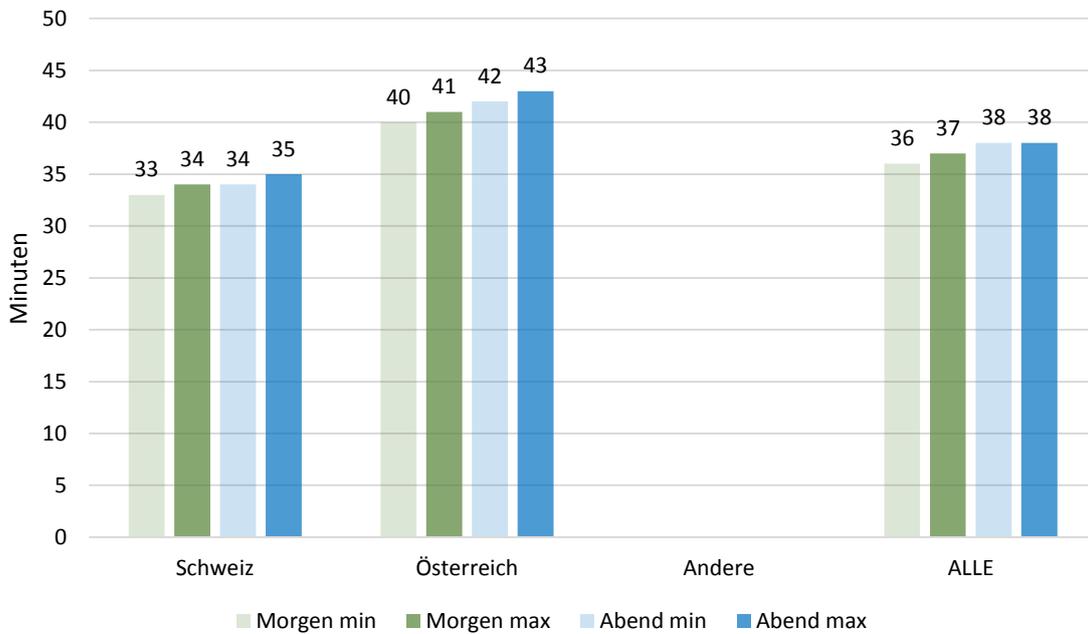
Im Vergleich zum Auto ist der Zeitaufwand mit dem ÖV konstanter. Bei wenig Verkehr beläuft sich der Zeitaufwand durchschnittlich auf 46 bis 47 Minuten, bei viel Verkehr kann es sechs bis acht Minuten länger dauern. Grenzgänger/-innen aus Österreich benötigen mit dem ÖV durchschnittlich etwas weniger Zeit als Grenzgänger/-innen aus der Schweiz. Diejenigen aus Deutschland wenden für einen Weg durchschnittlich 75 Minuten oder mehr auf.

Zeitaufwand vom Wohnort zum Arbeitsort und umgekehrt mit Bus/Bahn bei wenig Verkehr (min) und viel Verkehr (max) (Mittelwerte in Minuten; N_{GG}=961; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Der Zeitaufwand mit dem Fahrrad ist weitgehend unabhängig vom Verkehrsaufkommen. Die Differenz des Aufwandes bei wenig und viel Verkehr beträgt im Mittelwert nur eine Minute.

Zeitaufwand vom Wohnort zum Arbeitsort und umgekehrt mit dem Fahrrad bei wenig Verkehr (min) und viel Verkehr (max) (Mittelwerte in Minuten; N_{GG}=776; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»; «Andere» < 5 Fälle, daher nicht dargestellt)



MOBILITÄTSVERHALTEN

THEMEN

- Wie viele Fahrzeuge weist der Haushalt auf?
- Auf welche Weise wird der Weg zur Arbeit zurückgelegt?
- Wie oft wird das Auto beim Arbeitsweg, beim Einkaufen und in der Freizeit genutzt?

FRAGE: «WIE VIELE FAHRZEUGE WEIST IHR HAUSHALT AUF?»

_____ Autos (ohne Geschäftsautos)

_____ Motorräder/Mofas

_____ Fahrräder/E-Bikes

Zentrale Ergebnisse

- Die meisten Haushalte verfügen über ein oder zwei Autos.
- Fahrräder sind in 84 Prozent der Haushalte vorhanden.
- Motorräder oder Mofas sind nur in rund einem Viertel der Haushalte vorhanden.
- Rund zwei Drittel der Haushalte weisen gleich viele oder mehr Autos als erwachsene Personen auf.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- Mehr Fahrräder bei OU: 9 Prozent (OU) bzw. 16 Prozent (GU) haben kein Fahrrad; 44 (OU) bzw. 38 Prozent (GU) haben drei oder mehr Fahrräder im Haushalt.

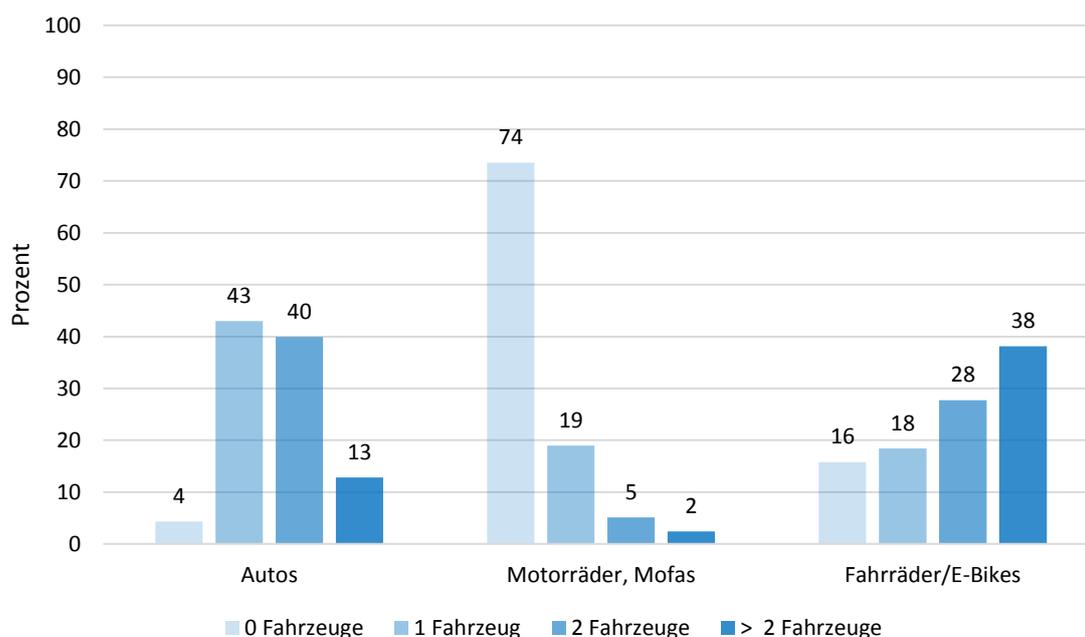
Grenzgänger/-innen (GG)

- Frage wurde nicht gestellt.

Geschlossene Umfrage

Nur in 4 Prozent der Haushalte ist kein Auto vorhanden, in 43 Prozent ein Auto, in 40 Prozent zwei Autos, in 13 Prozent der Haushalte mehr als zwei Autos. Motorräder oder Mofas sind deutlich weniger verbreitet als Autos, während nur in 16 Prozent der Haushalte kein Fahrrad verfügbar ist.

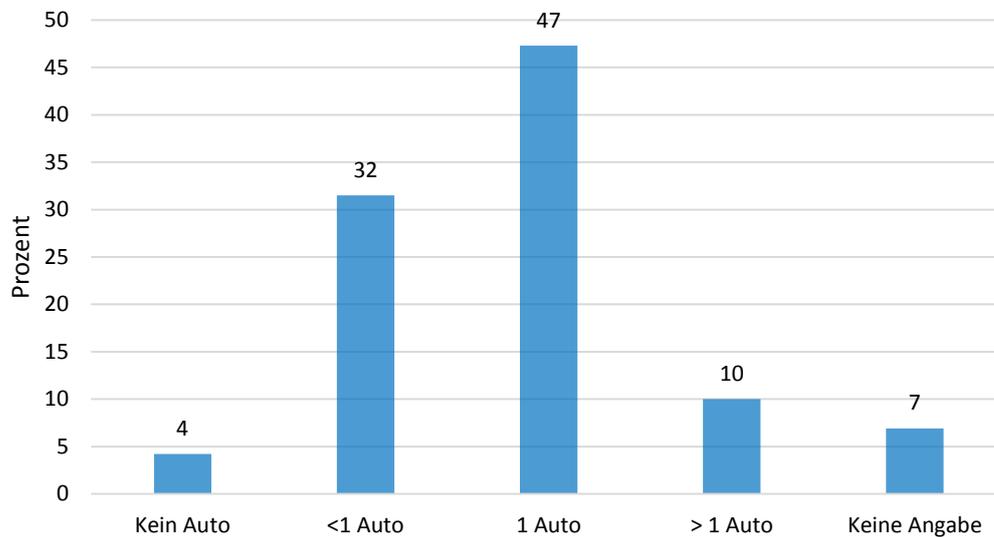
Anzahl Fahrzeuge im Haushalt (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



Legende: 4 Prozent der Haushalte haben kein eigenes Auto, 43 Prozent ein Auto.

Für die weiteren Auswertungen wird untersucht, wie viele Autos pro erwachsene Person im Haushalt zur Verfügung stehen, da es einen Unterschied macht, ob beispielsweise ein Auto in einem Singlehaushalt oder in einem Mehrpersonenhaushalt mit mehreren Erwachsenen vorhanden ist. Insgesamt verfügen knapp 60 Prozent aller Haushalte über mindestens so viele Autos wie erwachsene Personen im Haushalt leben.

Anzahl Autos pro erwachsene Person im Haushalt (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



Legende: In 32 Prozent der Haushalte gibt es weniger als ein Auto pro erwachsene Person (z.B. ein Auto bei zwei Erwachsenen Personen), in 47 Prozent der Haushalte kommt auf eine erwachsene Person ein Auto.

FRAGE: «AUF WELCHE WEISE LEGEN SIE PROZENTUAL GESEHEN DEN WEG ZU IHREM ARBEITSPLATZ IM JAHRESDURCHSCHNITT ZURÜCK?»

(Anteile in Prozent, geschätzt)

- Auto alleine %
- Auto in Fahrgemeinschaft %
- Bus/Bahn %
- Fahrrad/E-Bike %
- Motorrad/Mofa %
- Zu Fuss %
- TOTAL 100 %

Bemerkungen:

Kommentare zum Arbeitsweg – kategorisiert

Aspekt	GU	OU	GG	Total
Öffentlicher Verkehr	13	22	123	158
Zeitproblem, Flexibilität	22	16	114	152
Verschiedene Verkehrsmittel	14	5	54	73
Auto für Arbeit, Dienstauto	33	23	8	64
Fahrgemeinschaft, Werkbus			60	60
Fahrrad	2		33	35
Homeoffice u.ä.	8	16	6	30
Wetter	9	8	5	22
Allgemeines	12	15	31	58
Total	113	105	434	652

Zentrale Ergebnisse

- «Alleine im Auto» ist die mit Abstand am häufigsten genutzte Form, um den Weg vom Wohnort zum Arbeitsplatz zurückzulegen.
- Bus/Bahn und Fahrrad rangieren deutlich dahinter – überdurchschnittlich von im Ausland Beschäftigten genutzt.
- Fahrgemeinschaften werden kaum eingegangen.
- Schüler/-innen und Auszubildende benützen dagegen mit grosser Mehrheit öffentliche Verkehrsmittel.
- Je grösser die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort, desto häufiger wird das Auto für den Arbeitsweg genutzt.
- Je mehr Autos pro erwachsene Person im Haushalt vorhanden sind, desto häufiger wird das Auto für den Arbeitsweg genutzt.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der GU ist sowohl der Anteil derjenigen, die für den Arbeitsweg das Auto nie nutzen (26 bzw. 22%), wie auch derjenigen, die hierfür immer das Auto verwenden (32 bzw. 28%), etwas höher als in der OU.
- Kein signifikanter Unterschied bei den anderen Verkehrsmitteln.

Grenzgänger/-innen (GG)

- Grenzgänger/-innen benützen etwas häufiger als Einheimische das Auto alleine oder in Fahrgemeinschaft sowie Bus/Bahn zum Arbeitsplatz.
- Aufgrund der Distanzen sind das Fahrrad und der Weg zu Fuss weniger bedeutend als für in Liechtenstein Wohnhafte.

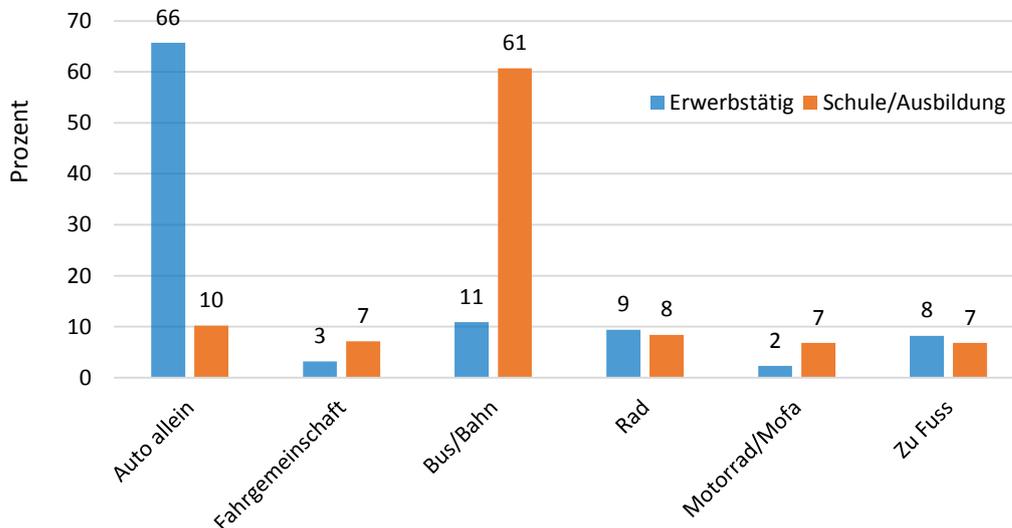
Geschlossene Umfrage

Im Mittel werden 66 Prozent der Fahrten zum Arbeitsplatz alleine im Auto unternommen. Dies ist aktuell die mit Abstand bedeutendste Verkehrsmittelwahl. An zweiter Stelle rangieren die öffentlichen Verkehrsmittel mit 11 Prozent, also Bus und/oder Bahn. Zu weniger als je 10 Prozent wird der Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurückgelegt. Von noch geringerer Bedeutung sind Fahrgemeinschaften oder zweirädrige Motorfahrzeuge (Motorrad, Mofa).

Die Befragten, die noch in die Schule gehen oder sich in Ausbildung befinden, legen zu 61 Prozent den Weg dorthin mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Alle anderen Verkehrsmittel weisen Anteile zwischen 7 und 10 Prozent auf. Personen in diesen Segmenten gehören fast ausschliesslich zur jüngsten Bevölkerungsgruppe.

Dem Auto kommt aktuell somit die grösste Bedeutung bei den Erwerbstätigen zu, wobei dies in den meisten Fällen nicht in Form von Fahrgemeinschaften, sondern individuell genutzt wird. Schüler/-innen und Auszubildende dagegen benützten mehrheitlich öffentliche Verkehrsmittel.

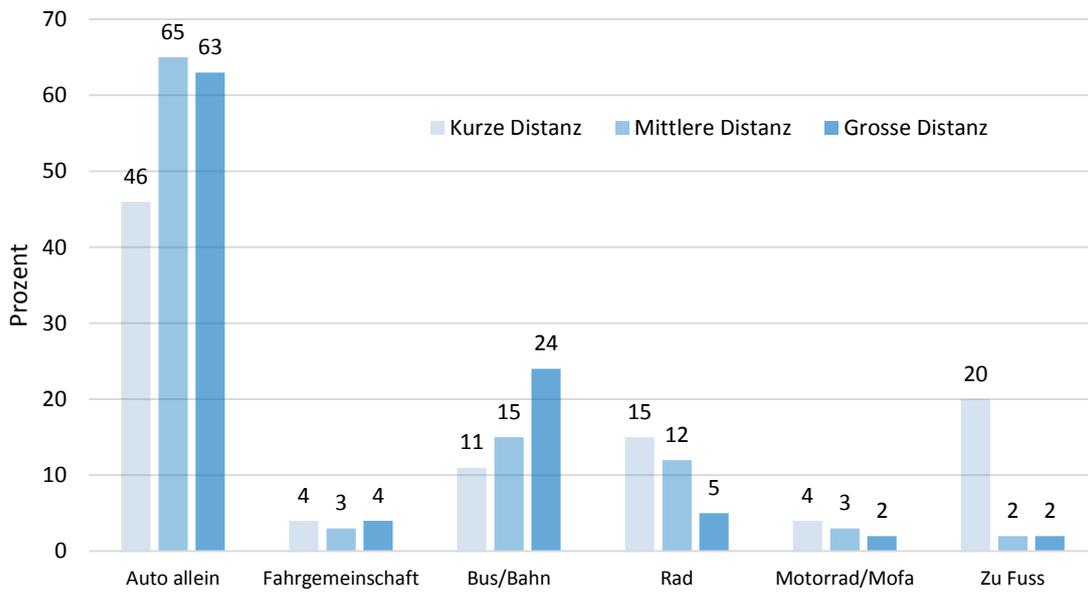
Verkehrsmittel für den Weg zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz (Mittelwerte der Prozentangaben; N_{GU/Erwerb}=783, N_{GU/Schule/Ausbildung}=152, gewichtet)



Legende: Erwerbstätige Einheimische verwenden durchschnittlich für den Arbeitsweg zu 66 Prozent das Auto alleine, zu 3 Prozent in Fahrgemeinschaften.

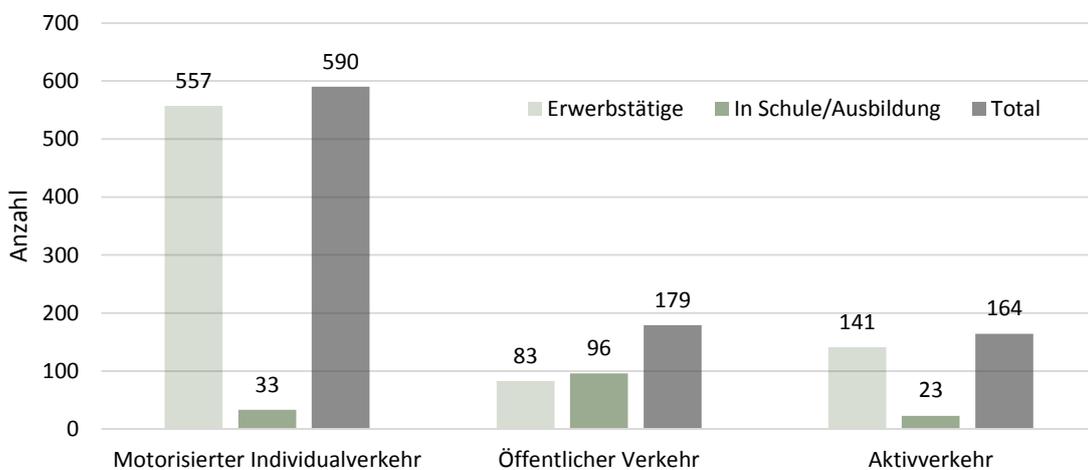
Eine kurze Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort oder Ausbildungsplatz führt dazu, dass das Auto weniger für den Arbeitsweg verwendet wird und es häufiger zu Fuss oder mit dem Rad zur Arbeit geht. Der ÖV gewinnt an Bedeutung bei grösseren Distanzen.

**Verkehrsmittel für den Weg zum Arbeitsplatz nach Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort
(Mittelwerte der Prozentangaben; N_{GU}=859, gewichtet)**



Auf Grundlage der Angaben zu den benützten Verkehrsmitteln für den Arbeitsweg oder den Weg zur Schule oder zum Ausbildungsplatz werden drei Mobilitätskategorien geschaffen: Erstens diejenigen, die den Weg zu mehr als 50 Prozent im Auto alleine, in Fahrgemeinschaft, mit dem Motorrad oder in Kombination dieser Verkehrsmittel zurücklegen (motorisierter Individualverkehr [MIV]). Zweitens diejenigen, die mehrheitlich Bus und/oder Bahn für den Arbeits- oder Schulweg verwenden (öffentlicher Verkehr [ÖV]). Drittens diejenigen, die mehrheitlich den Weg mit dem Fahrrad und/oder zu Fuss zurücklegen (Langsam- und Aktivverkehr [AV]). Falls Gleichstand herrscht – beispielsweise 50 Prozent MIV und 50 Prozent ÖV –, wird dies der Kategorie ÖV zugeteilt, im Falle eines Gleichstandes mit dem AV werden diese Fälle dem AV zugeteilt. Diese neu gebildete Variable wird neben anderen unabhängigen Variablen für nachfolgende Datenanalysen verwendet.

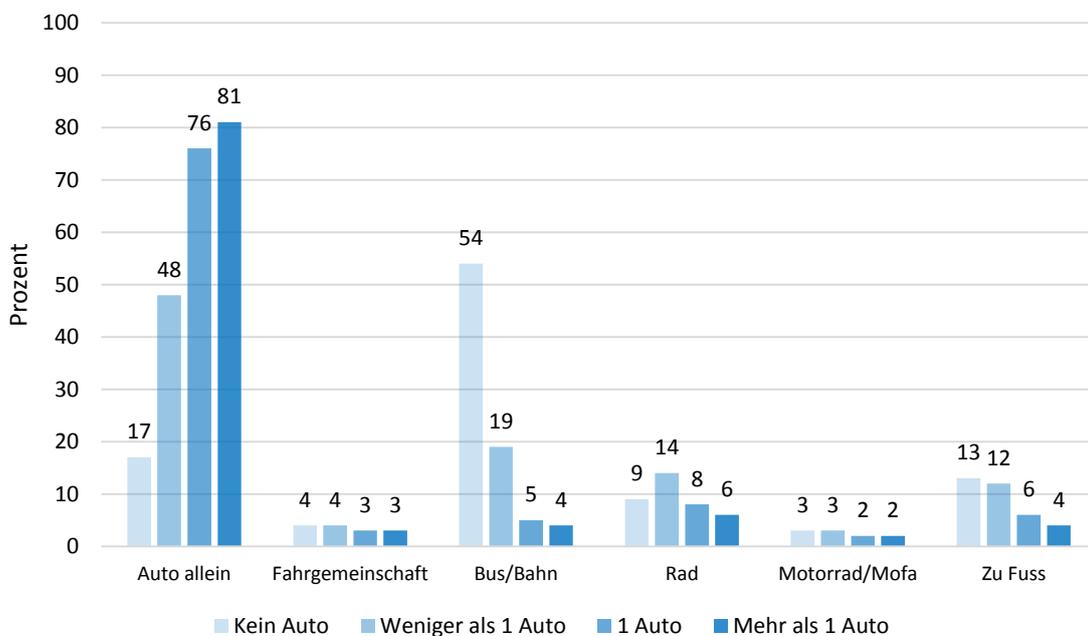
Schwerpunkt der Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Arbeit oder zur Schule/Ausbildung (Anzahl; N_{GU}=933, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.500***

Mit steigender Zahl an verfügbaren Autos im Haushalt steigt auch die Benutzung des Autos für den Weg zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz. Die ursächliche Wirkung ist hiermit allerdings nicht geklärt. Es ist denkbar, dass mehr Autos zu dessen Benutzung verleiten, oder dass die Notwendigkeit, den Arbeitsweg mit dem Auto zu bestreiten, zur Anschaffung von Autos führt.

Verkehrsmittel für den Weg zum Arbeitsplatz nach Anzahl Autos pro erwachsene Person im Haushalt (N_{GU}=761, gewichtet)



Lesehilfe: In Haushalten mit mehr als 1 Auto pro erwachsene Person wird im Mittelwert zu 81 Prozent der Weg zum Arbeitsplatz mit dem Auto zurückgelegt, zu 3 Prozent in Fahrgemeinschaften, zu 4 Prozent mit Bus/Bahn.

Dass selbst im Falle, dass kein Auto im eigenen Haushalt verfügbar ist, das Auto für den Arbeitsweg verwendet wird, kann verschiedene Ursachen haben. Teilweise wird in Kommentaren auf die Benützung des Firmenautos hingewiesen. Denkbar ist auch privates Car-sharing oder die gelegentliche Benützung eines Mobility-Autos. Unter allen Befragten geben nur 60 Personen an, dass in ihrem Haushalt kein Auto verfügbar ist, wobei nur 39 Personen erwerbstätig sind und nur drei angeben, dass sie den Arbeitsweg zu 100 Prozent im Auto alleine zurücklegen.

Weitere Besonderheiten

- Das Auto gewinnt an Bedeutung mit der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort. 28 Prozent derjenigen, die im gleichen Ort wohnen und arbeiten, brauchen das Auto für den Arbeitsweg nie, verglichen mit 12 bzw. 11 Prozent derjenigen, die im Nachbarort oder noch weiter entfernt arbeiten.
- Die Bahn gewinnt an Bedeutung, wenn der Arbeitsplatz sehr weit entfernt ist, etwa im Raum Zürich.
- 23 Prozent, die im gleichen Ort wohnen und arbeiten, benützen das Auto immer für den Arbeitsweg, verglichen mit 39 Prozent derjenigen, die im Nachbarort arbeiten, und 48 Prozent derjenigen mit noch weiterer Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort.
- Je grösser die Anzahl Autos pro erwachsene Person im Haushalt, desto häufiger wird das Auto für den Arbeitsweg verwendet: 44 Prozent verwenden das Auto immer alleine,

wenn mindestens ein Auto pro erwachsene Person im Haushalt vorhanden ist, bei Haushalten mit weniger als einem Auto pro erwachsene Person sind es 22 Prozent.

Kommentare: N_{GU}=113 (N_{OU}=105)

Auto und Arbeit: 33 (23 in der offenen Umfrage) Bemerkungen weisen darauf hin, dass das Auto für die Arbeit gebraucht wird, ein Dienstauto verwendet wird u.ä.

Zeit, Flexibilität: 22 (16) Bemerkungen weisen auf die Zeitersparnis, unregelmässige Arbeitszeiten, umständlichen ÖV, höhere Flexibilität mit dem Auto u.ä. hin.

Mix: 14 (5) Befragte führen aus, dass sie verschiedene Verkehrsmittel kombinieren oder an unterschiedlichen Tagen unterschiedliche Verkehrsmittel wählen.

ÖV: 13 (22) Kommentare beziehen sich auf den ÖV, wobei vor allem auf unpassende Busverbindungen hingewiesen wird.

Wetter: 9 (8) Bemerkungen beziehen sich auf das Wetter, welches die Wahl der Verkehrsmittel beeinflusst.

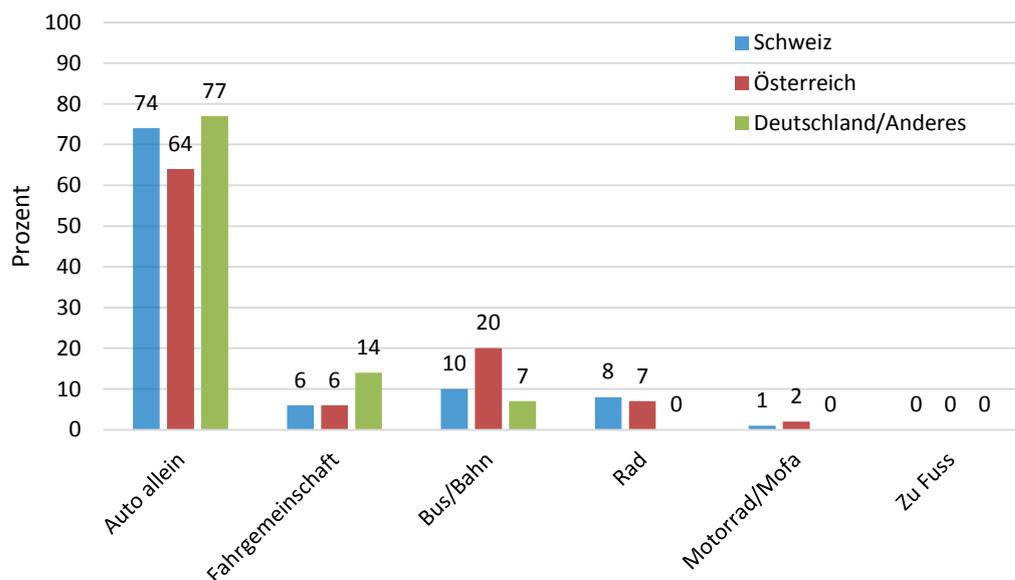
Homeoffice: 8 (16) Befragte führen aus, dass sie Homeoffice betreiben oder dass Wohnen und Arbeiten am gleichen Ort stattfinden.

Weiteres: 2 Befragte thematisieren den Gebrauch des Fahrrades und den Ausbau von Radwegen, 12 (15) Kommentare sind allgemeine Bemerkungen.

Grenzgänger/-innen

Je nach Wohnort bzw. Wohnland zeigen sich Unterschiede in der Wahl der Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz. Grenzgänger/-innen aus Österreich benützen überdurchschnittlich oft Bus und Bahn (Mittelwert: 20%), während Arbeitskräfte aus Deutschland häufiger als andere Grenzgänger/-innen Fahrgemeinschaften bilden (14% im Mittelwert).

Verkehrsmittel für den Weg zum Arbeitsplatz (Mittelwerte der Prozentangaben; N_{GG/CH}=1'909; N_{GG/AT}=1'580; N_{GG/DIV}=135)



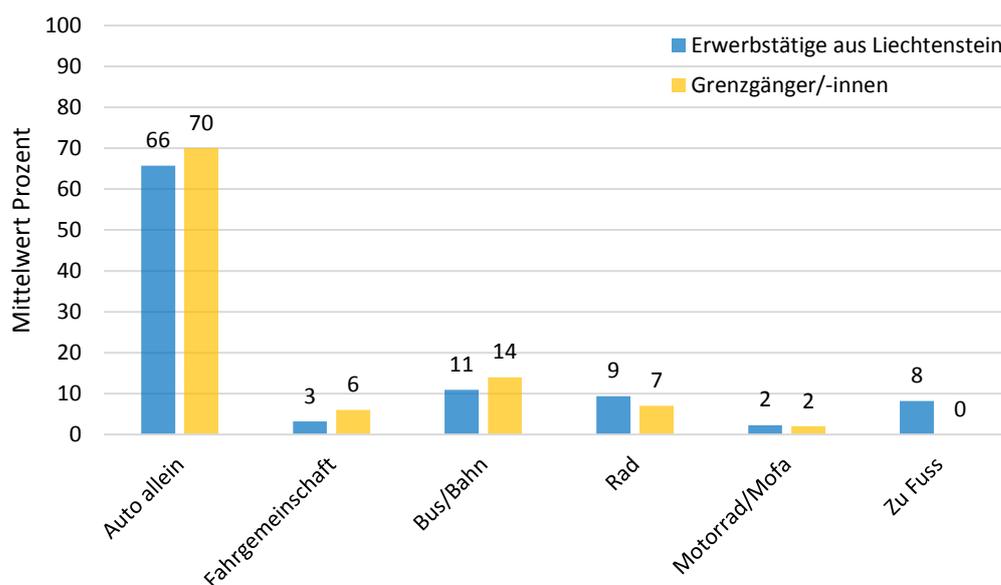
Weitere Besonderheiten

- Auto alleine:
 - Frauen (73%) häufiger als Männer (68%)
- Bus/Bahn:
 - Jüngere mehr als Ältere (18% im jüngsten Segment, 13% bzw. 12% in älteren Segmenten)
- Fahrrad
 - Mit Alter etwas steigend von 6% auf 9%
 - Bei Männern (8%) höherer Anteil als bei Frauen (5%)

Vergleich geschlossene Umfrage und Grenzgängerumfrage

Die Wahl der Verkehrsmittel der befragten Grenzgänger/-innen gleicht sehr stark derjenigen der in Liechtenstein wohnhaften Erwerbstätigen. Alleine im Auto zur Arbeit zu fahren, ist die mit Abstand bedeutendste Art, den Weg zum Arbeitsplatz zurückzulegen. Aufgrund der grösseren Distanzen entfällt die Option, zu Fuss zu gehen, für Grenzgänger/-innen fast vollständig.

Verkehrsmittel für den Weg zum Arbeitsplatz (Mittelwerte der Prozentangaben; N_{GU}=783 Erwerbstätige, gewichtet; N_{GG}=3'624; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Kommentare: N_{GG}=434

ÖV: 123 Kommentare thematisieren den öffentlichen Verkehr. Dabei werden vor allem Defizite des ÖV – schlechte Verbindungen, Verspätungen und Anschlussprobleme, Tarife etc. – genannt, aber auch konkrete Wünsche und Vorschläge für eine Verbesserung der individuellen Bedürfnisse der Grenzgänger/-innen deponiert.

Zeit, Flexibilität: 114 Bemerkungen beziehen sich auf Aspekte wie den Zeitverlust und mangelnde Flexibilität im Falle der ÖV-Benutzung. Für Grenzgänger/-innen aus weiter entfernten Wohngebieten ist der ÖV häufig unmöglich, unattraktiv oder mit unzumutbarem Zeitaufwand verbunden. Viele betonen den grossen Zeitunterschied zwischen dem Arbeitsweg mit dem Auto und mit dem ÖV. Schichtarbeitende sehen häufig keine Chance, den ÖV regelmässig zu nutzen, da keine Verbindungen bestehen.

Fahrgemeinschaft, Werkbus: 60 Kommentare thematisieren Kollektivformen, wie man den Arbeitsweg zurücklegen kann oder dies tatsächlich macht. Fahrgemeinschaften werden offenbar am ehesten von Grenzgänger/-innen praktiziert, die relativ weit entfernt wohnen. Es zeigt sich jedoch auch, dass es wegen flexiblen Arbeitszeiten und anderen Gründen nicht einfach ist, eine Fahrgemeinschaft zu bilden.

Verschiedene Verkehrsmittel: 54 Kommentare präzisieren die Angaben zum eigenen Mobilitätsverhalten, indem sie auf die Kombination verschiedener Verkehrsmittel – vor allem Fahrrad und Bus – hinweisen.

Fahrrad: 33 Kommentare beziehen sich auf das Fahrrad. Dabei wird vielfach präzisiert, wie häufig dies gemacht wird, dass es saisonal bedingt ist oder dass bedauert wird, dass aufgrund der Entfernung oder anderer Gründe das Fahrrad nicht benützt werden kann.

Auto und Arbeit: 8 Kommentare begründen die Verwendung des Autos für den Arbeitsweg damit, dass das Auto für die Arbeit gebraucht wird.

Homeoffice: 6 Kommentare erwähnen, dass sie nicht jeden Tag nach Liechtenstein zur Arbeit fahren, da sie teilweise Homeoffice betreiben können.

Wetter: In 5 Kommentaren wird die Wetterabhängigkeit der Verkehrsmittelwahl ausgeführt, beispielsweise nur im Sommer oder bei schönem Wetter mit dem Fahrrad. In der Rubrik «Fahrrad» wird ebenfalls häufig mit dem Wetter argumentiert, d.h. dass das Fahrrad nur bei schönem Wetter zum Einsatz kommt.

Weiteres: 31 Kommentare sind allgemeiner Natur.

FRAGE: «WIE OFT BENÜTZEN SIE PROZENTUAL FÜR DIE MOBILITÄT BEIM ARBEITSWEG (FALLS ERWERBSTÄTIG), BEIM EINKAUFEN UND IN DER FREIZEIT DAS AUTO?»

Skala von 0% (nie Auto) bis 100% (immer Auto) – Zutreffendes ankreuzen

Arbeitsweg: 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Weiss nicht
Einkauf: 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Weiss nicht
Freizeit: 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 Weiss nicht

Zentrale Ergebnisse

- Beim Weg zur Arbeit wie auch für den Einkauf und in der Freizeit ist das Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel.
- Am ehesten wird bei Freizeitaktivitäten auf das Auto verzichtet.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der GU wird etwas häufiger angegeben, den Arbeitsweg immer mit dem Auto zurückzulegen (39% in der GU, 31% in der OU).
- Kein signifikanter Unterschied bei Einkauf und Freizeit.

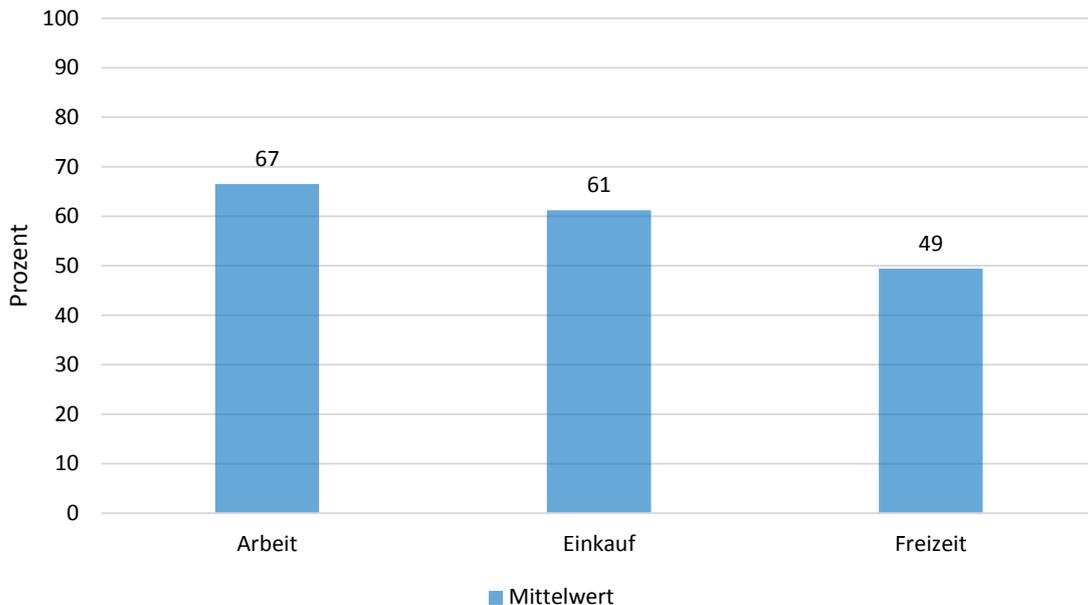
Grenzgänger/-innen (GG)

- Frage nicht gestellt.

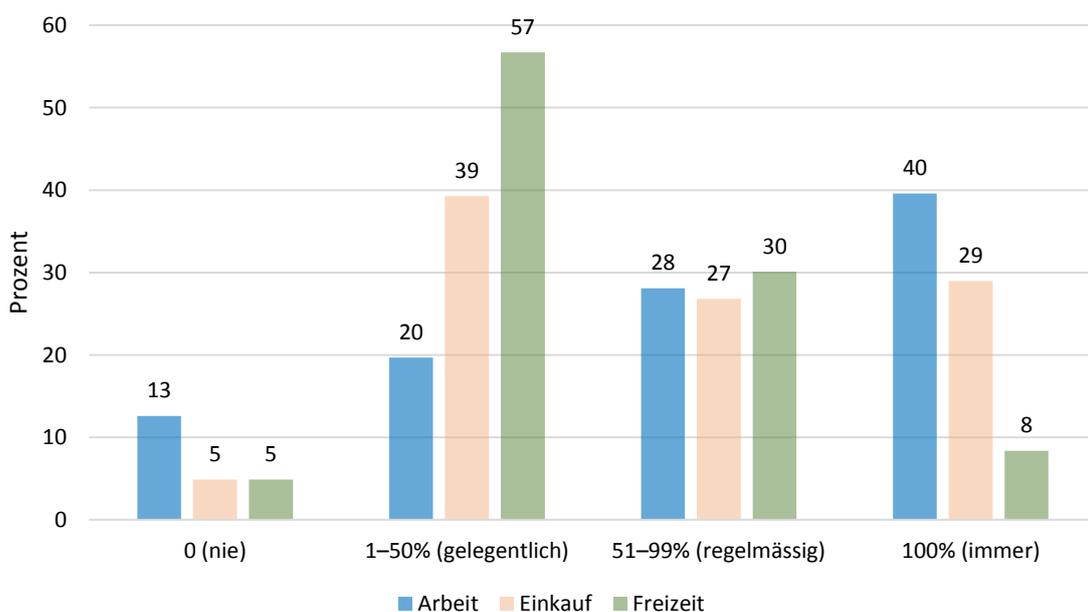
Geschlossene Umfrage

Am wenigsten wird das Auto für Freizeitbetätigungen genutzt. Rund 50 Prozent der Wege beziehungsweise Wegzeit wird mit dem Auto zurückgelegt, beim Einkauf sind es mehr als 60 Prozent, beim Arbeitsweg rund 70 bis 80 Prozent. Diese Angaben sind jedoch nur als Richtwerte aufzufassen, da die Befragten ihre persönliche Einschätzung wiedergaben und die Anteile bei Einkauf und Freizeit wohl noch schwieriger zu schätzen sind als beim Arbeitsweg.

Autonutzung für Weg zum Arbeitsplatz, Einkauf und Freizeit (in Prozent; Mittelwerte; N_{GU}=1'428, gewichtet)



Anteil Benützung des Autos als Verkehrsmittel bei Arbeitsweg, Einkauf und Freizeit (in Prozent; N_{GU}=789 [Arbeit] bis 1'337 [Freizeit], gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Anmerkung: Bei Arbeitsweg nur Erwerbstätige (789 gültige Antworten), bei Einkauf N_{GU}=1'329; bei Freizeit N_{GU}=1'337.

Weitere Besonderheiten

- Arbeitsweg
 - Autobenützung steigt mit Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort: 22 Prozent mit identischem Wohn- und Arbeitsort benützen immer das Auto, 44 Prozent im Falle von angrenzenden Ortschaften, 51 Prozent bei grösseren Entfernungen. Umgekehrt benützen 24 Prozent mit identischem Wohn- und Arbeitsort nie das Auto, verglichen mit 8 Prozent (Nachbarort) bzw. 6 Prozent Prozent bei grösseren Entfernungen.
 - Die Verwendung des Autos für den Weg zum Arbeitsplatz korreliert auch mit der Zahl von Autos pro erwachsene Person im Haushalt.
- Einkauf
 - Am ehesten verzichten die Jungen (11%) auf das Auto zum Einkaufen.
 - Die Häufigkeit der Verwendung des Autos korreliert mit der Anzahl Autos, die im Haushalt pro erwachsene Person verfügbar sind.
- Freizeit
 - Am stärksten auf das Auto in der Freizeit sind Einwohner/-innen von Berggemeinden angewiesen: 19 Prozent geben an, dass sie vollständig auf das Auto abstellen, bei den anderen sind es 6 bis 7 Prozent.

BEURTEILUNG DER VERKEHRSSITUATION

THEMEN

- Wie wird die Verkehrssituation in Liechtenstein beurteilt?
- Was stört an der Verkehrssituation?

FRAGE: «WIE BEURTEILEN SIE DIE DERZEITIGE VERKEHRSSITUATION IN LIECHTENSTEIN?»

Skala von 1 (kein Problem) bis 6 (sehr grosses Problem) – Zutreffendes ankreuzen

1-----2-----3-----4-----5-----6 Weiss nicht

Zentrale Ergebnisse

- Knapp zwei Drittel der Befragten erachten die Verkehrssituation als Problem.
- Für 16 Prozent der Befragten ist die Verkehrssituation ein sehr grosses Problem.
- Nur 8 Prozent erkennen gar kein Problem.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU äussern sich die Befragten kritischer: 27 Prozent sehen ein sehr grosses Problem, in der GU 16 Prozent.

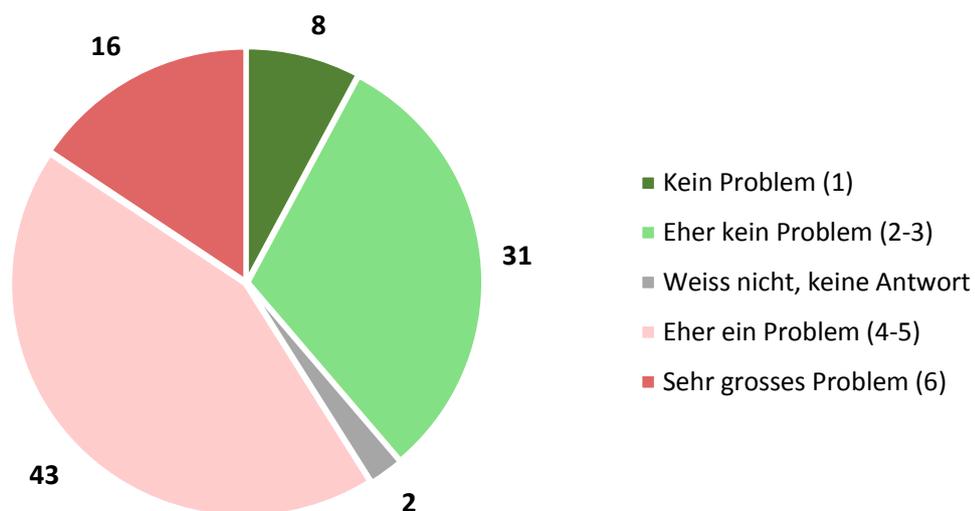
Grenzgänger/-innen (GG)

- Grenzgänger/-innen beurteilen die Verkehrssituation in Liechtenstein ähnlich wie die Einheimischen.
- Sie erachten das Verkehrsproblem in Liechtenstein als deutlich grösser als in ihrem Wohnsitzland.

Geschlossene Umfrage

Eine deutliche Mehrheit erachtet die Verkehrssituation in Liechtenstein als problematisch: Für 16 Prozent ist es ein sehr grosses Problem (Wert 6 auf einer 6er-Skala), für weitere 43 Prozent ein Problem (Werte 4 und 5). Diesen 59 Prozent stehen 39 Prozent gegenüber, die es als kein oder eher kein Problem ansehen (Werte 1 bis 3).

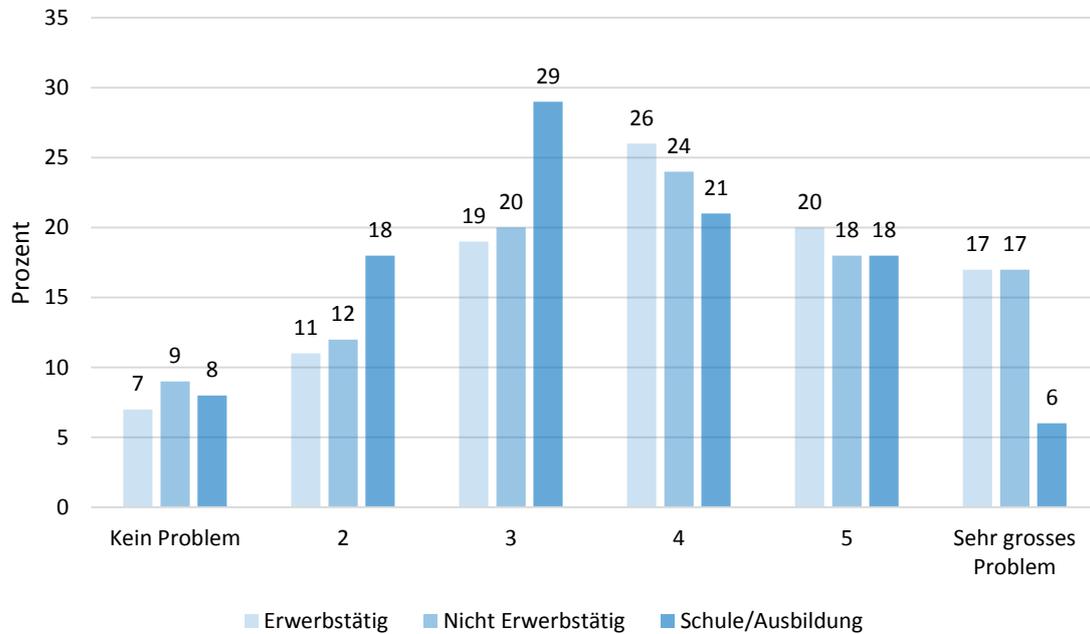
Beurteilung der Verkehrssituation (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



In der generellen Beurteilung der Verkehrssituation unterscheiden sich die Erwerbstätigen, die Nichterwerbstätigen und die Schüler/-innen oder Auszubildenden nur schwach. Die Schüler/-innen und Auszubildenden erachten das Problem insgesamt als weniger gross als

die Erwerbstätigen oder Nichterwerbstätigen. Nur 45 Prozent der Schüler/-innen und Auszubildenden sehen in der Verkehrssituation ein Problem (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala in der Umfrage), während dies bei den Erwerbstätigen 63 Prozent, bei den Nichterwerbstätigen 59 Prozent sind.

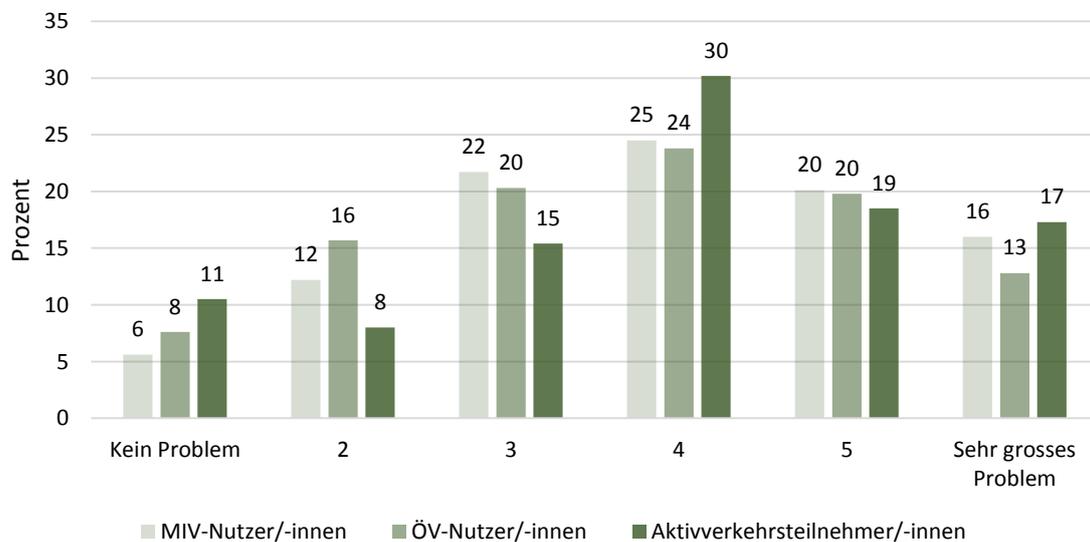
Beurteilung der Verkehrssituation in Liechtenstein generell – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'367, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.099**

Die Beurteilung der Verkehrssituation ist bei allen Verkehrsteilnehmer/-innen ähnlich, ohne Unterschied nach dem hauptsächlich verwendeten Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Ausbildungsplatz.

Beurteilung der Verkehrssituation in Liechtenstein generell – nach Verkehrsmittel für Weg zu Arbeit, Schule und Ausbildungsstätte (in Prozent; N_{GU}=910, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.089 n.s.

Weitere Besonderheiten

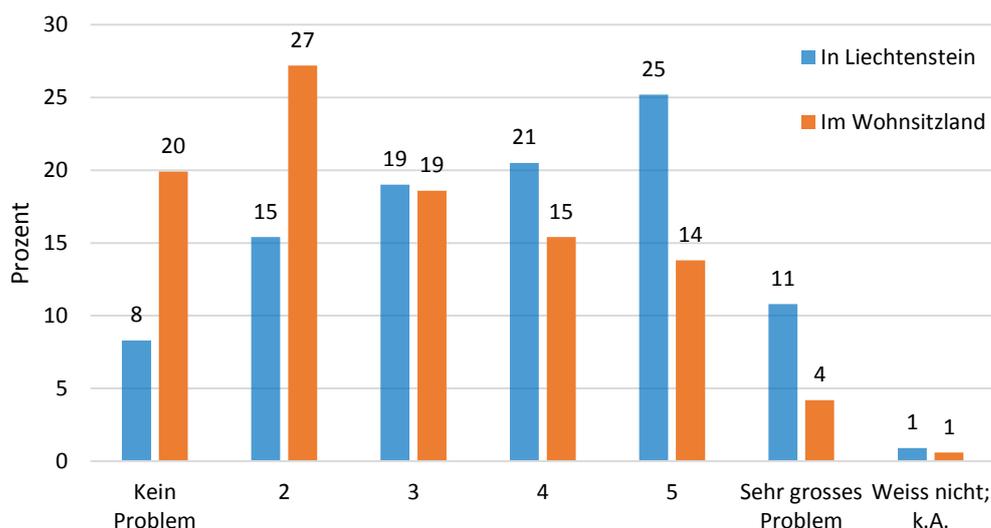
- Im Unterland wird das Verkehrsproblem als grösser erachtet als im Oberland. 20 Prozent der im Unterland Wohnhaften (14% im Oberland) erachten die Verkehrssituation als sehr grosses Problem (Wert 6), 41 Prozent bzw. 32 Prozent als grosses Problem (Werte 5 und 6).
- Liechtensteinische Staatsangehörige erachten das Problem als grösser als die ausländischen Staatsangehörigen mit Wohnsitz in Liechtenstein: 38 Prozent der Liechtensteiner/-innen sehen ein grosses Problem darin (Werte 5 und 6), verglichen mit 31 Prozent der Ausländer/-innen.

Grenzgänger/-innen

Die Grenzgänger/-innen wurden danach gefragt, wie sie die Verkehrssituation in Liechtenstein und in ihrem Wohnsitzland beurteilen.

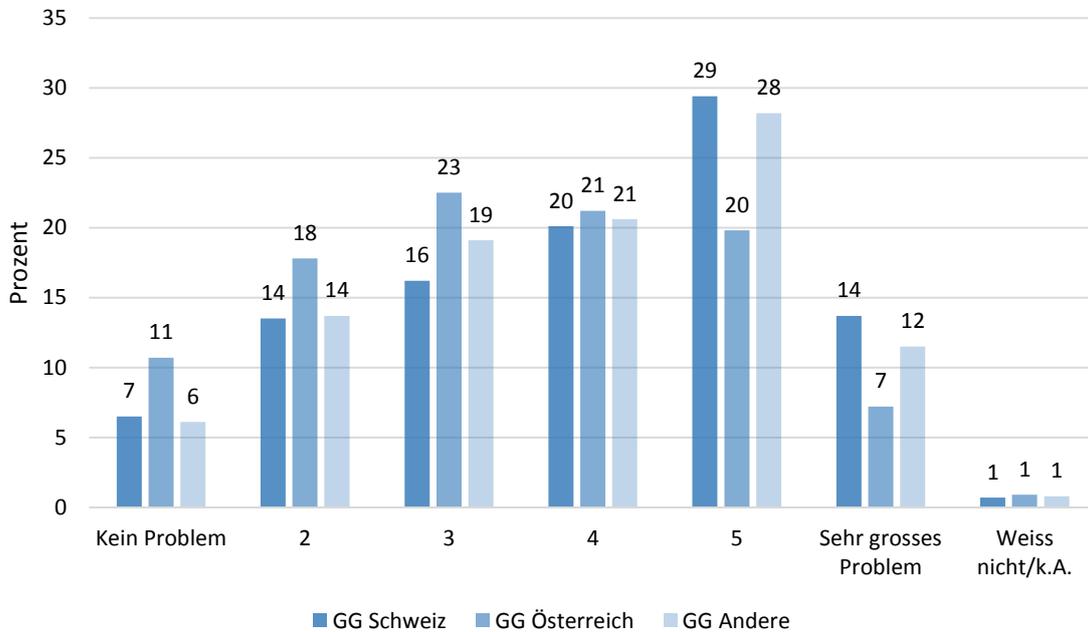
Verglichen mit der Verkehrssituation in Liechtenstein erachten die Grenzgänger/-innen die Verkehrssituation in ihrem Wohnsitzland als deutlich weniger problematisch. Dabei gibt es allerdings je nach Wohnsitzland Unterschiede, wie die Grafiken weiter unten zeigen.

Beurteilung der Verkehrssituation in Liechtenstein und im Wohnsitzland durch Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GG}=3'662)



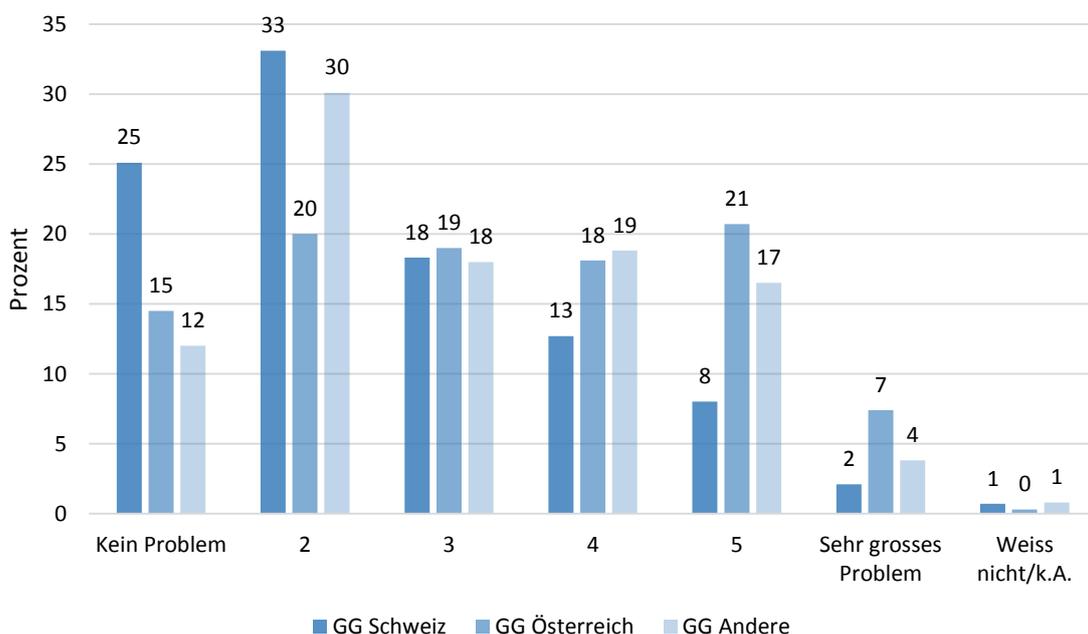
Die Verkehrssituation in Liechtenstein wird von den Grenzgänger/-innen aus der Schweiz und aus Deutschland (Mehrheit der Kategorie «Andere») kritischer beurteilt als von denjenigen aus Österreich.

Beurteilung der Verkehrssituation in Liechtenstein durch Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'565; N_{GG/CH}=1'885; N_{GG/AT}=1'549; N_{GG/DIV}=131)



Die Grenzgänger/-innen aus Österreich beurteilen dagegen in ihrem Wohnsitzland die Verkehrssituation problematischer als die Befragten mit Wohnsitz in der Schweiz oder anderen Staaten.

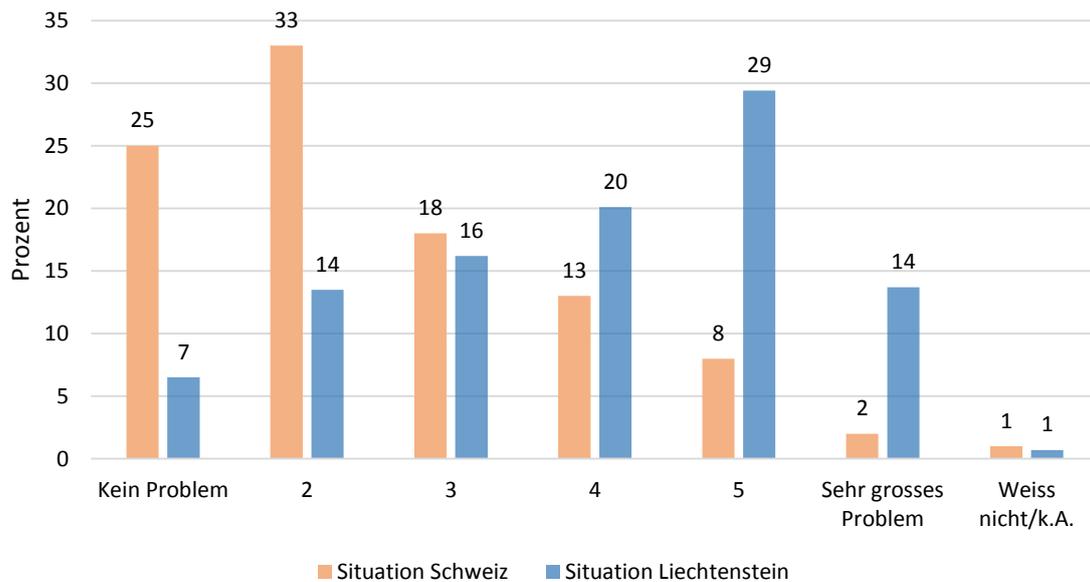
Beurteilung der Verkehrssituation im Wohnsitzland durch Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'577; N_{GG/CH}=1'889; N_{GG/AT}=1'555; N_{GG/DIV}=133)



Nachfolgend werden die Einschätzungen der Grenzgänger/-innen aus der Schweiz einerseits, aus Österreich andererseits zur Verkehrssituation in Liechtenstein und in ihrem Wohnsitzland vergleichend dargestellt.

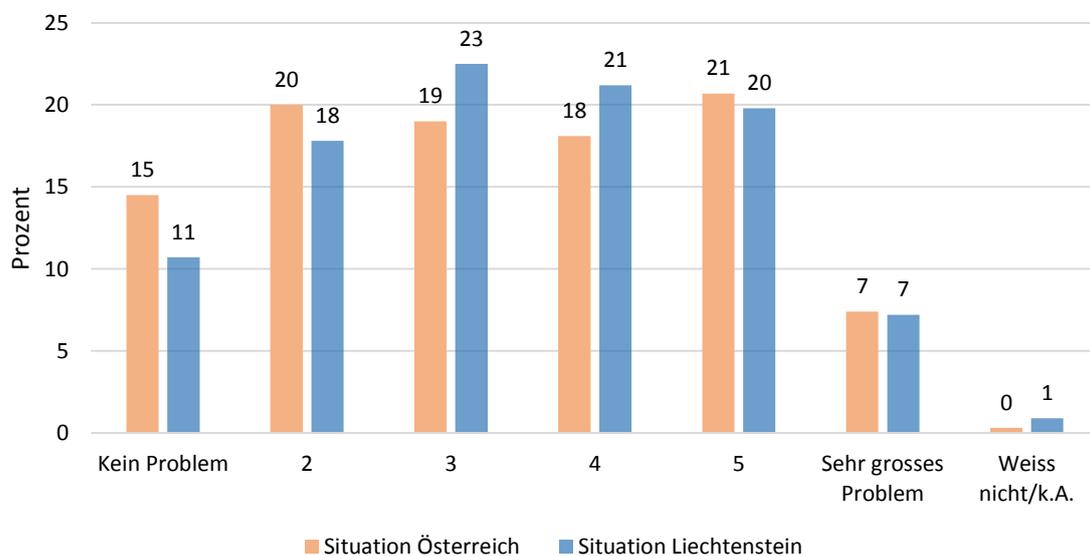
Grenzgänger/-innen aus der Schweiz erkennen in Liechtenstein bei ihrem Arbeitsweg ein sehr viel grösseres Verkehrsproblem als in ihrem Wohnsitzland Schweiz. Fast zwei Drittel erachten die Situation in Liechtenstein als eher problematisch, nur etwa ein Viertel ihre Anfahrt aus der Schweiz und Rückfahrt in die Schweiz.

Beurteilung der Verkehrssituation im Wohnsitzland und in Liechtenstein durch Grenzgänger/-innen aus der Schweiz (in Prozent; N_{GG/CH}=1'885)



Für Grenzgänger/-innen aus Österreich ist die Situation in Liechtenstein und ihrem Wohnsitzland Österreich für ihren Berufspendelverkehr ungefähr gleich. Rund die Hälfte sieht die Verkehrssituation eher als problematisch, die andere Hälfte als nicht so problematisch an.

Beurteilung der Verkehrssituation im Wohnsitzland und in Liechtenstein durch Grenzgänger/-innen aus Österreich (in Prozent; N_{GG/AT}=1'549)



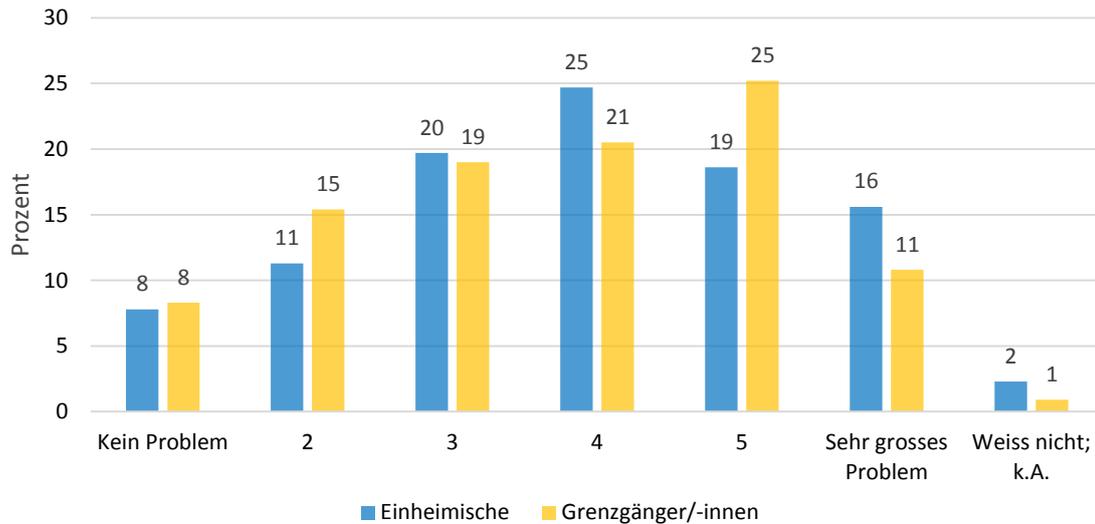
Weitere Besonderheiten

- Keine signifikanten Unterschiede nach weiteren Merkmalen.

Vergleich geschlossene Umfrage und Grenzgängerumfrage

Die Verkehrssituation in Liechtenstein wird von den Einheimischen und den Grenzgängerinnen und Grenzgängern ähnlich beurteilt. Die Mehrheit erachtet die Situation als problematisch (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala).

Beurteilung der Verkehrssituation in Liechtenstein (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet; N_{GG}=3'662)



FRAGE: «WAS STÖRT SIE PERSÖNLICH AN DER VERKEHRSSITUATION IN Liechtenstein?»

(Mehrfachnennungen möglich)

- Nichts
- Wenig
- Auto: Staus und Zeitverlust am Morgen und am Abend
- Auto: Fehlende Ausweichrouten (Umfahrungsstrassen)
- Auto: Zu wenig öffentliche Parkplätze
- ÖV (Bus/Bahn): Verspätungen und Anschlussprobleme
- ÖV: Schlechte Verbindungen; Fahrplan
- ÖV: Ungenügender Anschluss der Quartiere/Feinverteilung
- ÖV: Hohe Tarife
- Fahrrad/E-Bike: Keine durchgängigen Radwege
- Fahrrad/E-Bike: Nicht genügend Fahrradunterstände
- Fusswege: Keine durchgängigen Fusswege
- Weiss nicht

Bemerkungen:

Kommentare zu störenden Faktoren – kategorisiert

Aspekt	GU	OU	GG	Total
Busangebot, ÖV	81	100	421	602
Baustellen, Hindernisse, Staus	38	12	215	265
Blockierende Busse	43	52	13	108
Fahrrad	27		74	101
Umfahrung, Quartierstrassen	20	41	32	93
Verkehr, Teilnehmer	24	15	33	72
Auto, Parkplätze	9	16	32	57
Mehrere Aspekte	4	4	30	38
Umwelt, Lärm, Abgase	6	14	2	22
Pendler/-innen	14	3	2	19
Fussgänger	2			2
Politik	10	12	2	24
Keine oder geringe Probleme	19	3	45	67
Total	297	272	901	1'470

Zentrale Ergebnisse

- Am häufigsten werden Stau und Zeitverlust am Morgen und am Abend genannt, gefolgt von fehlenden Umfahrungsstrassen.
- Im Bereich des ÖV werden jeweils von rund 20 Prozent Verspätungen, hohe Tarife, ungenügende Feinverteilung in Quartiere und der Fahrplan kritisiert.
- Mehr als 20 Prozent beklagen, dass keine durchgängigen Radwege bestehen.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU wird im Vergleich zur GU stärker Kritik zu folgenden Punkten geäussert:
 - Verspätungen im ÖV (32% bzw. 20%);
 - schlechte ÖV-Verbindungen (27% bzw. 17%);
 - schlechte Feinverteilung (24% bzw. 18%);
 - lückenhafte Radwege (36% bzw. 22%).
- Kein signifikanter Unterschied bei den anderen Bereichen.

Grenzgänger/-innen (GG)

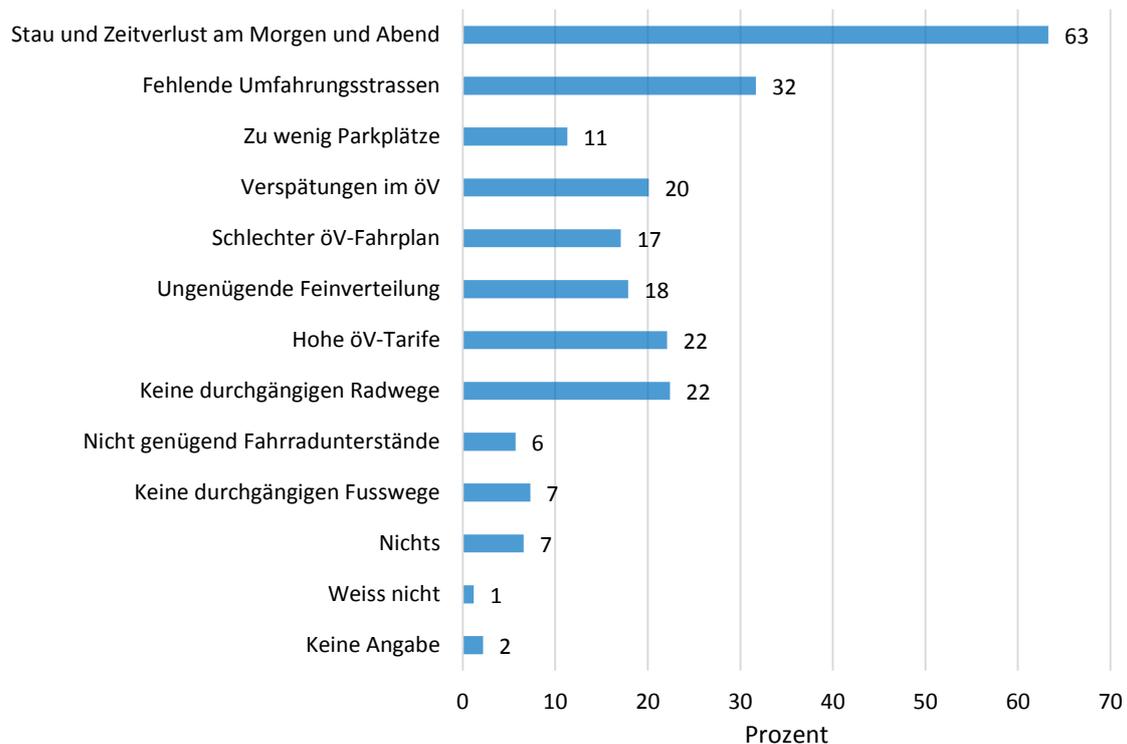
- An der Verkehrssituation in Liechtenstein werden am häufigsten Stau und Zeitverlust als störend empfunden, im Wohnsitzland weniger ausgeprägt.
- Häufig wird auch Kritik am ÖV geäussert (Fahrplan, Verspätungen, Tarife).
- Grenzgänger/-innen aus der Schweiz, Österreich oder Deutschland schätzen die Situation jeweils unterschiedlich ein.

Geschlossene Umfrage

Es äussern mehr Befragte ihren Unmut über die Situation im Strassenverkehr als bei anderen Verkehrsträgern. Mehr als 60 Prozent kritisieren Staus und Zeitverlust am Morgen und am Abend, etwas mehr als 30 Prozent finden, dass Umfahrungsstrassen fehlen. Dies sind die beiden am häufigsten als störend genannten Aspekte. Das hängt auch damit zusammen, dass bei der hohen Motorisierung in Liechtenstein fast alle auf dem Weg zur Arbeit, beim Einkaufen oder in der Freizeit irgendwann ein Auto benutzen.

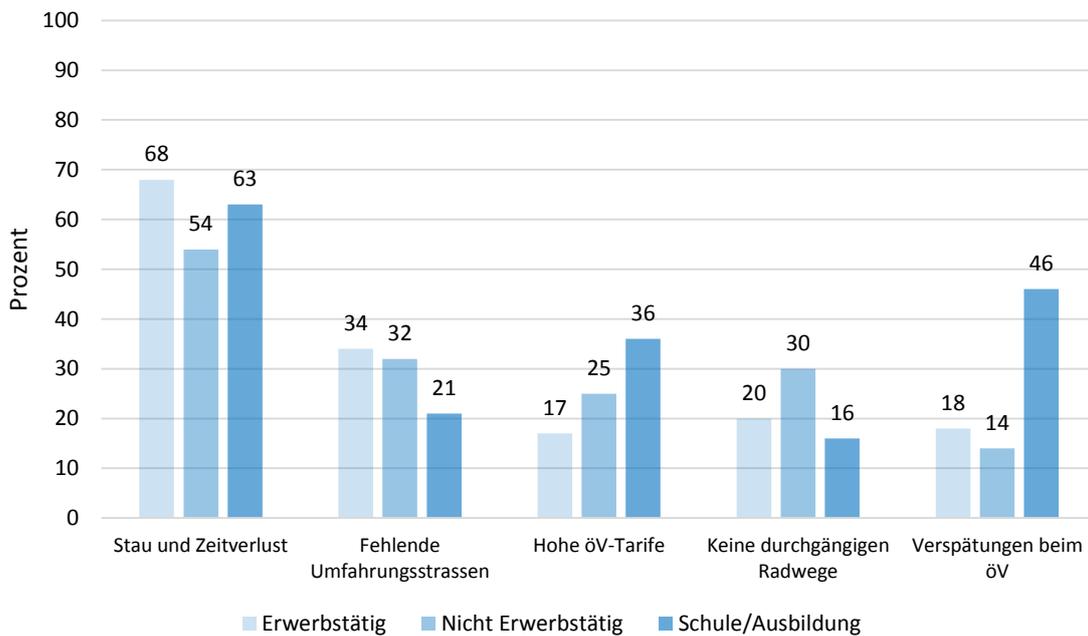
Im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden am häufigsten die hohen Tarife und Verspätungen als störend angegeben (rund 20 Prozent), betreffend Fahrrad wird von etwas mehr als 20 Prozent am häufigsten das Fehlen von durchgehenden Radwegen kritisiert.

Von Einheimischen als störend empfundene Situationen (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



Von Erwerbstätigen, Nichterwerbstätigen und Schülerinnen und Schülern oder Auszubildenden werden nicht alle Aspekte gleich stark bemängelt. Bei den fünf am meisten thematisierten Problemen sind Stau und Zeitverlust für die Nichterwerbstätigen am wenigsten störend. Schüler/-innen und Auszubildende nennen unterdurchschnittlich fehlende Umfahrungsstrassen oder lückenhafte Radwege als Problem, dafür kritisieren sie überdurchschnittlich häufig hohe ÖV-Tarife und Verspätungen beim öffentlichen Verkehr, was mit ihrer starken Nutzung der Busse zusammenhängt. Die Nichterwerbstätigen – darunter wie weiter oben ausgeführt viele Frauen und Pensionierte – bemängeln überdurchschnittlich oft das Fehlen von durchgängigen Radwegen.

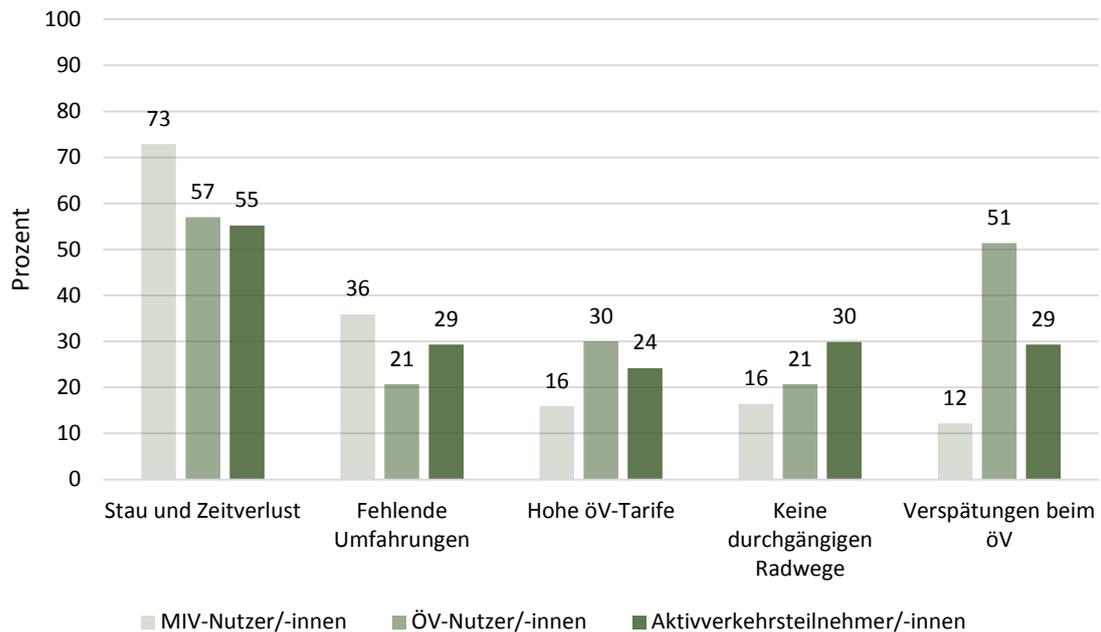
Als störend empfundene Situationen in Liechtenstein – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'367, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Legende: Assoziation bei Umfahrungsstrassen stark signifikant (**), bei den anderen hochsignifikant (***) ; Cramers V von .083 (Umfahrungen) bis .230 (Verspätungen)

Je nach Häufigkeit der Benützung des Autos für den Arbeitsweg fallen die als störende empfundenen Situationen unterschiedlich aus. Autobenützer/-innen empfinden Stau und Zeitverlust als störender als die anderen, während Nicht-Autobenützer/-innen sich stärker an den ÖV-Tarifen, Verspätungen beim ÖV und mangelhaften Fahrradwegen stören.

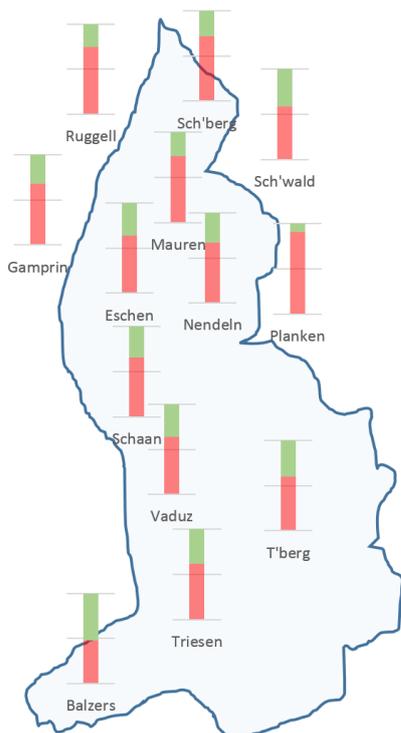
Als störend empfundene Situationen in Liechtenstein – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=934, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Legende: Zusammenhang Radwege stark signifikant, andere hochsignifikant (Cramers V von .126 bis .366).

Stau und Zeitverlust am Morgen und am Abend wird von Einwohnerinnen und Einwohnern aller Gemeinden und Ortschaften ausser Balzers mehrheitlich als störend empfunden. In Balzers gibt knapp die Hälfte an, dass sie dies als störend empfindet. In den anderen Gemeinden und Ortschaften sind es meistens zwischen 60 und 70 Prozent.

Stau und Zeitverlust am Morgen und am Abend als störend empfunden (in Prozent; rot=störend; N_{GU}=1'428, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Legende:
 Rot = Anteil derjenigen, die Stau und Zeitverlust am Morgen und am Abend als störend empfinden;
 Grün = Anteil derjenigen, die Stau und Zeitverlust nicht als störend angeben.

Weitere Besonderheiten

- Stau und Zeitverlust:
 - Für Älteste am wenigsten störend.
 - Je mehr Autos pro erwachsene Person im Haushalt, desto störender wird der Zeitverlust empfunden.
- Umfahrungsstrassen:
 - 35 Prozent der Männer, 28 Prozent der Frauen monieren fehlende Umfahrungsstrassen.
 - Je mehr Autos pro erwachsene Person im Haushalt, desto mehr werden fehlende Umfahrungsstrassen bemängelt (13% ohne Auto bis 43% mit mehr als einem Auto pro erwachsene Person).
 - Bei hohem Erwerbsspensum werden fehlende Umfahrungsstrassen am stärksten kritisiert (38% der mit 80 bis 100 Prozent Beschäftigten).
- Öffentliche Parkplätze:
 - Frauen bemängeln fehlende öffentliche Parkplätze mehr als Männer (14% bzw. 9%).
- ÖV-Verspätungen:
 - Junge (33%) kritisieren stärker als Ältere (16%).
 - Unterland (27%) mehr als Oberland (17%).
 - Am stärksten in Unterländer Talgemeinden kritisiert (26%).
 - Je weniger Autos im Haushalt, desto grösser die Kritik. Kein Auto: 34% Kritik, mehr als ein Auto pro erwachsene Person: 11% Kritik.
- ÖV-Fahrplan:
 - Junge (25%) kritisieren mehr als Ältere (18 bzw. 12%).
 - Im Unterland häufiger kritisiert: 23 bzw. 14%.
 - Kritik in Berggemeinden (Triesenberg, Planken, Schellenberg) am grössten mit 26%, Unterländer Talgemeinden 19%, Oberländer Talgemeinden 13%.
- Feinverteilung ÖV in Quartiere:
 - Grössere Kritik im ältesten Segment (22%).
 - Grössere Kritik in höchstem Bildungssegment (23%).
 - Grössere Kritik in Berggemeinden (30%).
- ÖV-Tarife:
 - Frauen (26%) kritisieren mehr als Männer (18%).
 - Junge (30%) kritisieren mehr als Mittelalte (19%) und Ältere (20%).
 - Kritik im Unterland (26%) etwas grösser als im Oberland (20%).
- Radwege:
 - Frauen (26%) kritisieren mehr als Männer (19%), dass Radwege nicht durchgängig sind.
 - Kritik nimmt mit Alter zu von 16% im jüngsten Segment bis 28% im ältesten Segment.
 - Kritik nimmt mit steigendem Bildungsgrad von 18% (Berufslehre) bis 28% (Hochschule, Universität) zu.
- Fusswege:
 - Frauen (9%) bemängeln eher als Männer (5%), dass Fusswege nicht adäquat sind.
 - Alte (11% eher als Jüngere (3 bis 7%).

Kommentare: N_{GU}=297 (N_{OU}=272)

ÖV: 81 (100 in der offenen Umfrage) Bemerkungen thematisieren den ÖV. Die überwiegende Mehrheit kritisiert schlechte Verbindungen und Anschlüsse, die Tarife, Verspätungen, fehlende Nachtbusse etc. In einigen Kommentaren wird ein Ausbau des ÖV mittels S-Bahn, Magnetschwebebahn, Monorail oder Metro angeregt.

Behinderung durch Busse: In 43 (52) Kommentaren wird die Behinderung durch Busse wegen fehlenden Busbuchten oder separaten Busspuren kritisiert.

Stau: 38 (12) Kommentare beziehen sich auf Stau und Verkehrsstockung aus anderen Gründen, so etwa Baustellen, Bahnschranken, an bestimmten Orten oder generell Stausituationen zu bestimmten Zeiten.

Fahrrad: 27 (4) Bemerkungen widmen sich dem Fahrradverkehr, mangelhaften Velowegen, gefährlichen Situationen u.a.

Verkehrsaufkommen: 24 (15) Kommentare kritisieren das hohe Verkehrsaufkommen, teilweise auch das Verhalten von Verkehrsteilnehmer/-innen.

Umfahrungen: 20 (41) Bemerkungen kritisieren den Missbrauch von Quartierstrassen als Umfahrungsstrassen oder fordern zusätzliche Umfahrungsstrassen, wobei konkrete Vorschläge gemacht werden: 4-spurige Rheinbrücken, Weiterbau Industriebahnhöfe, Strasse für Durchgangsverkehr, Beibehaltung des Rheindammes für Autoverkehr, Umfahrungsstrasse durch das ganze Land.

Pendler/-innen: 14 (3) Bemerkungen kritisieren das Verkehrsaufkommen wegen der Berufspendler/-innen aus dem Ausland.

Politik: In 10 (12) Kommentaren wird die Politik kritisiert, da kein Konzept vorhanden sei, nichts geschehe, Stillstand herrsche.

Auto: 9 (16) Bemerkungen thematisieren einzelne Aspekte des Autoverkehrs, zu viele oder zu wenig Parkplätze, über einseitige Förderung des Individualverkehrs bis zu Geschwindigkeitskontrollen (Blitzer).

Umwelt: 6 (14) Bemerkungen weisen auf Umweltaspekte (Lärm, Abgase) hin oder Probleme für Fussgänger/-innen.

Geringes Problem: 19 (3) Befragte stellen fest, dass das Verkehrsproblem nicht besonders gross sei oder dass sie sich gut arrangieren könnten.

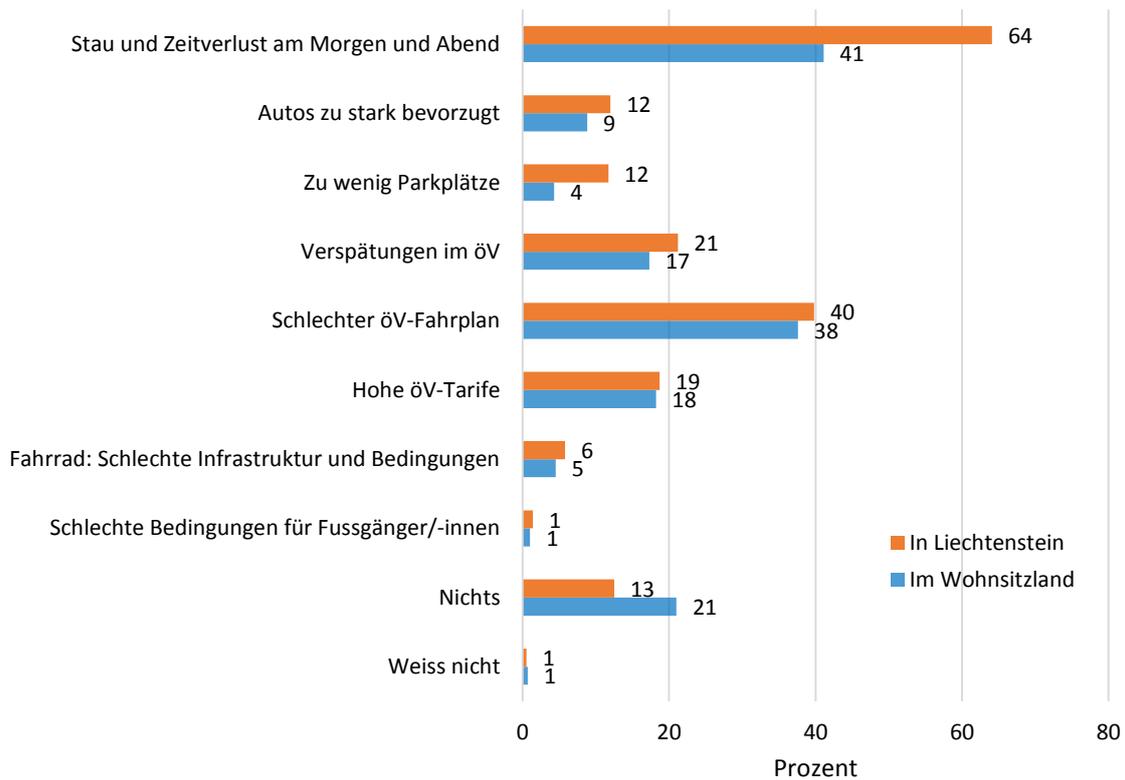
Weiteres: 4 (4) Personen erwähnen im Kommentar mehrere Aspekte, bspw. ÖV und Radwege.

Grenzgänger/-innen

Die grössten Mängel sehen die Grenzgänger/-innen in den Staus und dem Zeitverlust am Morgen und am Abend, an zweiter Stelle rangieren Schwächen des ÖV, insbesondere beim Fahrplan und bei den Verbindungen, aber auch Verspätungen und hohe Tarife betreffend.

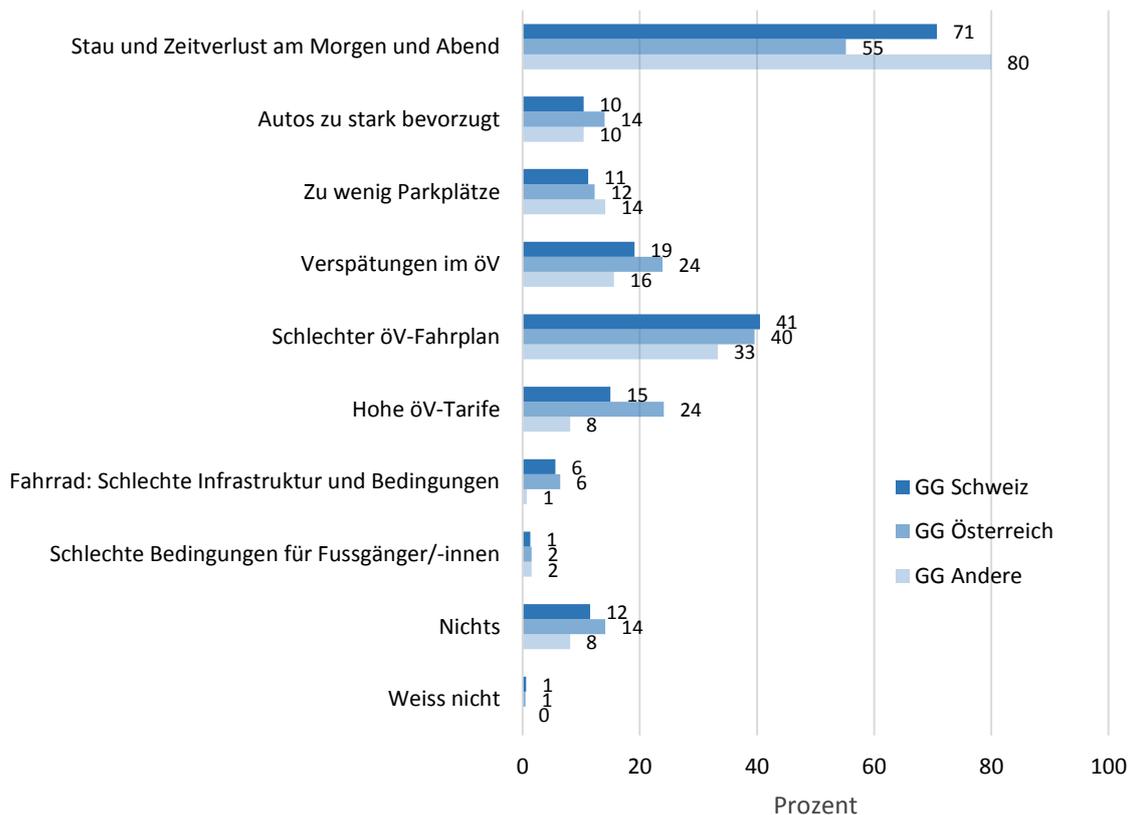
Zwischen der Situation im Wohnsitzland und in Liechtenstein zeigt sich insbesondere in der Kritik wegen Staus und Zeitverlust ein markanter Unterschied: Rund 40 Prozent empfinden dies in ihrem Wohnsitzland als störend, auf dem liechtensteinischen Strassennetz ärgern sich dagegen rund zwei Drittel darüber.

Von Grenzgänger/-innen als störend empfundene Situationen im Wohnsitzland und in Liechtenstein (in Prozent; N_{GG}=3'662)



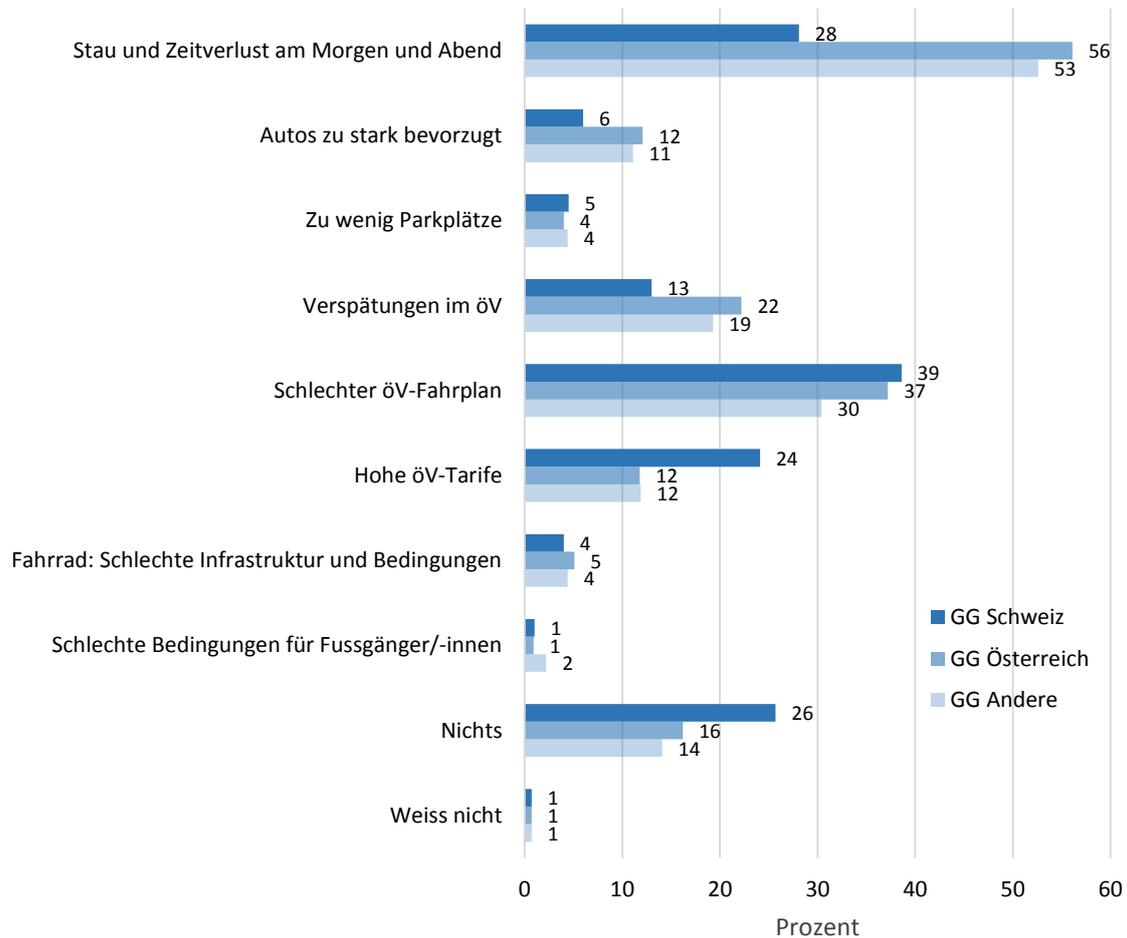
Über Stau und Zeitverlust beim Arbeitsweg in Liechtenstein ärgern sich die Grenzgänger/-innen aus Deutschland am meisten. Kritik an hohen ÖV-Tarifen und Verspätungen stammt überdurchschnittlich häufig von Grenzgänger/-innen aus Österreich.

Von Grenzgänger/-innen als störend empfundene Situationen in Liechtenstein (in Prozent; N_{GG}=3'627)



Zur Verkehrssituation im Wohnsitzland beklagen sich überdurchschnittlich Grenzgänger/-innen aus Österreich oder Deutschland über Stau und Zeitverlust, während Grenzgänger/-innen aus Österreich und der Schweiz überdurchschnittlich die ÖV-Fahrpläne bemängeln, diejenigen aus Österreich und Deutschland überdurchschnittlich Verspätungen des ÖV.

Von Grenzgänger/-innen als störend empfundene Situationen im Wohnsitzland (in Prozent; N_{GG}=3'627)



Weitere Besonderheiten

In Liechtenstein

- Stau und Zeitverlust:
 - Von den Jüngeren etwas häufiger thematisiert als von den Älteren (70% bzw. 64% bzw. 52% in aufsteigenden Altersklassen).
- Zu wenig Parkplätze:
 - Von Jungen häufiger angegeben (16%) als von Älteren (11% bzw. 6%).
- Hohe ÖV-Tarife:
 - Von Jungen häufiger moniert (23%) als von Älteren (17% bzw. 15%).

Im Wohnsitzland

- Hohe ÖV-Tarife:
 - Von Jungen häufiger angegeben (24%) als von Älteren (16% bzw. 15%).

Kommentare: N_{GG}=901

ÖV: 421 Bemerkungen – fast die Hälfte aller Kommentare in dieser offenen Frage – beziehen sich auf den öffentlichen Verkehr. Vielfach werden sehr konkrete Angaben zu einzelnen Buslinien und Verbindungen gemacht, die verbessert werden sollten. Grenzgänger/-innen mit einem Anfahrtsweg mit der Bahn stellen häufig fest, dass die Feinverteilung in Liechtenstein mit dem Bus und mit zusätzlichem Umsteigen umständlich und zeitraubend sei. Staus, Verspätungen, Tarife und Tarifverbände, Zeitverlust mit dem ÖV und andere Kritikpunkte werden geäußert.

Stau: 215 Kommentare beziehen sich auf Staus, Baustellen und andere Hindernisse, die den Verkehrsfluss sowohl mit dem Auto wie auch mit dem Bus behindern. Je nach geografischer Lage des Betriebes und Wohnort der Grenzgänger/-innen werden verschiedene Engpässe besonders hervorgehoben, so etwa die Grenzübergänge über den Rhein in Vaduz – unter anderem auch anlässlich von Fussballländerspielen –, in Schaan und Bendern in beide Richtungen, die Situationen in den Zentren von Vaduz und Schaan, der Grenzübergang in Schaanwald bis hin zu Behinderungen ausserhalb Liechtensteins.

Fahrrad: 74 Kommentare fokussieren auf das Fahrrad, wobei ein Ausbau des Radnetzes, die bessere Pflege der Radwege und Schneeräumung, die Beseitigung gefährlicher Situationen, Kreuzungen u.a., Umwege mit dem Fahrrad, Mitnahme in Bahn und Bus und weiteres vorgeschlagen wird.

Verkehrsaufkommen: 33 Bemerkungen beziehen sich generell auf das steigende Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten, die damit zusammenhängende Überlastung der Verkehrsinfrastruktur, oder sie kritisieren das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer/-innen.

Umfahrungen: In 32 Kommentaren wird das Strassennetz thematisiert, wobei häufig ein Ausbau des Strassennetzes mit der Umfahrung von notorischen Engpassstellen vorgeschlagen wird. Aber auch Lösungen ausserhalb Liechtensteins, beispielsweise eine Autobahnverbindung zwischen Österreich und der Schweiz, werden genannt.

Auto: 32 Kommentare beziehen sich auf verschiedene Aspekte, die mit dem Auto zusammenhängen, etwa die Begründung, weshalb man das Auto für den Arbeitsweg verwendet. Vielfach wird kritisiert, dass es an Parkplätzen fehle oder Parkplätze zu teuer seien.

Behinderung durch Busse: 13 Kommentare gehen auf die Behinderung durch Busse ein, wenn sich die Haltestelle auf der Strasse befindet.

Mehrere Aspekte: In 30 Kommentaren werden verschiedene Aspekte, die als störend empfunden werden, thematisiert.

Geringes Problem: 45 Personen erwähnen, dass der Verkehr für sie persönlich oder allgemein kein grosses Problem darstellt.

Weiteres: Je 2 Kommentare widmen sich ökologischen Fragen, der Pendlerthematik oder der Aufgabe der Politik.

HANDLUNGSBEDARF IM VERKEHRSBEREICH

THEMEN

- Wie dringend ist der Handlungsbedarf im Verkehrsbereich?
- Wie dringend sind Massnahmen für verschiedene Verkehrsteilnehmer

**FRAGE: «FÜR WIE DRINGLICH SEHEN SIE ALLGEMEIN DEN HANDLUNGSBEDARF IM BEREICH DES VERKEHRS AN?»
[GRENZGÄNGER/-INNEN ZUR SITUATION IN LIECHTENSTEIN UND IM WOHSITZLAND GEFRAGT]**

Skala von 1 (nicht dringlich) bis 6 (sehr dringlich) – Zutreffendes ankreuzen

1-----2-----3-----4-----5-----6 Weiss nicht

Zentrale Ergebnisse

- 26 Prozent sehen sehr hohen Handlungsbedarf.
- Rund zwei Drittel der Befragten sehen den Handlungsbedarf im Verkehrsbereich als sehr hoch oder eher hoch an (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala).

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU erachten 48 Prozent Massnahmen als «sehr dringend», in der GU sind es 26%.

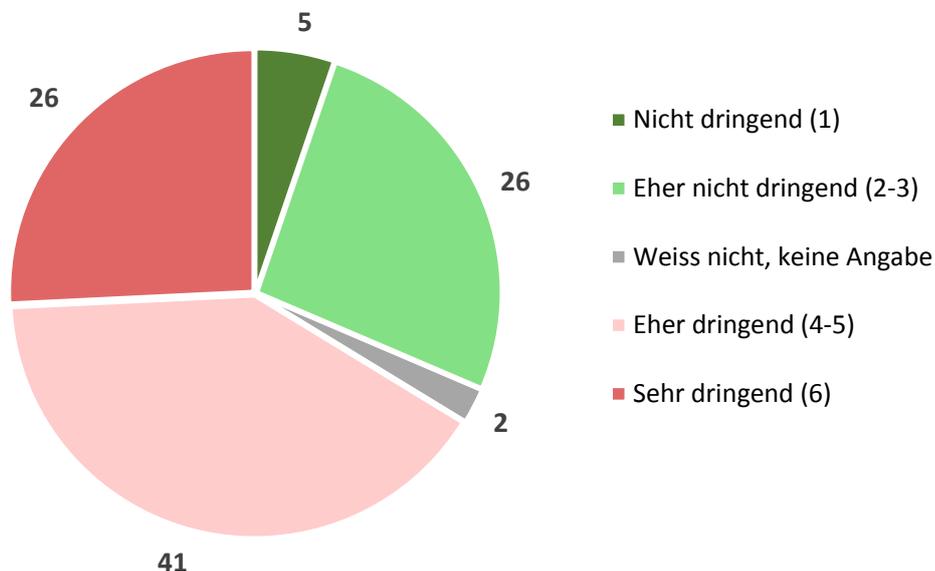
Grenzgänger/-innen (GG)

- Grenzgänger/-innen schätzen den Handlungsbedarf in Liechtenstein insgesamt ähnlich ein wie die Einheimischen.
- Für Grenzgänger/-innen aus Österreich ist der Handlungsbedarf in Liechtenstein etwa gleich gross wie in Österreich; Schweizer Grenzgänger/-innen sehen vor allem in Liechtenstein Handlungsbedarf.

Geschlossene Umfrage

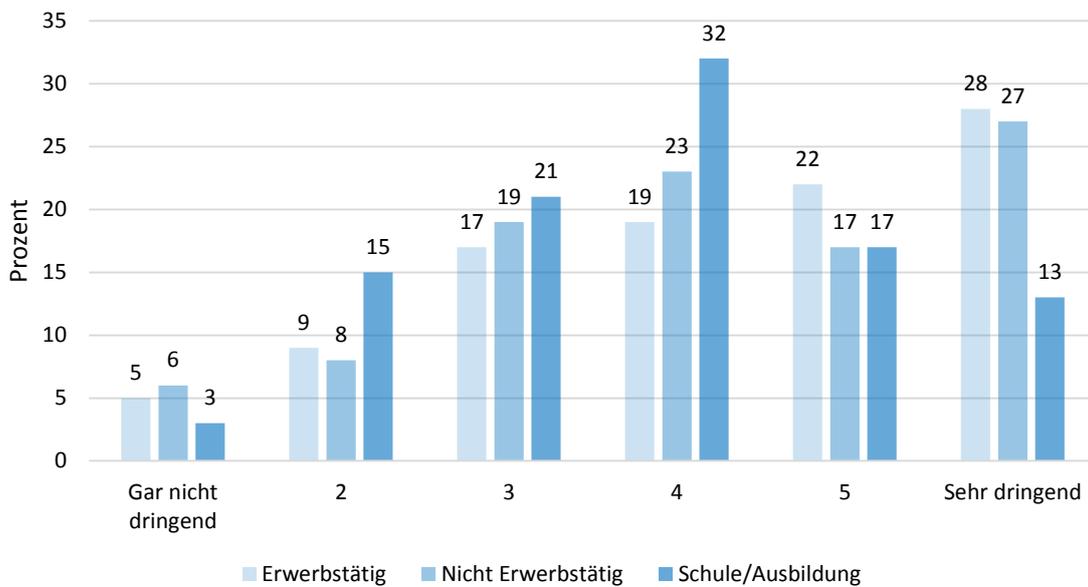
Nur 5 Prozent sehen den Handlungsbedarf im Bereich Verkehr als «nicht dringlich» an, weitere 26 Prozent als eher nicht dringlich (Werte 2 und 3 auf einer 6er-Skala). Auf der anderen Seite sehen 26 Prozent den Handlungsbedarf als sehr hoch, weitere 41 Prozent als eher hoch an. Eine deutliche Mehrheit von 67 Prozent sieht somit Handlungsbedarf. In welchen Bereichen Handlungsbedarf gesehen wird, wird in der nächsten Frage geklärt.

Handlungsbedarf im Bereich Verkehr (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



Schüler/-innen und Auszubildende erachten zu einem geringeren Anteil Massnahmen im Verkehrsbereich generell als sehr dringend: 13 Prozent erachten es als «sehr dringend», verglichen mit 28 Prozent der Erwerbstätigen und 27 Prozent der Nichterwerbstätigen. Insgesamt überwiegen jedoch in allen Segmenten die Stimmen, die Massnahmen eher als dringlich denn als nicht dringlich erachten.

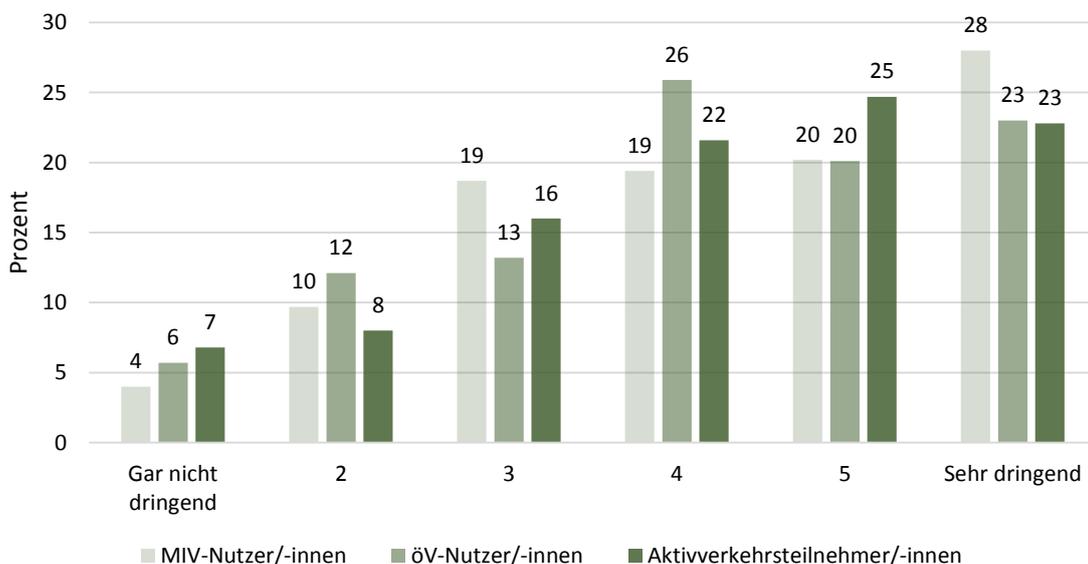
Dringlichkeit des Handlungsbedarfs generell – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'260, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.114***

Die hauptsächliche Verkehrsmittelwahl für den Arbeits- oder Schulweg zeigt keinen Zusammenhang mit der Einschätzung der Dringlichkeit des Handlungsbedarfs. In allen Untergruppen wird dringender Handlungsbedarf erkannt.

Dringlichkeit des Handlungsbedarfs generell – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=914, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.083 n.s.

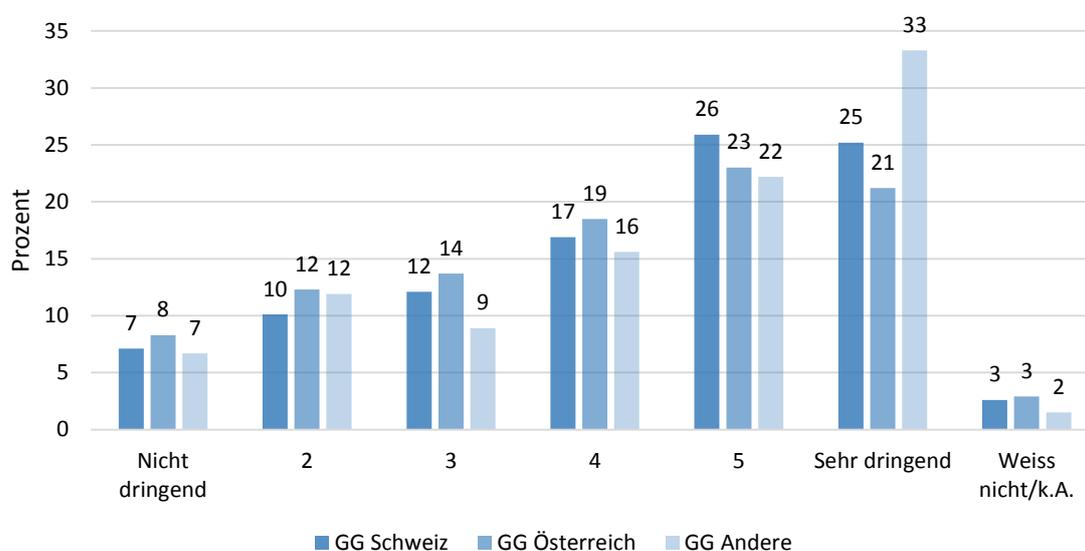
Weitere Besonderheiten

- Ältere sehen dringenderen Handlungsbedarf: 37 Prozent der Jungen erachten den Handlungsbedarf als dringend oder sehr dringend (Werte 5 und 6), 50 Prozent der Mittelalten, 46 Prozent der Älteren

Grenzgänger/-innen

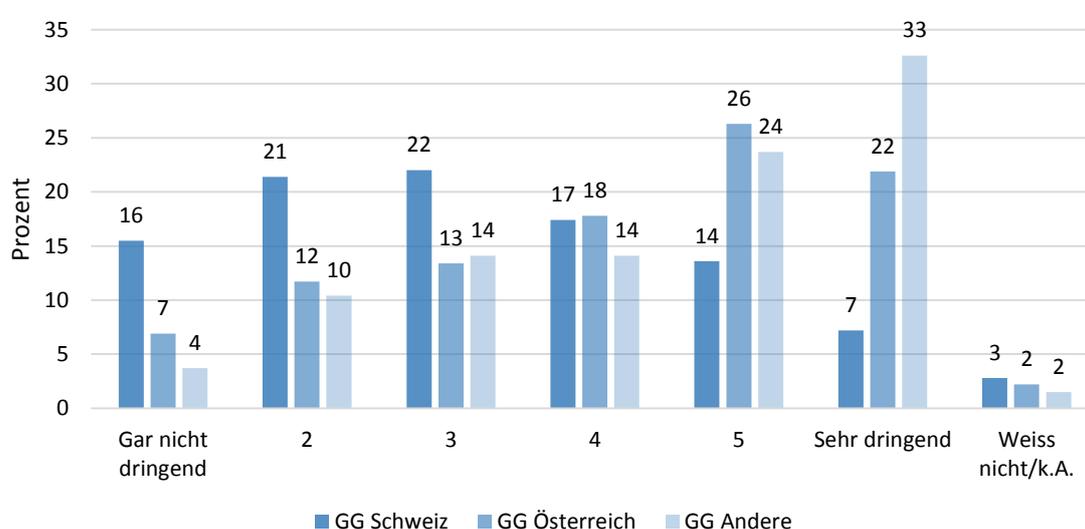
Grenzgänger/-innen erachten den Handlungsbedarf im Verkehrsbereich in Liechtenstein mehrheitlich als dringend (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala). Weniger als 10 Prozent erachten es als gar nicht dringend.

Dringlichkeit des Handlungsbedarfs in Liechtenstein aus Sicht der Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'613; N_{GG/CH}=1'905; N_{GG/AT}=1'573; N_{GG/DIV}=135)



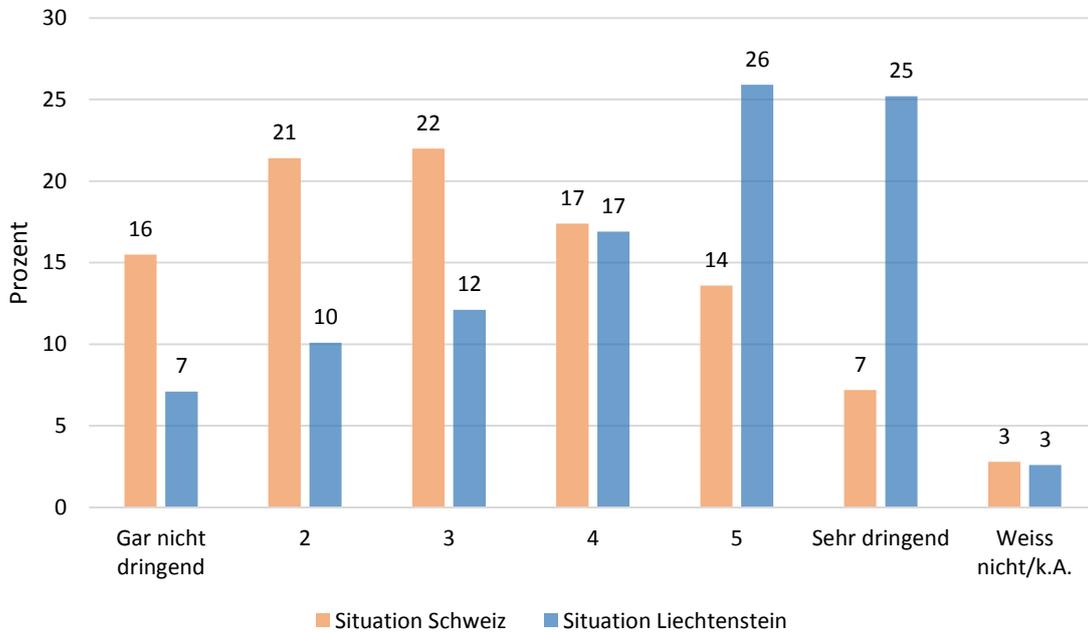
Die Situation im Wohnsitzland wird von den Grenzgänger/-innen aus der Schweiz, aus Österreich und aus anderen Ländern (vor allem Deutschland) unterschiedlich beurteilt. Am geringsten erscheint der Handlungsbedarf in der Schweiz zu sein.

Dringlichkeit des Handlungsbedarfs im Wohnsitzland aus Sicht der Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'612; N_{GG/CH}=1'904; N_{GG/AT}=1'573; N_{GG/DIV}=135)



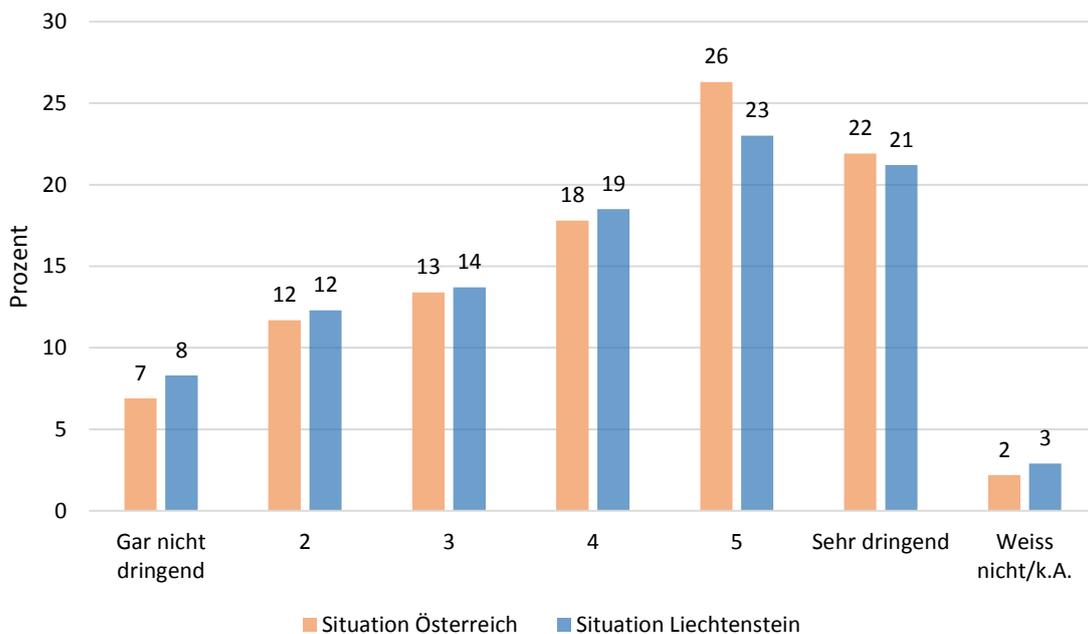
Vergleicht man die Beurteilung des Handlungsbedarfs in der Schweiz und in Liechtenstein durch die Grenzgänger/-innen aus der Schweiz, wird deutlich, dass vor allem auf liechtensteinischem Territorium Probleme ausgemacht werden.

Dringlichkeit des Handlungsbedarfs im Wohnsitzland und in Liechtenstein – Beurteilung der Grenzgänger/-innen aus der Schweiz (in Prozent; N_{GG/CH}=1'905)



Die Grenzgänger/-innen aus Österreich erachten den Handlungsbedarf in Österreich und in Liechtenstein als ungefähr gleich gross.

Dringlichkeit des Handlungsbedarfs im Wohnsitzland und in Liechtenstein – Beurteilung der Grenzgänger/-innen aus Österreich (in Prozent; N_{GG/AT}=1'573)



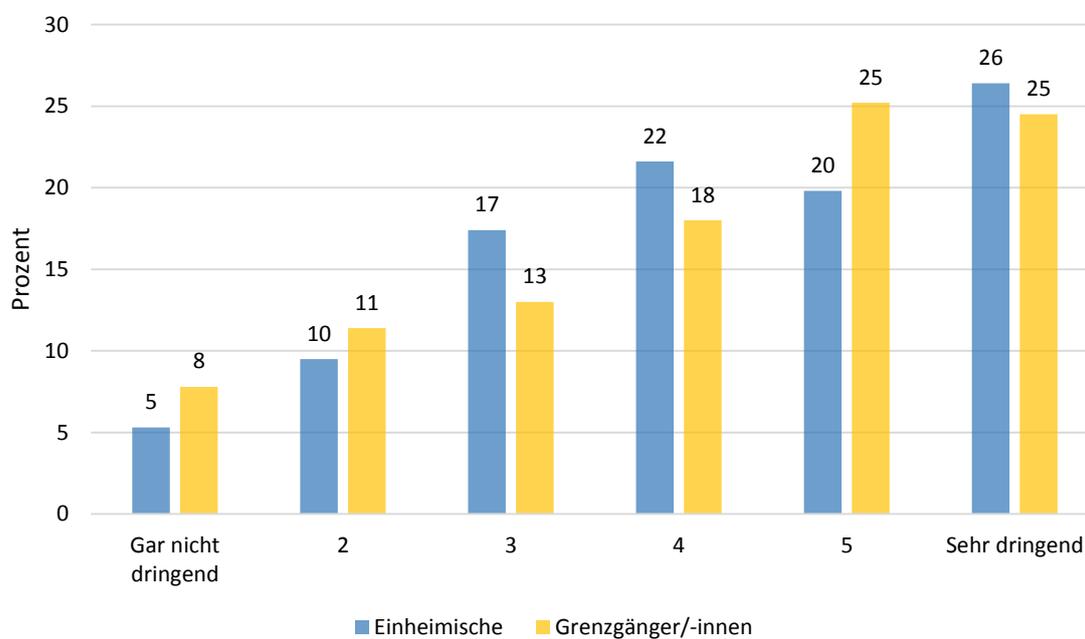
Weitere Besonderheiten

- Handlungsbedarf in Liechtenstein:
 - Von Jüngeren (74% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) etwas dringlicher eingestuft als von Älteren (66% bzw. 59%).
- Handlungsbedarf im Wohnsitzland:
 - Keine signifikanten Unterschiede.

Vergleich geschlossene Umfrage und Grenzgängerumfrage

Die Einheimischen und die Grenzgänger/-innen beurteilen die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs ähnlich. Beide sehen mit grosser Mehrheit den Handlungsbedarf als dringlich oder sogar sehr dringlich an.

Dringlichkeit des Handlungsbedarfs in Liechtenstein – Beurteilung der Einheimischen und der Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GU}=1'395, gewichtet; N_{GG}=3'541; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



FRAGE: «FÜR WIE DRINGLICH ERACHTEN SIE IN BEZUG AUF IHRE MOBILITÄT MASSNAHMEN FÜR VERSCHIEDENE VERKEHRSTEILNEHMER/-INNEN IN LIECHTENSTEIN?»

Skala von 1 (nicht dringend) bis 6 (sehr dringend) – Zutreffendes ankreuzen

Verbesserung der Bedingungen ...

... für den ÖV (Bus, Bahn etc.)	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
... für das Auto	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
... für Fahrrad und E-Bike	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
... für Fussgänger/-innen	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

Bemerkungen:

Kommentare zur Dringlichkeit von Massnahmen – kategorisiert

Aspekt	GU	OU	GG	Total
ÖV	56	59	248	363
Auto	36	41	98	175
Fahrrad/Fussgänger	30	29	52	111
Mehrere Aspekte	31	18	41	90
Allgemeines	19	6	88	113
Politik		8	18	26
Keine oder geringe Probleme	7		14	21
Total	179	161	559	899

Zentrale Ergebnisse

- Am dringlichsten werden Massnahmen sowohl für den motorisierten Individualverkehr wie auch für den öffentlichen Verkehr erachtet.
- Jeweils rund 50 Prozent erachten dies als eher oder sehr dringlich.
- Als weniger dringlich werden Massnahmen für Radfahrer/-innen und Fussgänger/-innen erachtet.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- Bei allen Mobilitätsformen wird in der OU die Dringlichkeit höher eingeschätzt als in der GU.
- Betreffend ÖV erachten es 38% bzw. 19% als sehr dringlich, beim Autoverkehr 28% bzw. 19%, bei Fahrrad und E-Bike 21% bzw. 10%, beim Fussgängerverkehr 10% bzw. 4%.

Grenzgänger/-innen (GG)

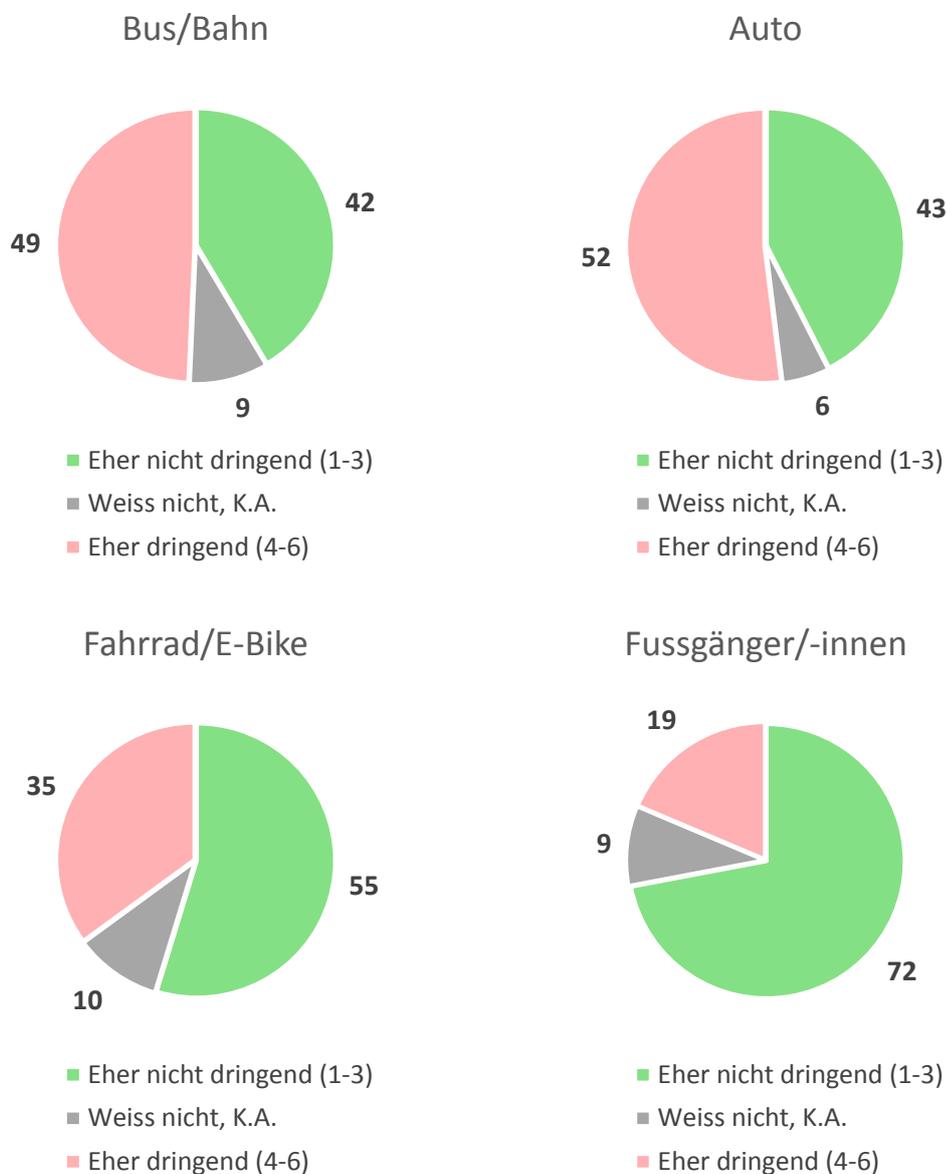
- Grenzgänger/-innen sehen die höchste Dringlichkeit im Bereich des ÖV.
- Sie schätzen Massnahmen im ÖV als dringlicher ein als die Einheimischen, dagegen Massnahmen im Langsam- und Aktivverkehr als weniger dringlich.

Geschlossene Umfrage

Jeweils rund die Hälfte sehen den Handlungsbedarf im Bereich Bus/Bahn und Auto eher als dringend (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als nicht dringend (Werte 1 bis 3) an. Die zwei Drittel, die in der Umfrage Handlungsbedarf signalisiert haben, sehen den Handlungsbedarf im Bereich des öffentlichen Verkehrs etwa gleich dringlich an wie im Bereich des motorisierten Individualverkehrs.

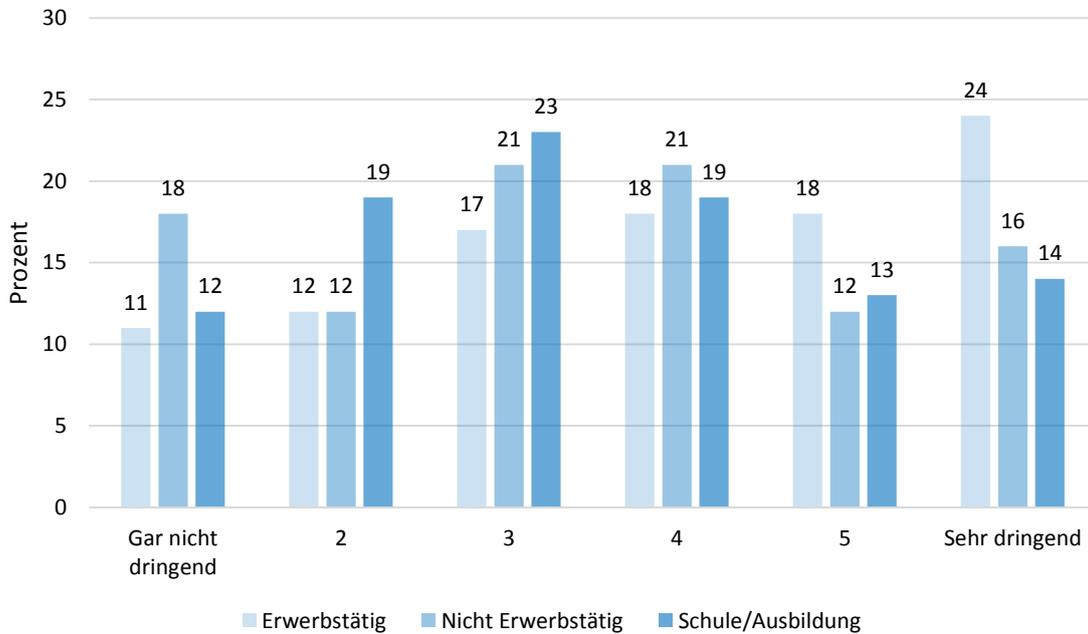
Weniger dringlich werden Massnahmen für Fahrrad beziehungsweise E-Bike oder Fussgänger/-innen angesehen. Betreffend Fussgänger/-innen erachten es 72 Prozent als eher nicht dringend, 19 Prozent als eher dringend. Bei Fahrrad/E-Bike sind es 55 Prozent, die eher keine Dringlichkeit sehen, 35 Prozent erachten Massnahmen in diesem Bereich eher als dringlich.

Dringlichkeit von Massnahmen bei verschiedenen Verkehrssystemen (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



Massnahmen für den Autoverkehr werden am stärksten von den Erwerbstätigen als dringlich erachtet. 24 Prozent finden Massnahmen «sehr dringend». Nichterwerbstätige erachten Massnahmen in diesem Bereich als am wenigsten dringend.

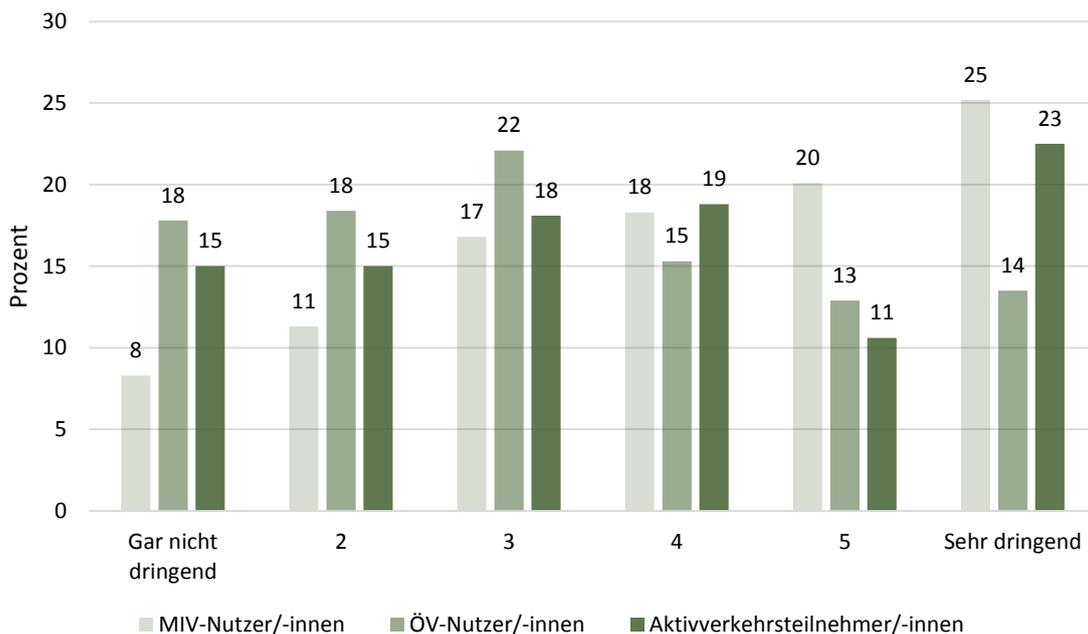
Dringlichkeit von Massnahmen für den Autoverkehr – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'321, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.119***

Erwartungsgemäss wird der Handlungsbedarf für den Autoverkehr von den Nutzer/-innen des Autos für den Arbeits-, Schul- oder Ausbildungsweg als deutlich dringlicher erachtet als von den anderen.

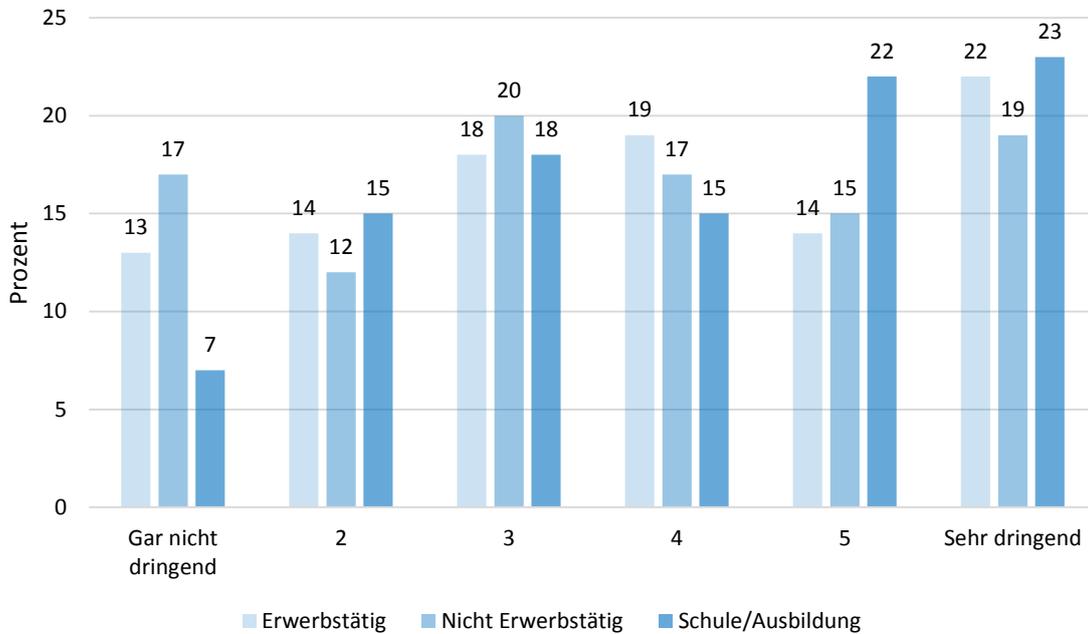
Dringlichkeit von Massnahmen für den Autoverkehr – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=890, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.144***

Massnahmen für den öffentlichen Verkehr werden mehrheitlich als eher dringend denn nicht dringend erachtet. Die Grafik zeigt, dass dies von Schülerinnen und Schülern und Auszubildenden, die überdurchschnittlich intensiv den öffentlichen Verkehr nutzen, etwas stärker so eingestuft wird als von den anderen.

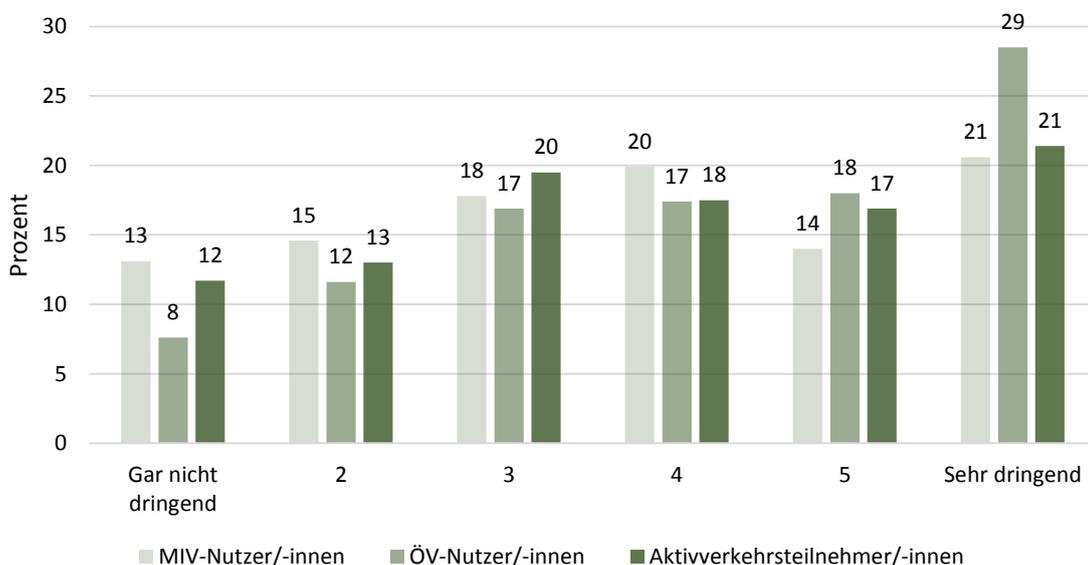
Dringlichkeit von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'271, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.091 n.s.

Hauptsächliche Nutzer/-innen des ÖV erachten die Dringlichkeit von Massnahmen in diesem Bereich häufiger als sehr dringlich als die anderen Verkehrsteilnehmer/-innen.

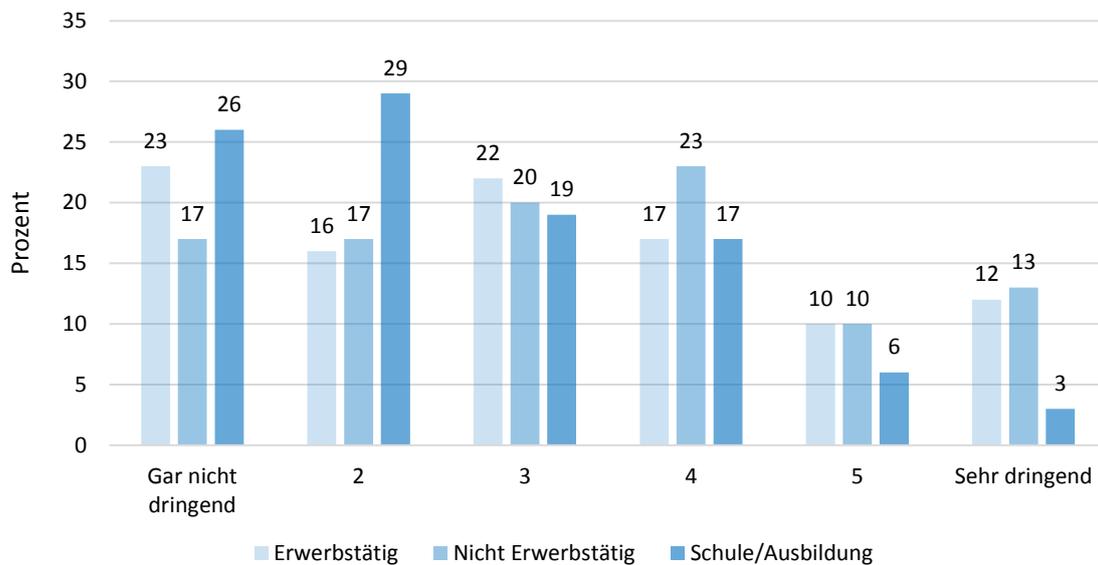
Dringlichkeit von Massnahmen für den öffentlichen Verkehr – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=854, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.078 n.s.

Die Antworten zur Dringlichkeit von Massnahmen für Fahrrad und E-Bike sind einerseits breit auf alle Antwortkategorien verteilt, wobei tendenziell die Massnahmen für Fahrrad und E-Bike als weniger dringlich erachtet werden als im Bereich öffentlicher Verkehr oder Autoverkehr. Besonders wenig Dringlichkeit erkennen die Jungen in Schule oder Ausbildung.

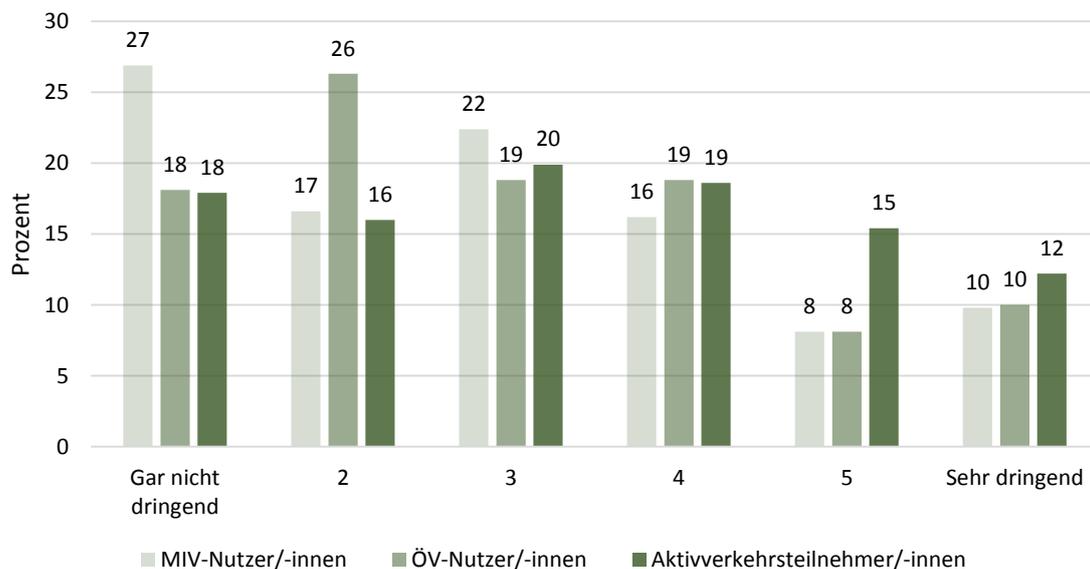
Dringlichkeit von Massnahmen für Fahrrad und E-Bike – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'260, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.119***

Wer regelmässig zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Arbeit, in die Schule oder zur Ausbildung geht, erachtet Massnahmen für das Fahrrad oder E-Bike als etwas dringlicher als die anderen.

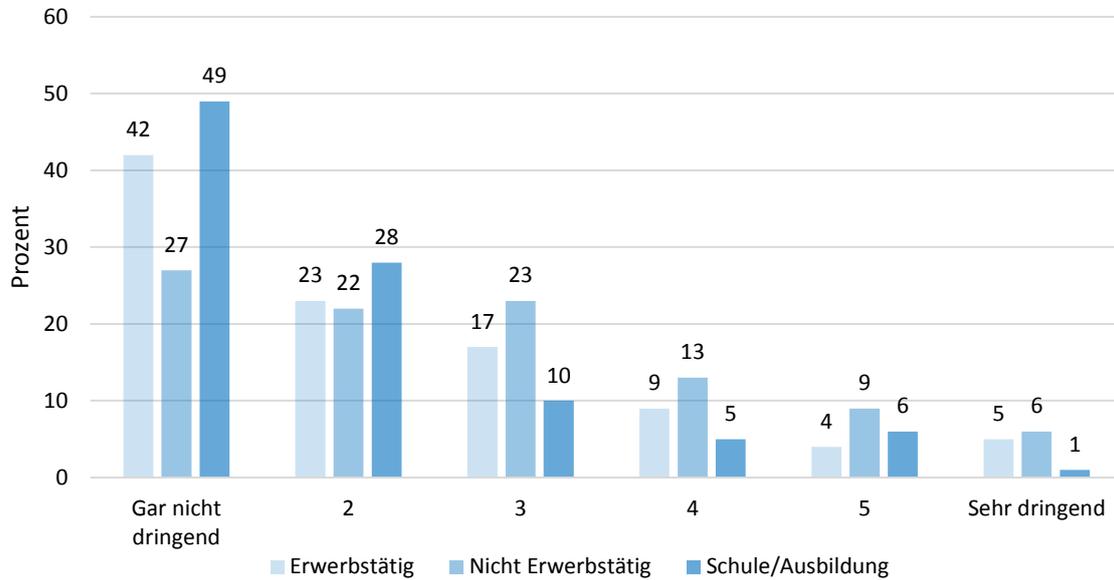
Dringlichkeit von Massnahmen für Fahrrad und E-Bike – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=847, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.116*

Auch betreffend Massnahmen für Fussgänger/-innen sehen die Jungen in Schule und Ausbildung eine weniger hohe Dringlichkeit als die anderen. Insgesamt werden Massnahmen in diesem Bereich grossmehrheitlich als eher nicht dringend erachtet.

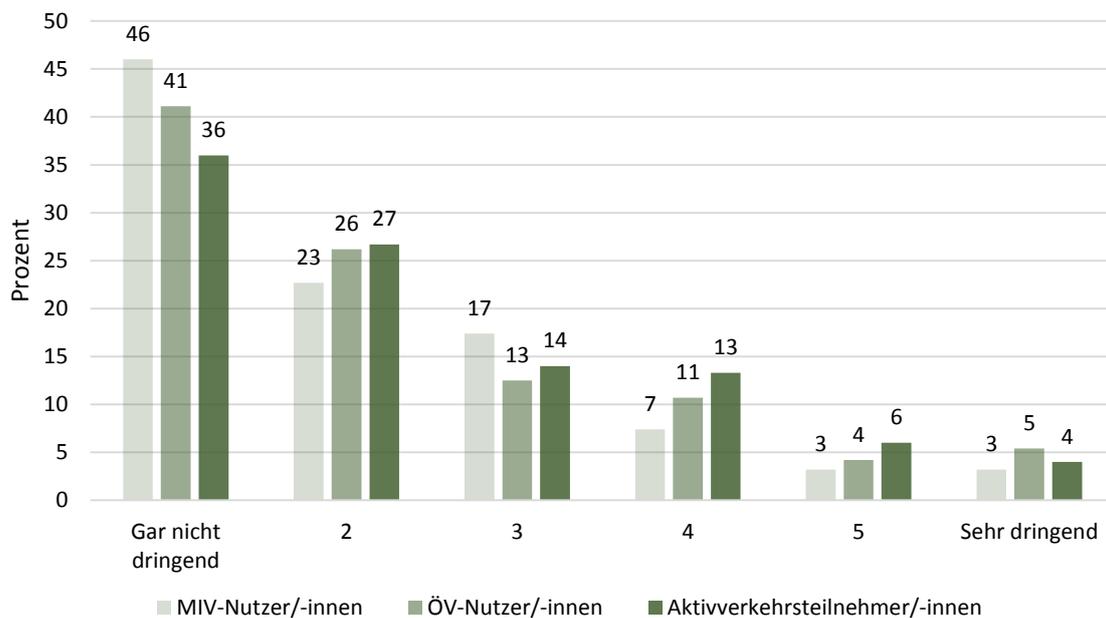
Dringlichkeit von Massnahmen für Fussgänger/-innen – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'260, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.147***

Wer hauptsächlich mit dem Auto beziehungsweise mittels motorisiertem Individualverkehr den Weg zu Arbeit, Ausbildung oder Schule zurücklegt, erachtet Massnahmen für Fussgänger/-innen als noch weniger dringlich, als dies von anderen Verkehrsteilnehmer/-innen erachtet wird.

Dringlichkeit von Massnahmen für Fussgänger/-innen – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=846, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.096 n.s.

Weitere Besonderheiten

- ÖV (Bus, Bahn):
 - Dringlichkeit im Unterland etwas höher als im Oberland erachtet (24% bzw. 17% sehr dringend).
- Auto:
 - Dringlichkeit mit steigender Zahl Autos pro erwachsene Person im Haus als grösser erachtet: Ohne Auto von 27 Prozent als sehr dringend oder dringend erachtet (Werte 5 und 6), bei weniger als einem Auto von 30 Prozent, bei einem Auto von 35 Prozent, bei mehr als einem Auto von 43 Prozent).
- Fahrrad:
 - Von Frauen etwas dringlicher erachtet als von Männern;
 - von Jüngsten am wenigsten dringlich erachtet.
- Fussgänger/-innen:
 - Von Älteren etwas dringlicher erachtet als von den Jungen.

Kommentare: N_{GU}=179 (N_{OU}=161)

ÖV: 56 (59 in der offenen Umfrage) Bemerkungen beziehen sich auf den ÖV, wobei zu je rund einem Drittel Kritik geübt wird (Verbindungen, Tarife u.a.), ein Ausbau gefordert wird (v.a. separate Busspuren, Ausbau, günstigere Tarife u.a.) oder neue Verkehrssysteme vorgeschlagen werden (Hochbahn von Feldkirch bis Sargans, S-Bahn FL-A-CH, durchgehende Busspuren, Rhätische Bahn von Chur bis Feldkirch, Tramlinie durch Liechtenstein).

Auto: Je knapp die Hälfte der 36 (41) Bemerkungen plädiert für eine Verbesserung im motorisierten Individualverkehr (weniger Stau und Behinderung durch Busse, Ausbau Strassennetz u.a.) oder kritisiert das hohe Verkehrsaufkommen und favorisiert eine Einschränkung. Jemand plädiert für eine Mitfahr-App, eine andere Person für eine Parkkarte für Einheimische im Gegensatz zu Berufspendler/-innen und Touristen.

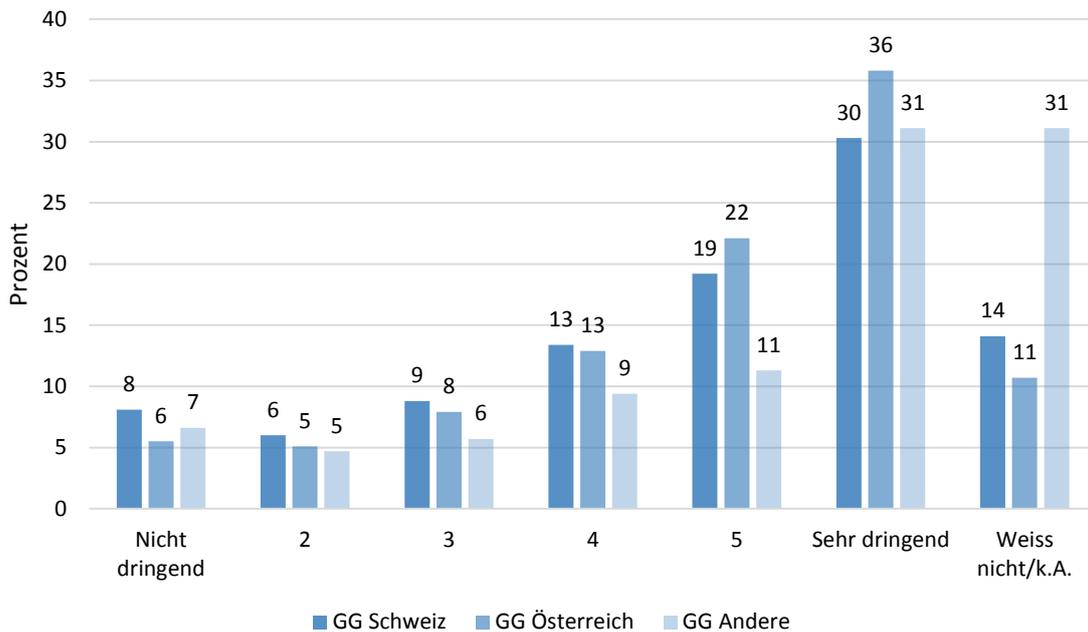
Fahrrad/Fussgänger/-innen: Die Mehrzahl der 30 (29) Bemerkungen plädiert für einen Ausbau der Radwege, bessere Signalisierung, Berücksichtigung von Kindern (Schulwege) und Rollstuhlfahrenden u.a. Es gibt aber auch Kritik am Verhalten von Fahrrad- und E-Bike-Fahrenden oder die Meinung, dass das Radwegnetz genügend ausgebaut ist und zu wenig genutzt wird.

Weiteres: In 31 (18) Kommentaren werden verschiedene Aspekte thematisiert, 19 (6) Bemerkungen sind allgemeiner Natur, 7 (0) sehen keinen dringlichen Handlungsbedarf, 0 (8) geben Hinweise zur Politik.

Grenzgänger/-innen

Tendenziell werden von Grenzgänger/-innen aus allen Regionen Massnahmen im ÖV als dringend bis sehr dringend erachtet.

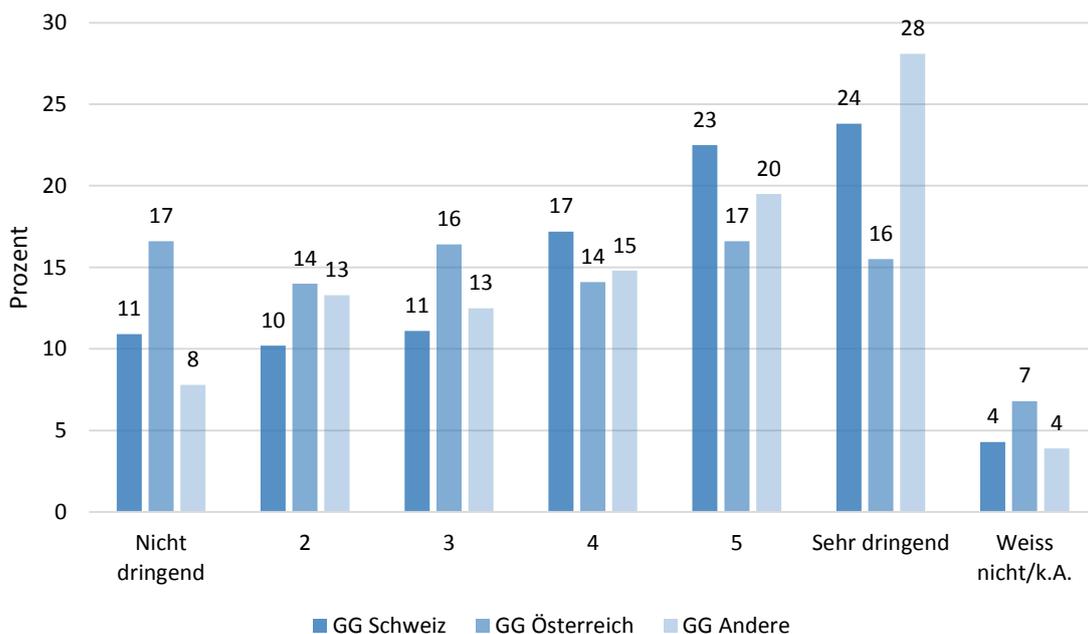
Dringlichkeit von Massnahmen bei verschiedenen Verkehrssystemen aus Sicht der Grenzgänger/-innen – ÖV (Bus, Bahn) (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'160; N_{GG/CH}=1'654; N_{GG/AT}=1'400; N_{GG/DIV}=106)



Cramers V=0.097***

Etwas weniger ausgeprägt als beim ÖV werden auch beim Autoverkehr Massnahmen mehrheitlich als eher dringend eingestuft. Besonders ausgeprägt votieren Grenzgänger/-innen aus Deutschland hierfür. Diese benützen zudem überdurchschnittlich häufig das Auto als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg.

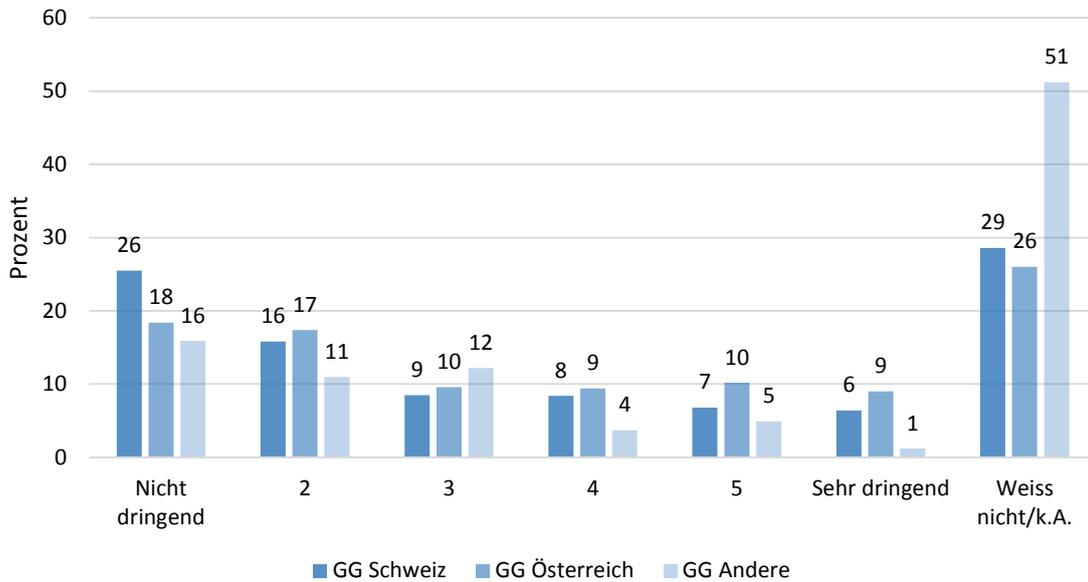
Dringlichkeit von Massnahmen bei verschiedenen Verkehrssystemen aus Sicht der Grenzgänger/-innen – Auto (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'244; N_{GG/CH}=1'759; N_{GG/AT}=1'357; N_{GG/DIV}=128)



Cramers V=0.126***

Massnahmen für Fahrradfahrer/-innen und E-Bike-Fahrer/-innen werden weniger oft als dringlich erachtet. Am stärksten plädieren Grenzgänger/-innen aus Österreich hierfür. Der Anteil der Befragten ohne dezidierte Meinung ist zudem deutlich höher als bei der Beurteilung von Massnahmen für den ÖV oder den Autoverkehr.

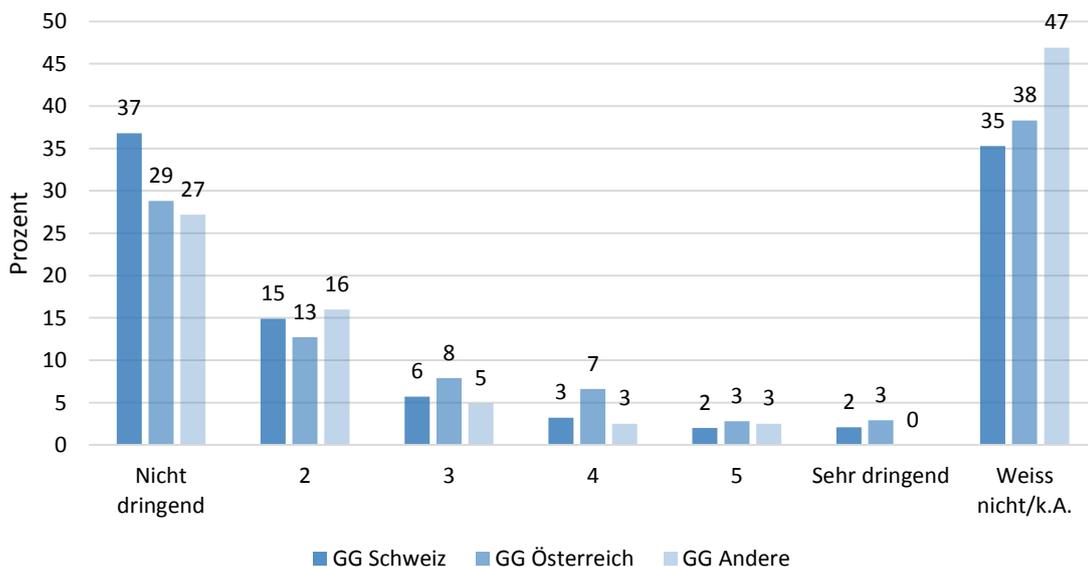
Dringlichkeit von Massnahmen bei verschiedenen Verkehrssystemen aus Sicht der Grenzgänger/-innen – Fahrrad, E-Bike (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=2'618; N_{GG/CH}=1'418; N_{GG/AT}=1'118; N_{GG/DIV}=82)



Cramers V=0.107***

Betreffend Massnahmen für Fussgänger/-innen zeigen sich die Grenzgänger/-innen noch zurückhaltender als bezüglich Fahrradverkehr. Die Dringlichkeit von Massnahmen ist hierbei für Grenzgänger/-innen kaum gegeben.

Dringlichkeit von Massnahmen bei verschiedenen Verkehrssystemen aus Sicht der Grenzgänger/-innen – Fussgänger/-innen (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=2'455; N_{GG/CH}=1'347; N_{GG/AT}=1'027; N_{GG/DIV}=81)



Cramers V=0.095***

Weitere Besonderheiten

- Auto:
 - Im jüngsten Segment etwas dringlicher erachtet (66% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als in den älteren Segmenten (57% bzw. 50%).
- Fahrrad und E-Bike:
 - Von Älteren etwas stärker betont (44% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als von Jüngeren (35% bzw. 30%).

Kommentare: N_{GG}=559

ÖV: In 248 Kommentaren wird auf verschiedene Aspekte des öffentlichen Verkehrs eingegangen. Neben allgemeinen Bemerkungen zu Verbindungen, Verspätungen, Tarifen etc. werden zahlreiche konkrete Vorschläge gemacht, auf welchen Linien und von welchen Bahnhöfen in welche Richtungen die ÖV-Verbindungen verbessert werden sollten – mit Bussen oder auf der Schiene.

Auto: 98 Bemerkungen gehen detailliert auf einzelne Stausituationen oder Engpässe ein, auf schlechte Autobahnanschlüsse, fehlende Umfahrungen, Staus durch Busse oder Bahn-schranken, das Parkplatzangebot und viele weitere Aspekte.

Fahrrad/Fussgänger: 52 Kommentare gehen auf den Langsam- und Aktivverkehr, insbesondere mit dem Fahrrad, ein. Neben Lob für das Fahrradnetz wird auch Kritik geäußert, etwa betreffend Lücken im Radwegnetz oder gefährliche Stellen, oder es werden Vorschläge zur Verbesserung der Situation gemacht.

Mehrere Aspekte: 41 Personen beziehen sich in ihrem Kommentar auf mehrere Verkehrsmittel, meistens den öffentlichen Verkehr und den Fahrradverkehr.

Allgemeines: 88 Bemerkungen sind allgemeiner Natur.

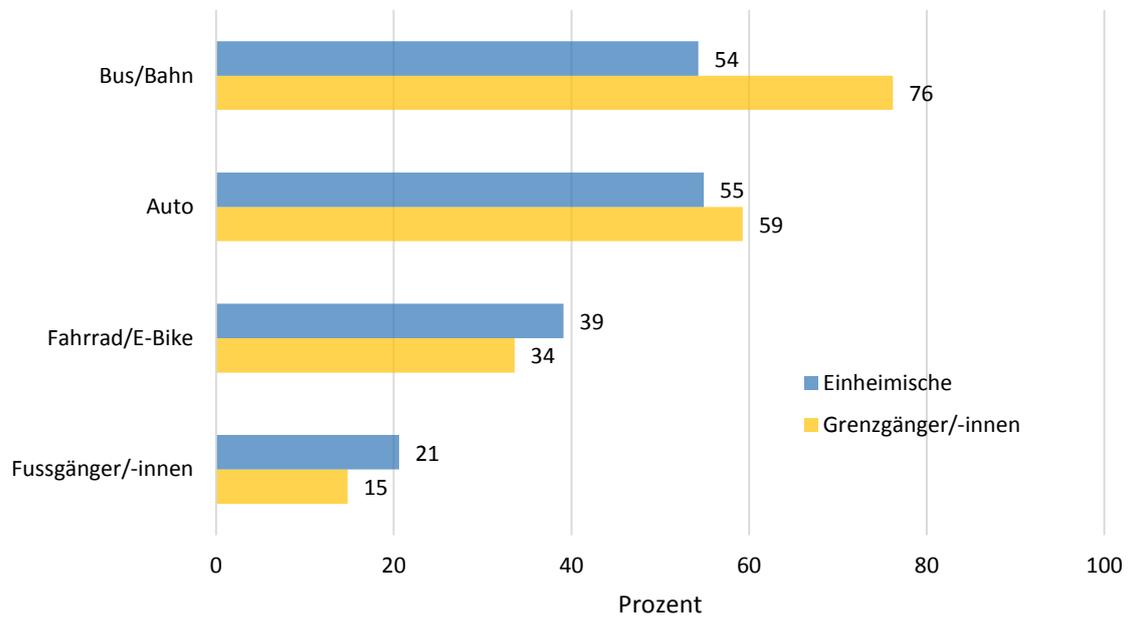
Politik: 18 Kommentare fordern die Politik zum Handeln auf, etwa zur Abstimmung der regionalen Verkehrsnetze, zur Schaffung von Anreizen bis hin zu verpflichtenden Parkplatzgebühren oder zur Einführung einer Maut.

Geringes Problem: 14 Personen erwähnen, dass der Verkehr für sie kein oder nur ein geringes Problem darstellt.

Vergleich geschlossene Umfrage und Grenzgängerumfrage

Massnahmen im Bereich des ÖV (Bus, Bahn) werden von den Grenzgänger/-innen deutlich stärker hervorgehoben als von den Einheimischen: 76 Prozent der Grenzgänger/-innen erachten solche Massnahmen als eher bis sehr dringend (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala), während dies 54 Prozent der Einheimischen so sehen. Knapper sind die Verhältnisse bei der Beurteilung anderer Verkehrsträger. Die Grenzgänger/-innen beurteilen Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr als etwas dringlicher als die Einheimischen. Diese messen dagegen dem Fahrrad und Verbesserungen für Fussgänger/-innen etwas höhere Bedeutung bei.

Einschätzung der Dringlichkeit von Massnahmen für verschiedene Verkehrsträger durch Einheimische und Grenzgänger/-innen als eher wichtig (in Prozent; Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala; N_{GU}=1'282 bis 1'349, gewichtet; N_{GG}=1'557 bis 3'092; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



MASSNAHMEN IM VERKEHRSBEREICH

THEMEN

- Wie werden verschiedene Massnahmen für den Automobilverkehr, für den öffentlichen Verkehr und für Fahrrad und Fussgänger/-innen eingeschätzt?
- Würde man bei einem besseren ÖV-Angebot umsteigen?
- Falls nein: Warum nicht?

FRAGE: «WIE STARK BEFÜRWORDEN SIE DIE FOLGENDEN MASSNAHMEN BETREFFEND AUTOVERKEHR?» [NUR TEILWEISE BEI GRENZGÄNGER/-INNEN GEFRAGT]

Skala von 1 (überhaupt nicht) bis 6 (voll und ganz) – Zutreffendes ankreuzen

Höhere Parkgebühren für Autos bei den Arbeitsstätten	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Generell höhere Parkplatzgebühren und stärkere Parkplatzbewirtschaftung	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Höhere Treibstoffpreise (CO ₂ -Abgabe u.a.)	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Höhere Motorfahrzeugsteuern für Autos und Motorräder	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des Strassennetzes	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des Parkplatzangebotes	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Mehr Busbuchten, damit beim Ein- und Aussteigen nicht der Autoverkehr aufgehalten wird	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau der Busspuren	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Finanzielle Förderung von E-Autos	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ladestationen für E-Fahrzeuge ausbauen	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Verpflichtendes Mobilitätsmanagement für Betriebe (Parkplatzgebühren u.a.)	1---2---3---4---5---6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

Zentrale Ergebnisse

- Massnahmen für einen flüssigen Autoverkehr finden die stärkste Unterstützung (Busbuchten, Ausbau des Strassennetzes).
- Auch der Ausbau von separaten Busspuren findet mehrheitliche Zustimmung.
- Umgekehrt werden Auflagen für den motorisierten Individualverkehr mehrheitlich abgelehnt (höhere Parkplatzgebühren und Treibstoffpreise, höhere Motorfahrzeugsteuern).
- Auch betreffend Fördermassnahmen herrscht Skepsis (Förderung E-Autos, Ladestationen, Ausbau Parkplätze).

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU werden folgende Massnahmen öfter «voll und ganz» unterstützt als in der GU:
 - Höhere Parkgebühren bei Arbeitsstätten (23 bzw. 11%);
 - höhere Parkgebühren auf öffentlichem Grund (16 bzw. 8%);
 - höhere Treibstoffpreise (18 bzw. 9%);
 - höhere MFZ-Steuern (12 bzw. 5%);
 - Ausbau des Strassennetzes (26 bzw. 18%);
 - Ausbau Busspuren (45 bzw. 29%); Mobilitätsmanagement (34 bzw. 20%).

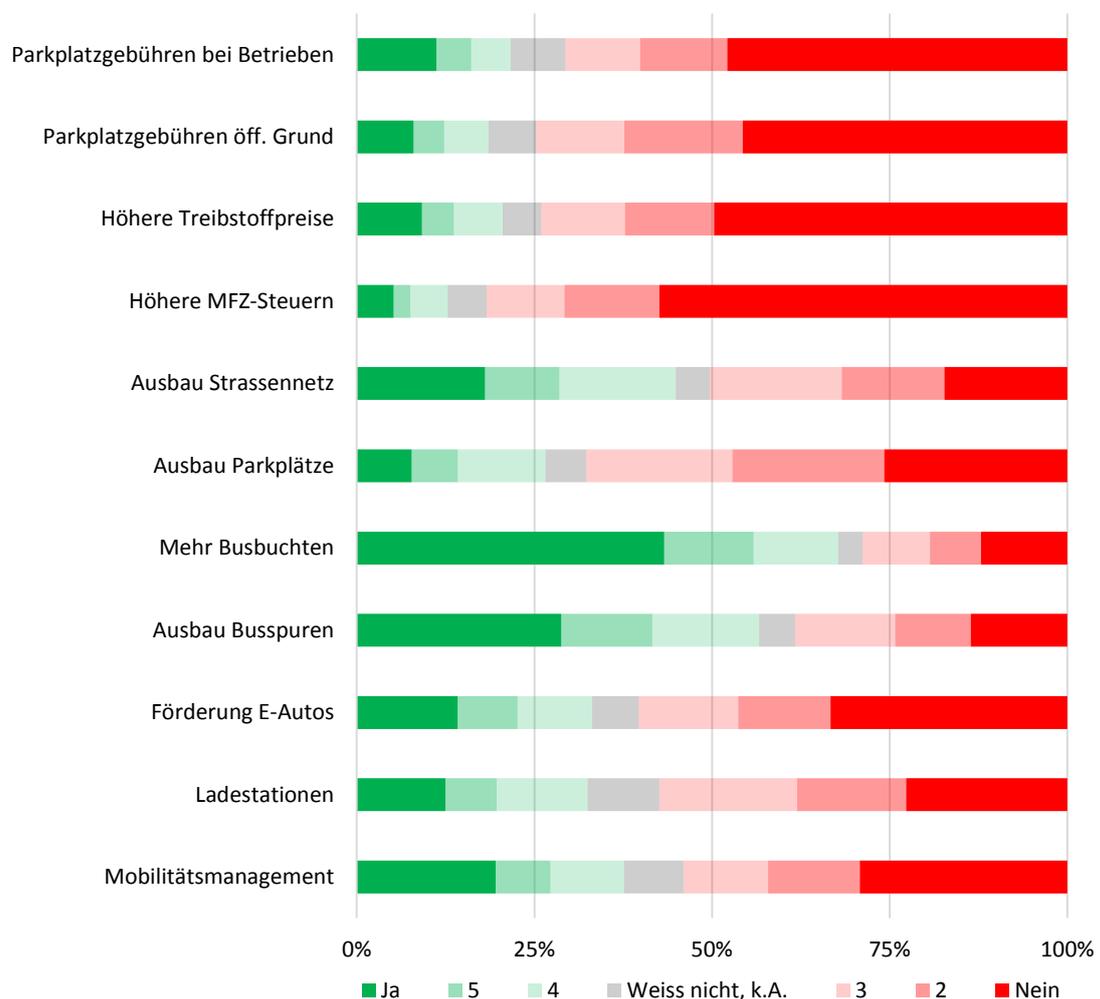
Grenzgänger/-innen (GG)

- Grenzgänger/-innen plädieren mehrheitlich für mehr Busbuchten und für einen Ausbau des Strassennetzes.
- Andere Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr werden mehrheitlich abgelehnt.

Geschlossene Umfrage

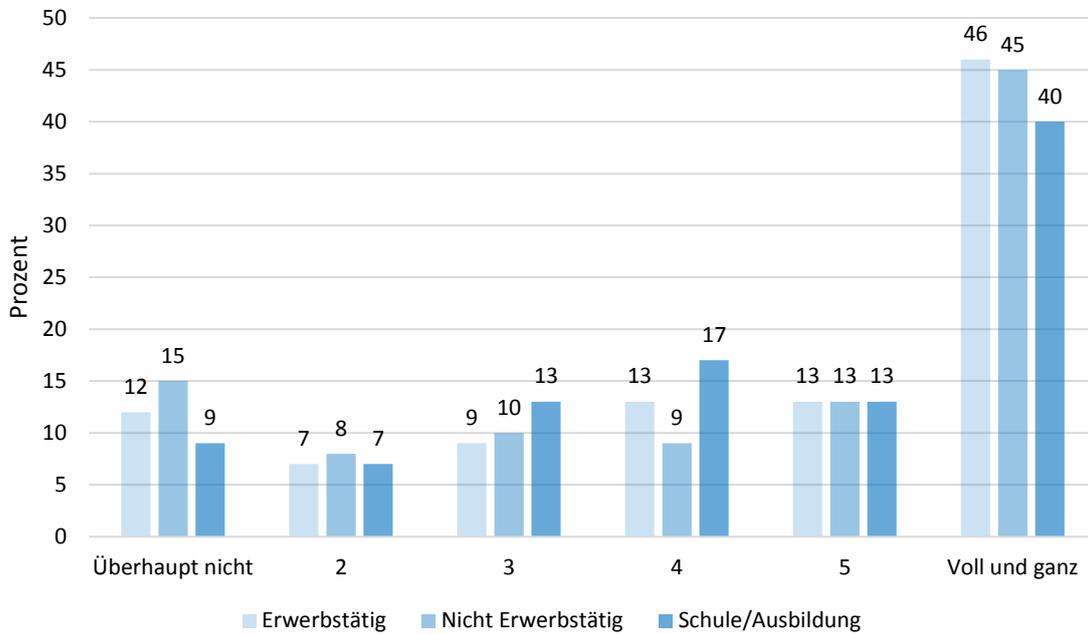
Im Bereich des Strassenverkehrs beziehungsweise des motorisierten Individualverkehrs schwingen Forderungen nach einem reibungsloseren Fahrzeugverkehr durch Busbuchten oder separate Busspuren obenaus: Fast 70 Prozent befürworten tendenziell Busbuchten, knapp 60 Prozent separate Busspuren. Ein Ausbau des Strassennetzes findet dagegen etwa gleich viele Befürworter/-innen wie Gegner/-innen. Andere Massnahmen stossen dagegen entweder auf verbreitete Skepsis oder sogar deutliche Ablehnung. Vor allem Massnahmen mit Kostenfolgen für die Autobenutzer stossen auf grossen Widerstand: Höhere Motofahrerfahrzeugsteuern oder Treibstoffpreise, Parkplatzgebühren auf öffentlichem Grund oder bei Arbeitsstätten.

Zustimmung zu Massnahmen im motorisierten Individualverkehr (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



Bei den beiden Massnahmen mit der höchsten Zustimmung (Busbuchten und separate Busspuren) zeigen sich keine signifikanten Unterschiede nach Erwerbsstatus.

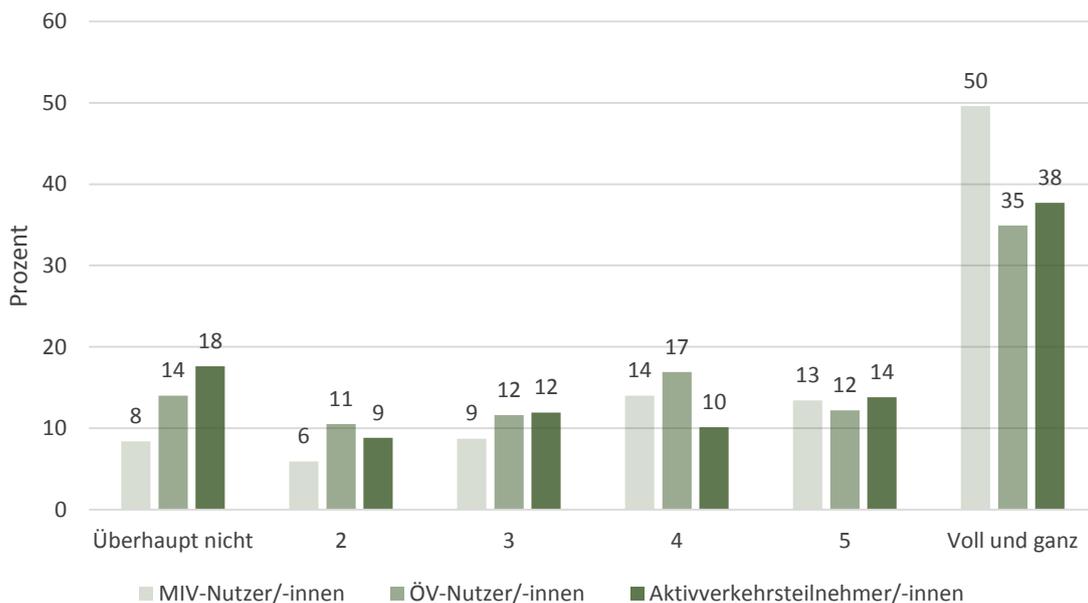
Zustimmung zu mehr Busbuchten – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1351, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.070 n.s.

Busbuchten finden besonders starke Unterstützung bei denjenigen, die für den Arbeits-, Ausbildungs- oder Schulweg hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr abstellen.

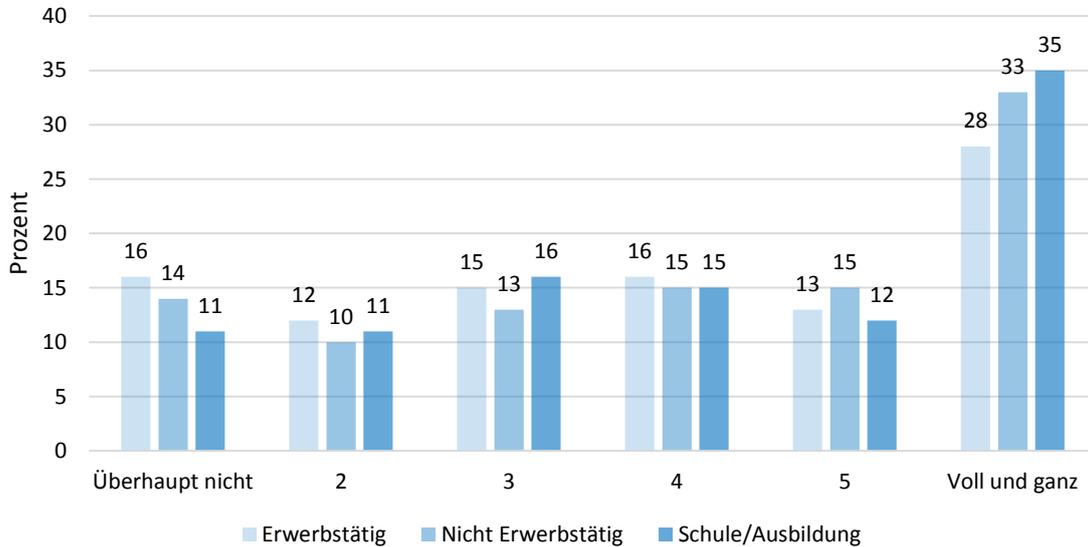
Zustimmung zu mehr Busbuchten – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=904, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.127**

Ebenso wie Busbuchten finden auch separate Busspuren hohe Akzeptanz, ohne signifikante Differenz nach Erwerbsstatus.

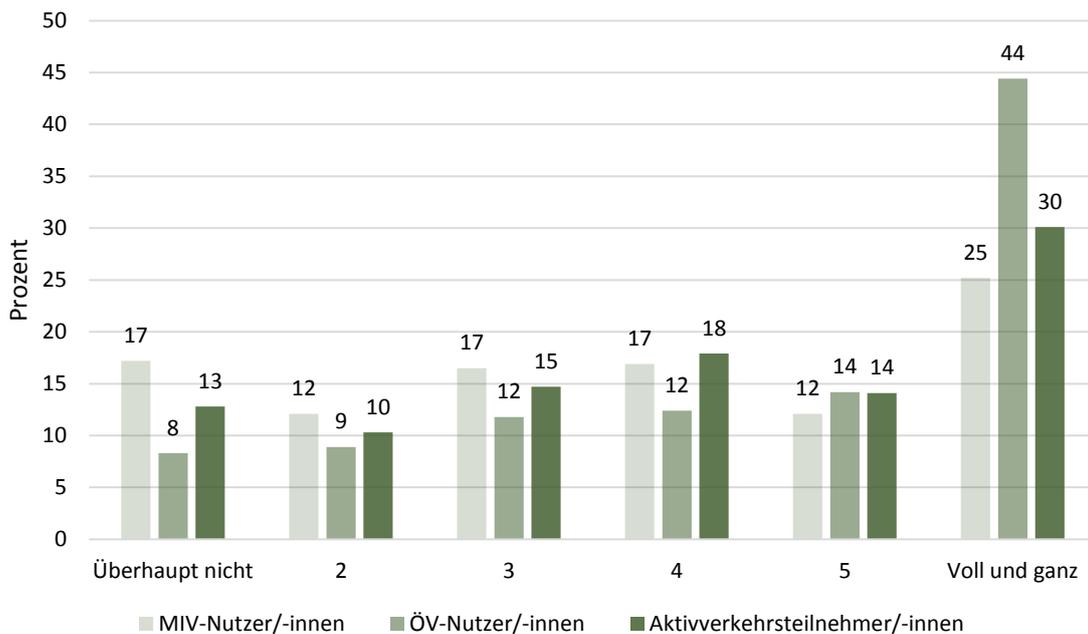
Zustimmung zum Ausbau von Busspuren – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'330, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.053 n.s.

Der Ausbau von Busspuren findet besonders starke Unterstützung bei denjenigen, die in ihrem Mobilitätsverhalten stark auf den öffentlichen Verkehr setzen. Aber auch bei den anderen Verkehrsteilnehmer/-innen finden separate Busspuren mehrheitlichen Zuspruch.

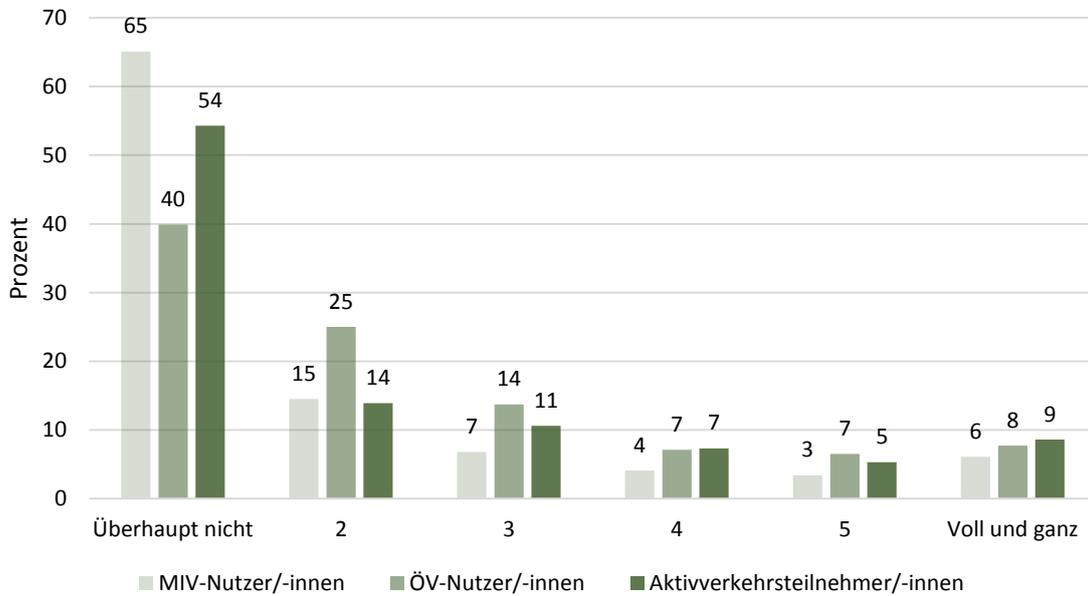
Zustimmung zum Ausbau von Busspuren – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=888, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.129**

Haltestellen auf der Fahrbahn, also ohne Busbuchten, werden von allen Mobilitätssegmenten klar abgelehnt. Besonders stark ist die Ablehnung im Segment des motorisierten Individualverkehrs. 65 Prozent derjenigen, die vor allem mit dem Auto den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildung zurücklegen, sind mit solchen Haltestellen überhaupt nicht einverstanden.

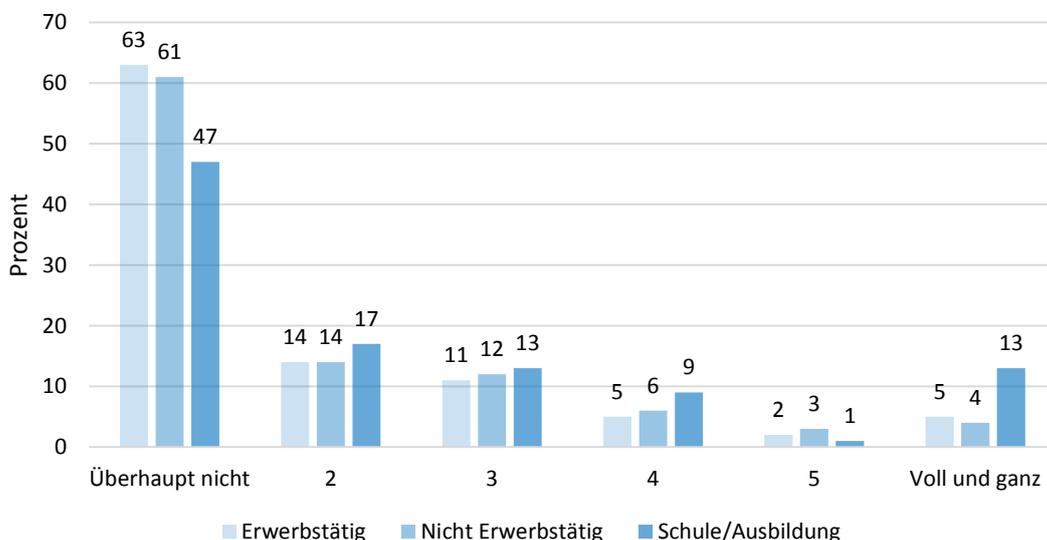
Zustimmung zu Haltestellen ohne Busbuchten – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=877, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.151***

Bei den beiden Massnahmen mit der geringsten Zustimmung zeigt sich nur bei der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ein schwach signifikanter Zusammenhang. Diese Massnahme wird von den Schüler/-innen oder Auszubildenden etwas weniger stark abgelehnt als von den anderen.

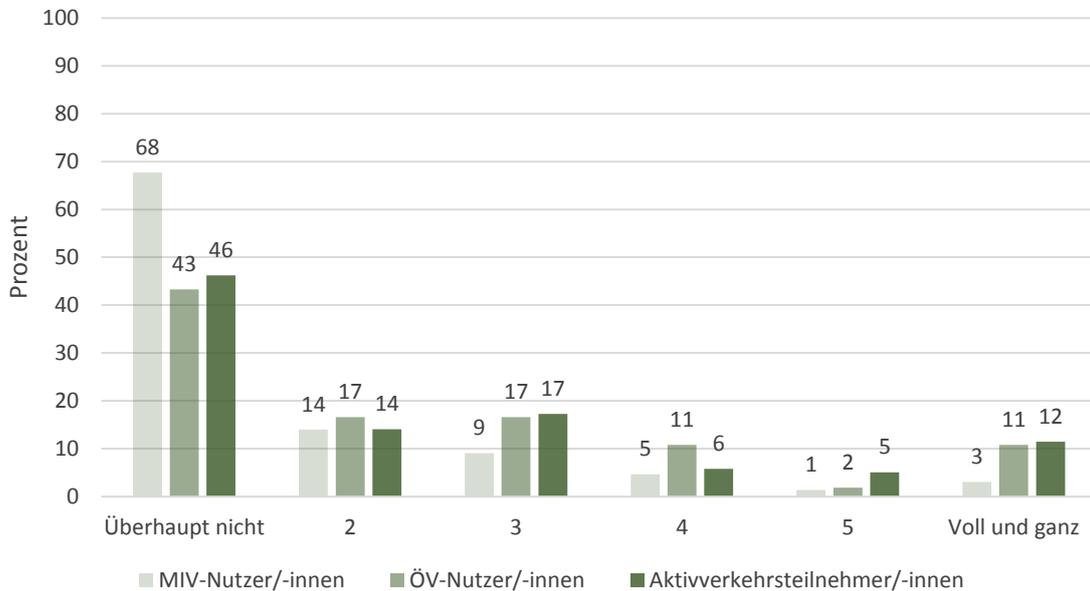
Zustimmung zu höheren Motofahrzeugsteuern – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'351, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.100*

Die Ablehnung von höheren Motorfahrzeugsteuern ist besonders stark bei denjenigen, die den Weg zu Arbeit, Ausbildung oder Schule mittels motorisiertem Individualverkehr zurücklegen.

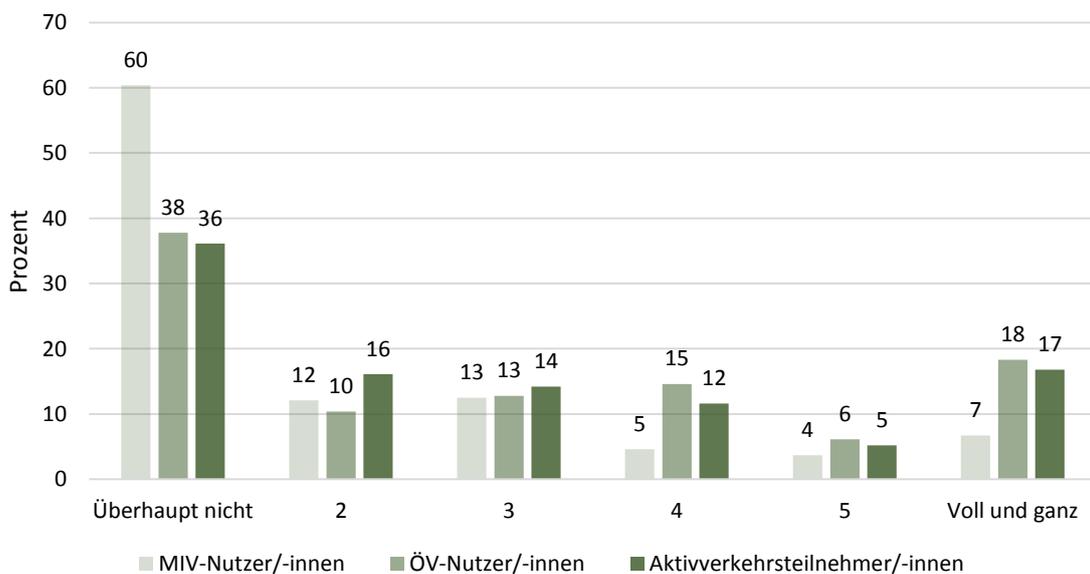
Zustimmung zu höheren Motorfahrzeugsteuern – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=885, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.194***

Wer für den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildung vor allem das Auto benützt, lehnt höhere Treibstoffpreise deutlicher ab als die anderen Befragten. Eine Mehrheit für höhere Treibstoffpreise zeigt sich jedoch bei keinem der drei Mobilitätssegmente.

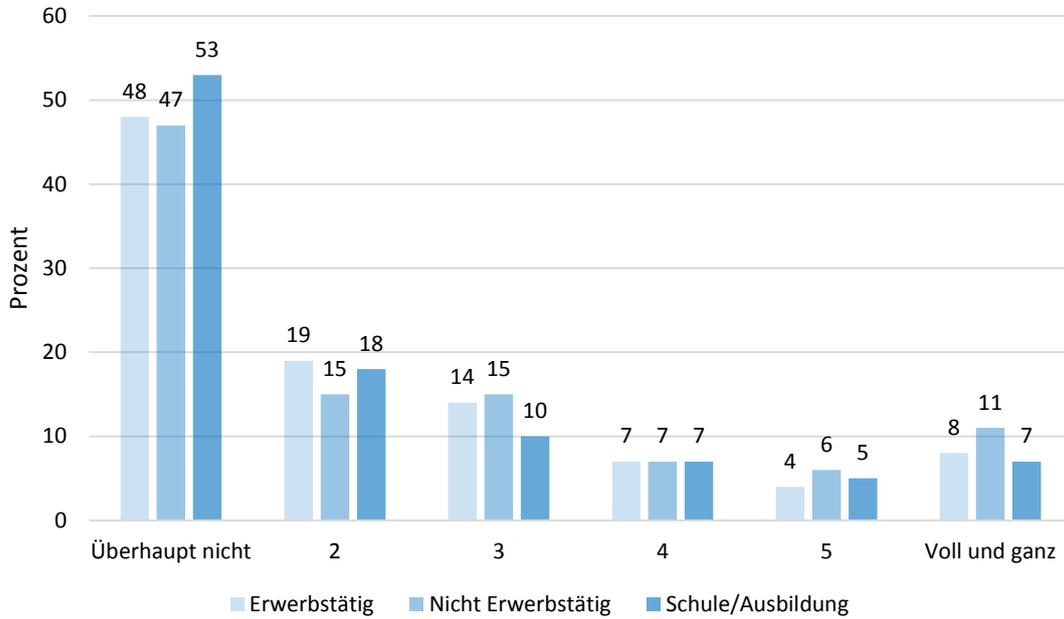
Zustimmung zu höheren Treibstoffpreisen – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=885, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.198***

Höhere Parkplatzgebühren werden ohne signifikante Differenz in allen Erwerbskategorien abgelehnt.

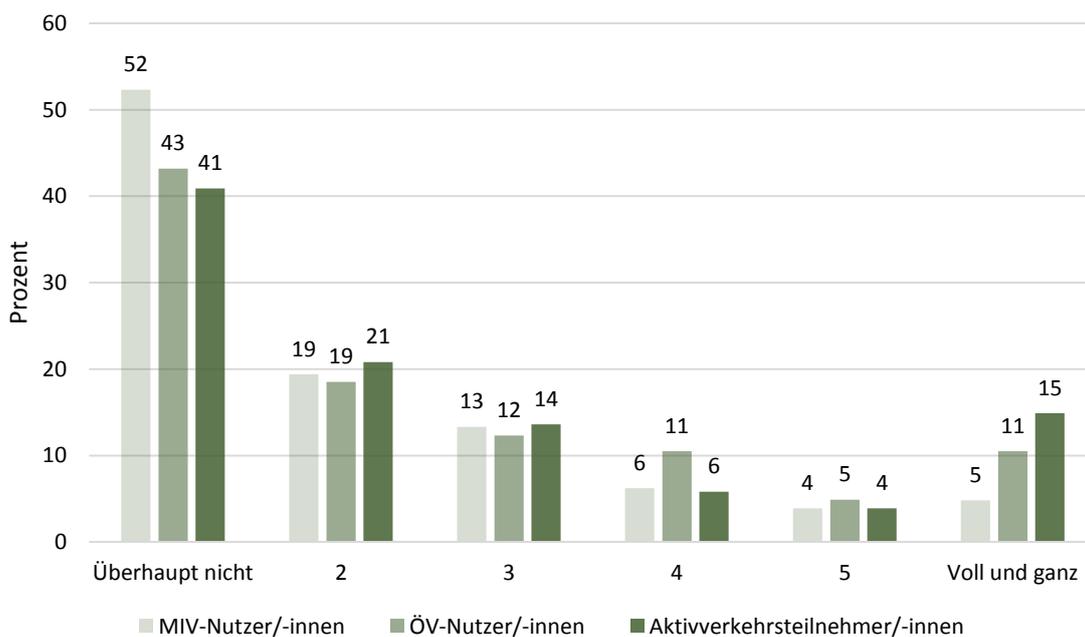
Zustimmung zu höheren Parkplatzgebühren auf öffentlichem Grund – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'306, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.067 n.s.

Die Ablehnung von höheren Parkplatzgebühren auf öffentlichem Grund ist besonders stark bei denjenigen, die vor allem das Auto für den Weg zum Arbeitsplatz benutzen.

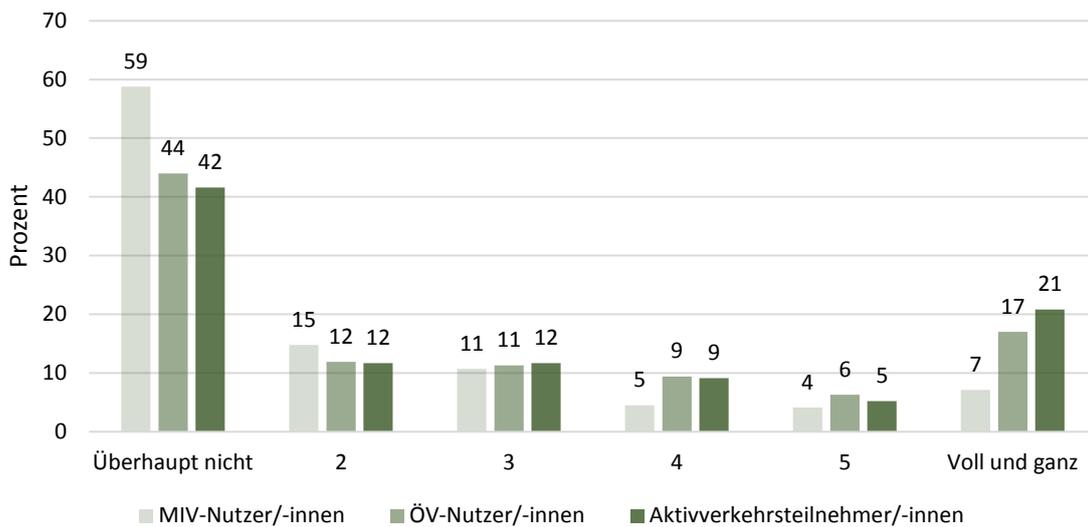
Zustimmung zu höheren Parkplatzgebühren auf öffentlichem Grund – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=878, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.124**

Noch deutlicher gehen die Meinungen auseinander, wenn es um Parkgebühren bei den Arbeitsstätten geht. Dies wird von 59 Prozent der hauptsächlichen Autobenutzer/-innen kategorisch abgelehnt, während es bei 17 beziehungsweise 21 Prozent derjenigen, die mit ÖV, Fahrrad oder zu Fuss zur Arbeit, in die Schule oder zur Ausbildung gehen, voll und ganz unterstützt wird.

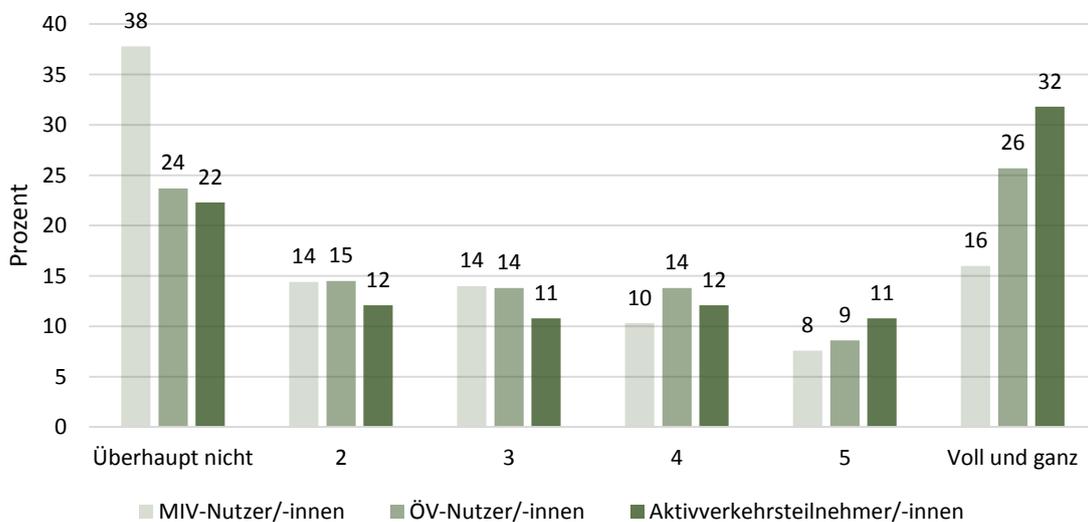
Zustimmung zu höheren Parkplatzgebühren bei den Arbeitsstätten – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=873, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.161***

Wer vor allem mit dem Auto zur Arbeit, zu Schule oder Ausbildung fährt, spricht sich klarer als die anderen gegen ein verpflichtendes Mobilitätsmanagement für die Betriebe aus. Diejenigen, die vor allem mit dem Fahrrad oder zu Fuss mobil sind, sprechen sich dagegen mehrheitlich dafür aus, 32 Prozent sogar voll und ganz.

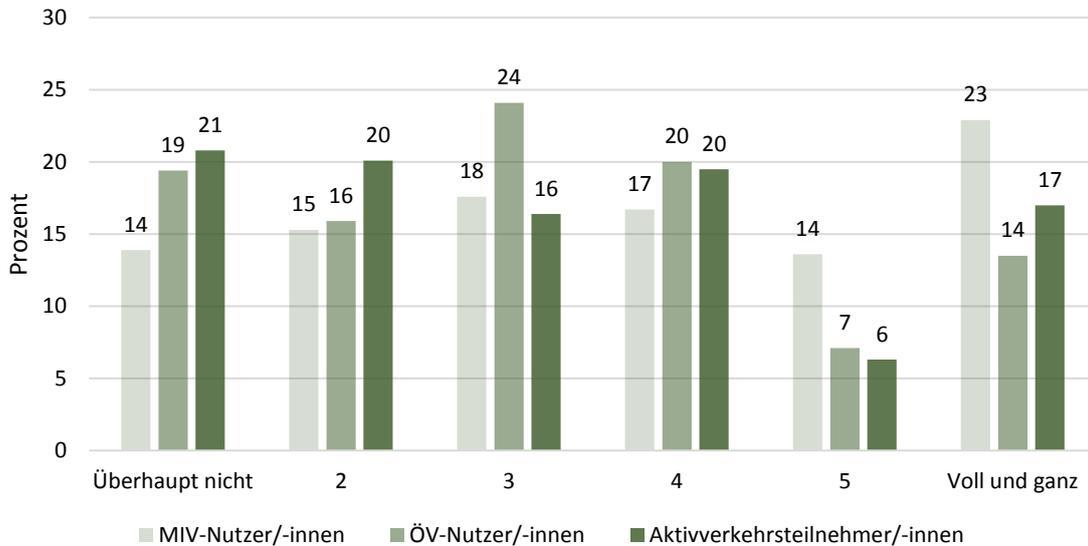
Zustimmung zu einem verpflichtenden Mobilitätsmanagement für Betriebe – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=873, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.143***

Ein Ausbau des Strassennetzes findet die grösste Zustimmung bei denjenigen, die für den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildung vor allem auf den motorisierten Individualverkehr setzen: 23 Prozent sind voll und ganz dafür, eine Mehrheit von 54 Prozent ganz oder eher dafür (Werte 4 bis 6). Die ÖV-Nutzer/-innen sind mehrheitlich dagegen (59 Prozent Wert 1 bis 3), ebenso die Fussgänger/-innen beziehungsweise Radfahrer/-innen (57 Prozent Werte 1 bis 3).

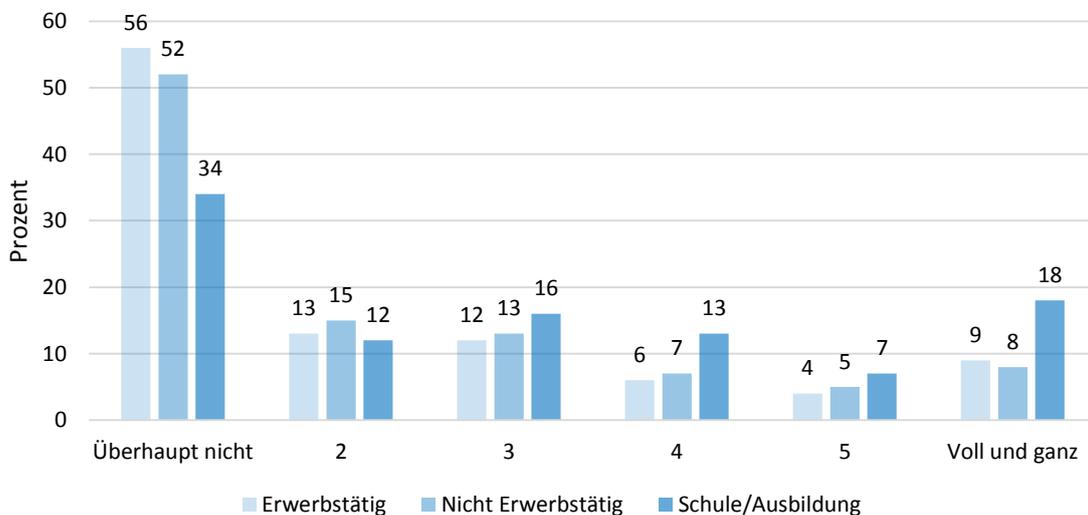
Zustimmung zum Ausbau des Strassennetzes – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=873, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.123**

Ein hochsignifikanter Zusammenhang mit dem Erwerbsstatus zeigt sich einzig in Bezug auf höhere Treibstoffpreise, beispielsweise einer CO₂-Abgabe. Diese Massnahme wird zwar in allen Segmenten mehrheitlich abgelehnt (Werte 1 bis 3 auf einer 6er-Skala), aber am wenigsten bei den Schüler/-innen oder Auszubildenden.

Zustimmung zu höheren Treibstoffpreisen (CO₂-Abgabe u.a.) – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'321, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.113***

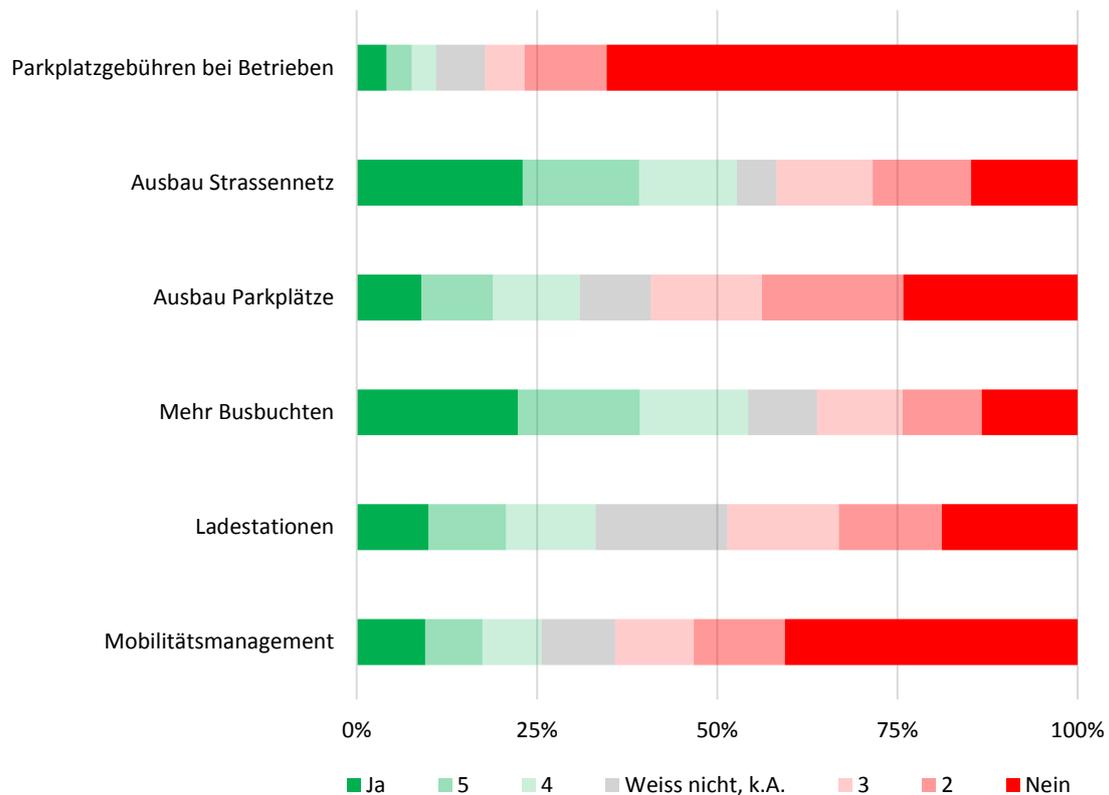
Weitere Besonderheiten

- Parkgebühren bei Arbeitsstätten:
 - Wird von den Ältesten eher unterstützt als von den Jüngeren (16% im ältesten Segment «voll und ganz», 12% bzw. 8% im mittleren bzw. jüngsten Segment).
 - Wird von liechtensteinischen Staatsangehörigen eher befürwortet als von ausländischen (14% bzw. 9% «voll und ganz»).
- Parkgebühren auf öffentlichem Grund:
 - Im ältesten Segment am stärksten unterstützt: 11% «voll und ganz», 8% im mittleren, 5% im jüngsten Segment.
 - Liechtensteinische Staatsangehörige eher dafür (11% «voll und ganz») als ausländische Staatsangehörige (5%).
- Treibstoffpreise:
 - Je mehr Autos pro erwachsene Person im Haushalt, desto stärker die Ablehnung: 56% von Personen ohne Auto, 43% bei weniger als ein Auto, 53% bei einem Auto, 66% bei mehr als einem Auto.
 - Starke Ablehnung von 61% der voll Erwerbstätigen.
- Höhere Motorfahrzeugsteuern;
 - Je mehr Autos pro erwachsene Person im Haushalt, desto stärker die Ablehnung: 54% von Personen ohne Auto, 50% bei Personen in Haushalten mit weniger als einem Auto, 64% bei einem Auto, 74% bei mehr als einem Auto.
- Ausbau Strassennetz:
 - Zustimmung steigt mit Anzahl Autos pro erwachsene Person im Haushalt – von 9% «voll und ganz einverstanden» in Haushalten ohne Auto bis 26% in Haushalten mit mehr als einem Auto.
 - Zustimmung bei Vollzeitberufstätigen am grössten (25% «voll und ganz einverstanden»).
- Mehr Busbuchten:
 - Zustimmung steigt mit Anzahl Autos pro erwachsene Person im Haushalt von 33% «voll und ganz» einverstanden (kein Auto) bis 63% (mehr als ein Auto pro Person).
- Ausbau Busspuren:
 - Zustimmung im Unterland (37% «voll und ganz» einverstanden) höher als im Oberland (27%).
 - Liechtensteinische Staatsangehörige stimmen eher «voll und ganz» zu (32%) als ausländische Staatsangehörige (25%).
- Verpflichtendes Mobilitätsmanagement:
 - Alte eher «voll und ganz» einverstanden (28%) als Mittelalte (20%) oder Junge (16%).

Grenzgänger/-innen

Mehrheitlich befürwortet als Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs werden von den Grenzgänger/-innen mehr Busbuchten, damit der Autoverkehr nicht durch Busse gebremst wird, ebenso der Ausbau des Strassennetzes. Alle anderen Massnahmen werden von mehr Befragten abgelehnt als begrüsst, am deutlichsten Parkplatzgebühren bei den Betrieben, gefolgt von einem betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Zustimmung zu Massnahmen im motorisierten Individualverkehr durch Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GG}=3'662)



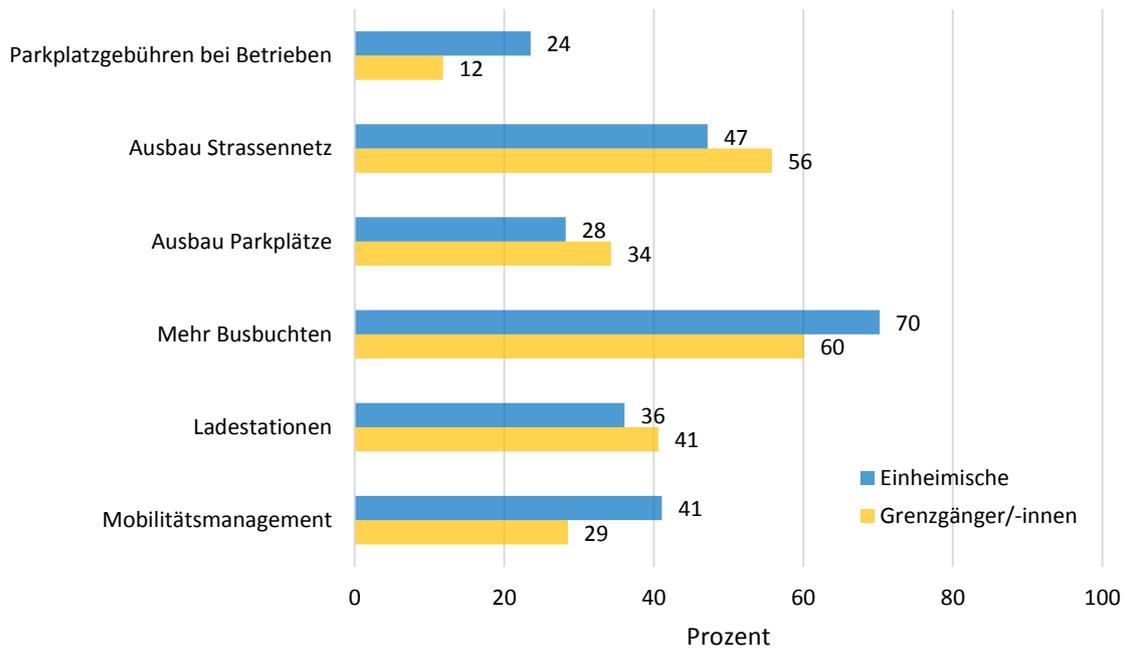
Weitere Besonderheiten

- Ausbau Strassennetz:
 - Von Jüngeren stärker gefordert (65% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als von Älteren (53% bzw. 40%).
- Ausbau Parkplätze:
 - Von Jüngeren eher gefordert (40% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als von Älteren (32% bzw. 28%):
- Mehr Busbuchten:
 - Von Frauen häufiger unterstützt (66%) als von Männern (58%).

Vergleich geschlossene Umfrage und Grenzgängerumfrage

Die Einheimischen lehnen Parkplatzgebühren bei Betrieben und ein betriebliches Mobilitätsmanagement weniger stark ab als Grenzgänger/-innen. Sie plädieren zudem noch stärker als die Grenzgänger/-innen für mehr Busbuchten. Die Grenzgänger/-innen votieren andererseits etwas stärker für den Ausbau des Strassennetzes und von Parkplätzen wie auch für mehr Ladestationen für E-Fahrzeuge.

Vergleich positive Beurteilung von Massnahmen im Bereich motorisierter Individualverkehr durch Einheimische und Grenzgänger/-innen (in Prozent; Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala; N_{GU}=1'284 bis 1'359; N_{GG}=2'754 bis 3'166; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



FRAGE: «WAS HALTEN SIE VON FOLGENDEN MASSNAHMEN BEIM ÖFFENTLICHEN VERKEHR (ÖV) IN LIECHTENSTEIN?»

Skala von 1 (nicht einverstanden) bis 6 (voll und ganz einverstanden) – Zutreffendes ankreuzen

Haltestellen ohne Busbuchten	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Eigene Trassen für ÖV (Bus, Bahn, Tram oder anderes)	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des ÖV-Netzes	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Verbesserung der Feinverteilung in die Quartiere	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Günstigere Preise für den ÖV	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Gratis ÖV-Benutzung	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Bessere Fuss- und Radwege zu den Haltestellen	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖV	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des Angebots auf der Schiene	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Das ÖV-System sollte ergänzt werden – bspw. mit einer Fortsetzung der Bahnlinie von Schaan über Vaduz nach Sargans (Bahn, Tram oder andere Lösung)	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

Zentrale Ergebnisse

- Rund 60 Prozent begrüßen den Ausbau des ÖV-Netzes, günstigere Tarife, eine Verstärkung der Kombination von Bus und Bahn sowie separate Trassen für den ÖV.
- Auch bei anderen Massnahmen überwiegt die Zustimmung (bessere Feinverteilung, Gratis-ÖV, Verbesserung der Pünktlichkeit, Ausbau Fuss- und Radwege, Schienen-ausbau).
- Starke Ablehnung besteht jedoch gegenüber Bushaltestellen auf der Strasse ohne Busbuchten.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU werden folgende Massnahmen öfter «voll und ganz» unterstützt als in der GU:
 - Haltestellen ohne Busbuchten (13 bzw. 8%);
 - eigene Trassen für ÖV (49 bzw. 34%);
 - Ausbau ÖV-Netz (47 bzw. 30%);
 - Fuss- und Radwege zu Haltestellen (32 bzw. 22%);
 - Pünktlichkeit (38 bzw. 28%);
 - Ausbau Schienenangebot (35 bzw. 24%);
 - Fortsetzung Bahnlinie (47 bzw. 36%).

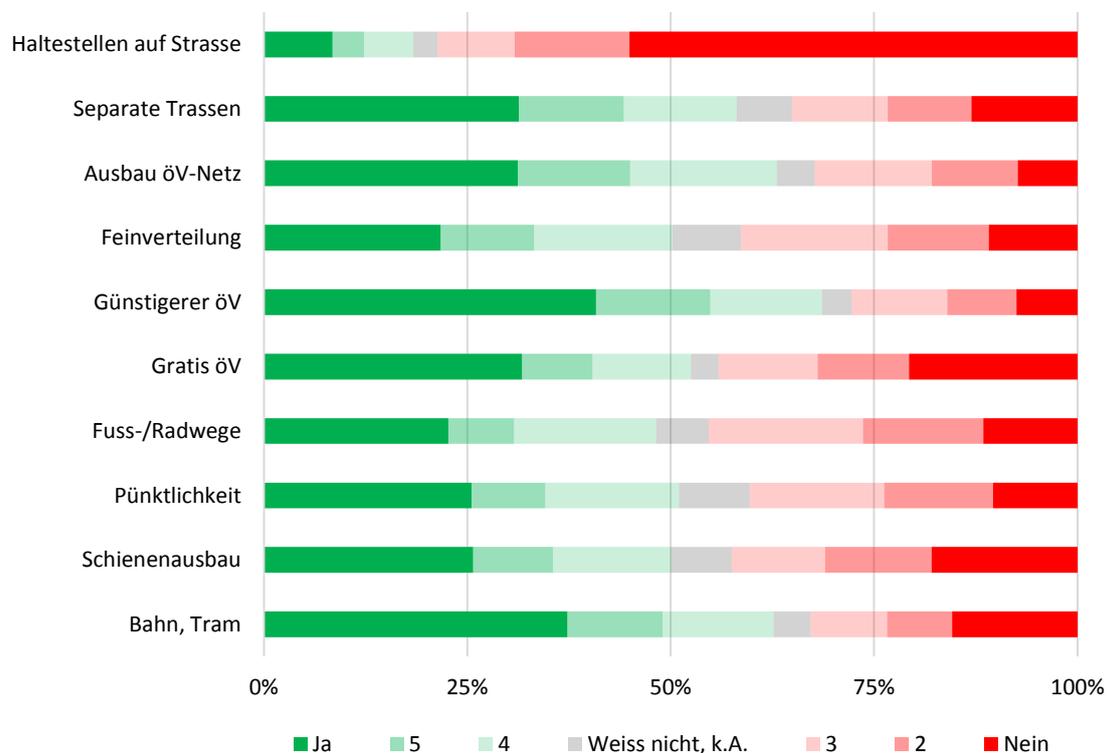
Grenzgänger/-innen (GG)

- Grenzgänger/-innen sprechen sich noch deutlicher als die Einheimischen für verschiedene Massnahmen zur Förderung des ÖV aus.

Geschlossene Umfrage

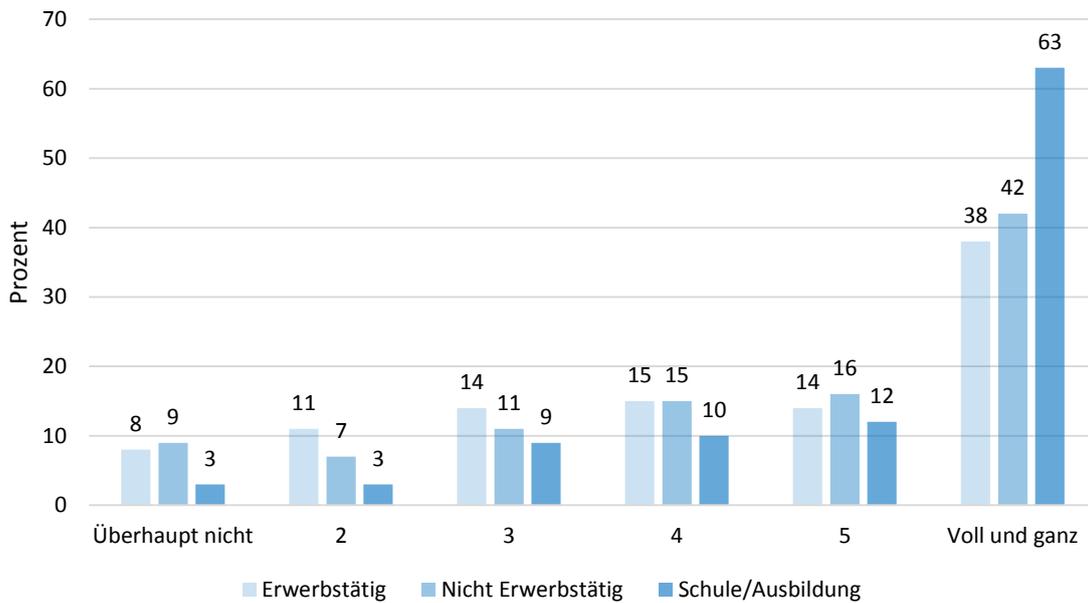
Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs finden in den meisten Fällen eher Unterstützung als Ablehnung. Mit mehr als 60 Prozent betrifft dies besonders günstigere ÖV-Tarife, den Ausbau des ÖV-Netzes und die Fortsetzung der Bahnlinie Richtung Vaduz und Sargans als Bahn, Tram oder mit einer andere Variante zu (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala). Deutlich abgelehnt werden jedoch Haltestellen auf der Strasse ohne Busbuchten, weil dies als Hindernis beim Autofahren betrachtet wird (siehe auch vorangegangene Frage).

Zustimmung zu Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr (N_{GU}=3'662; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Bei den beiden Massnahmen mit der höchsten Zustimmung (günstigere ÖV-Tarife; Fortsetzung Bahn/Tram) zeigt sich ein signifikanter Zusammenhang mit dem Erwerbsstatus: Schüler/-innen und Auszubildende votieren besonders stark für günstigere ÖV-Tarife wie auch für eine Fortsetzung der Bahnlinie.

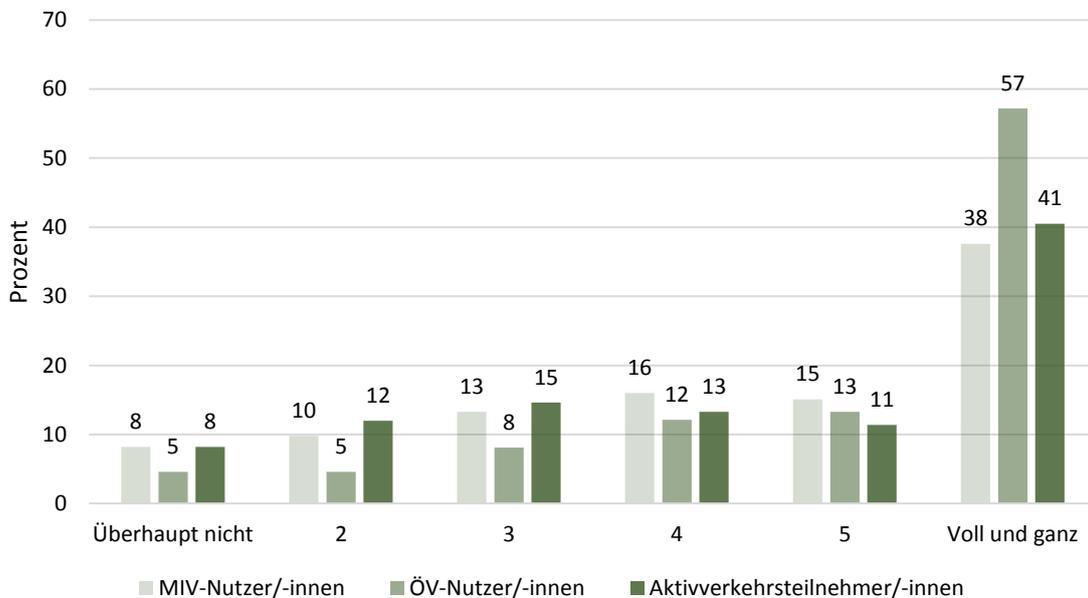
Zustimmung zu günstigeren ÖV-Tarifen – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'312, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.124***

Bei denjenigen, die für den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildung vor allem den ÖV benötigen, ist die Zustimmung zu günstigeren Tarifen deutlich höher als bei den anderen.

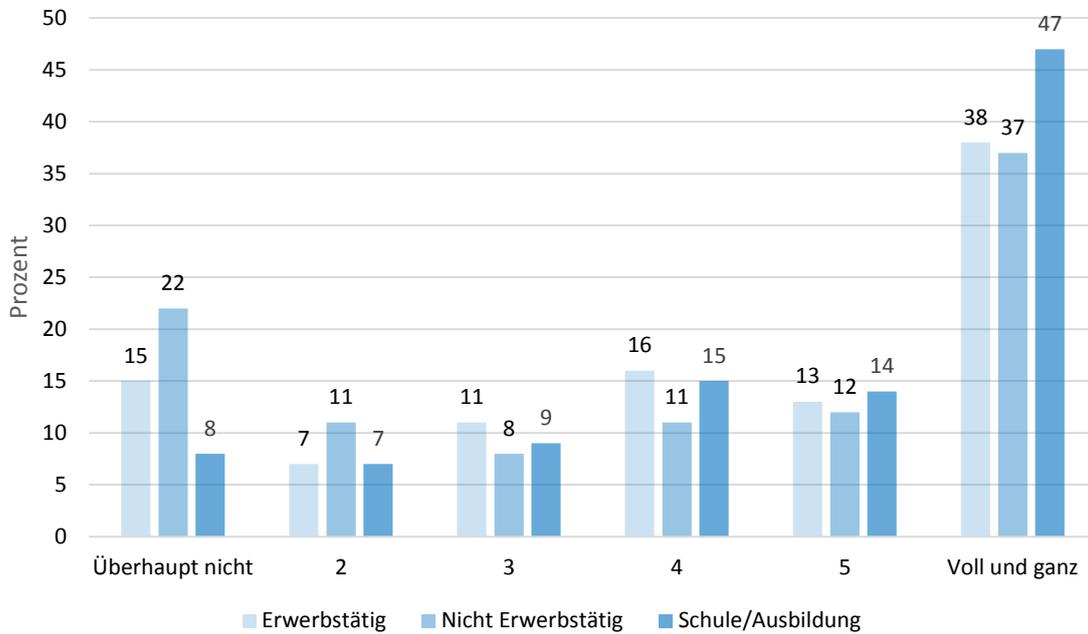
Zustimmung zu günstigeren ÖV-Tarifen – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=881, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.122**

Die Schüler/-innen und Auszubildenden plädieren auch überdurchschnittlich häufig für den Ausbau von separaten Busspuren. Sie gehören auch zu den häufigen ÖV-Nutzern.

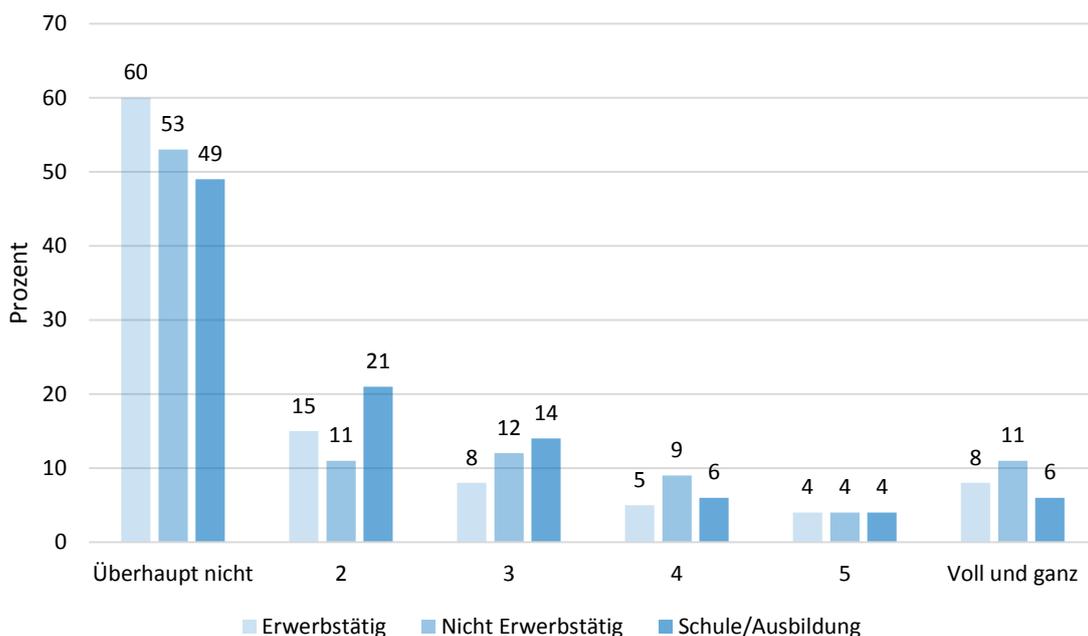
Zustimmung zum Ausbau von Busspuren – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'330, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.106**

Bei der Massnahme mit der geringsten Zustimmung (Haltestellen ohne Busbuchten) ist die Ablehnung bei den Erwerbstätigen besonders hoch.

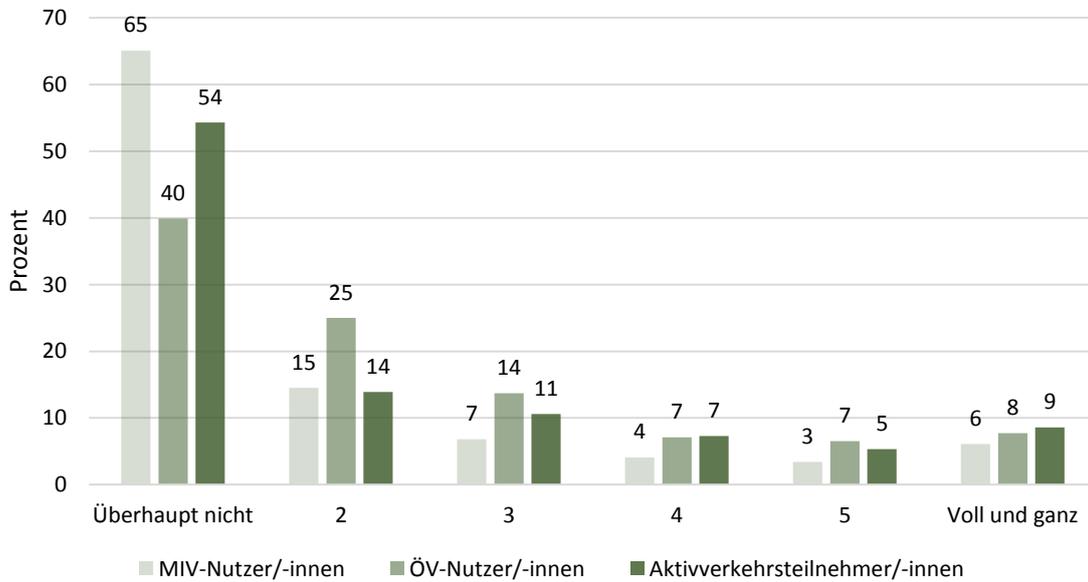
Zustimmung zu Haltestellen ohne Busbuchten – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'316, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.110***

Wer hauptsächlich mit dem Auto den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildung zurücklegt, spricht sich besonders deutlich gegen Haltestellen auf der Fahrbahn aus: 65 Prozent sind damit gar nicht einverstanden. Aber auch bei den anderen Mobilitätssegmenten finden Fahrbahnhaltestellen keine Zustimmung.

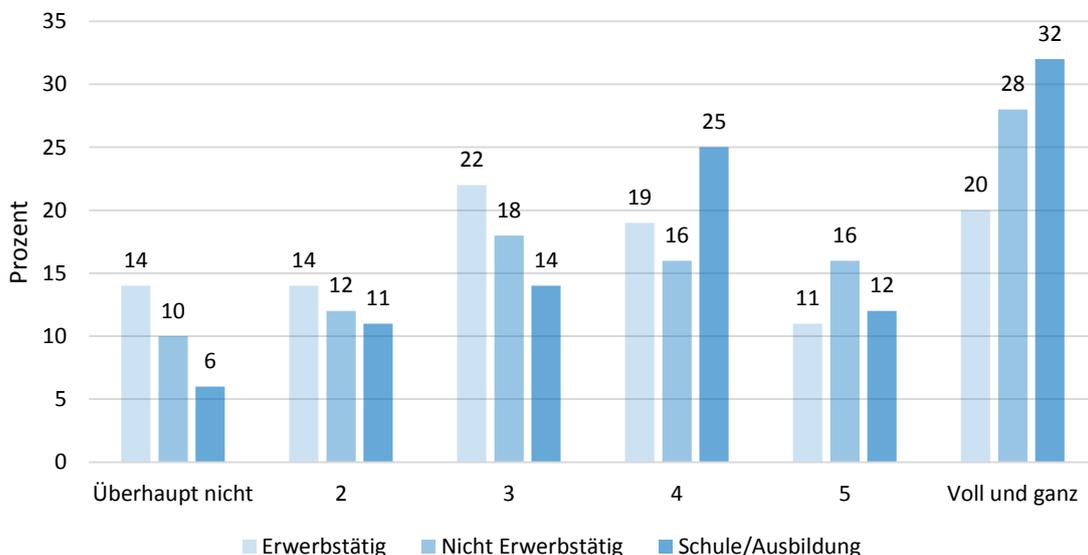
Zustimmung zu Haltestellen ohne Busbuchten – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=877, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.151***

Hochsignifikante Zusammenhänge mit dem Erwerbsstatus zeigen sich noch bei zwei weiteren Massnahmen. Die Feinverteilung in die Quartiere einerseits ist den Erwerbstätigen am wenigsten wichtig, andererseits ist die Verbesserung der Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs den Schüler/-innen und Auszubildenden ein besonders grosses Anliegen.

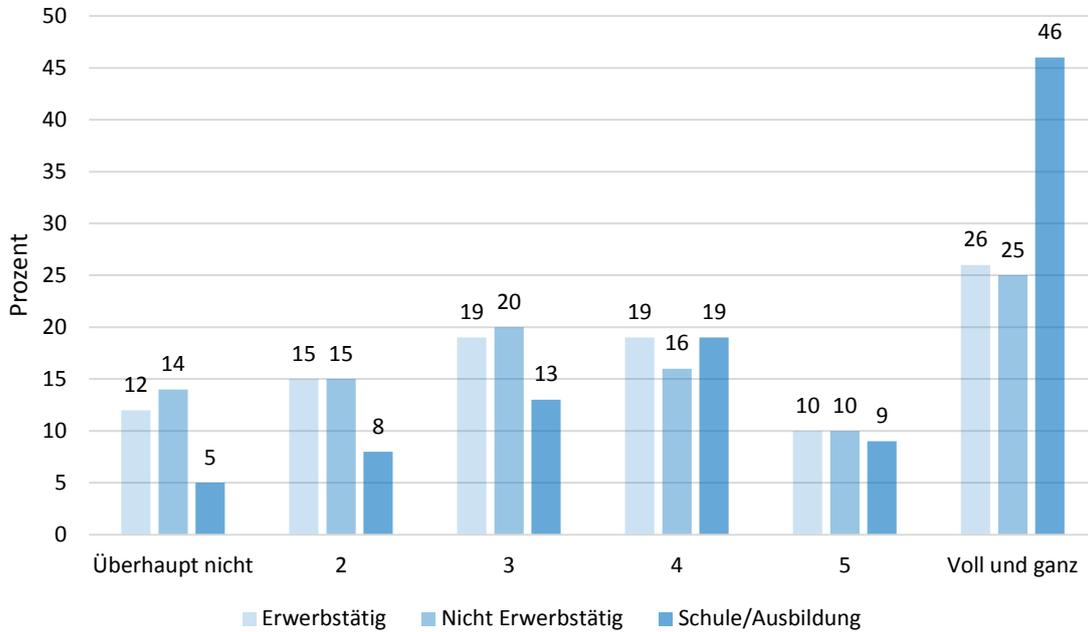
Zustimmung zu besserer Feinverteilung in die Quartiere – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'232, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.121***

Einer Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖV stimmen alle mehrheitlich zu, unabhängig vom Erwerbsstatus.

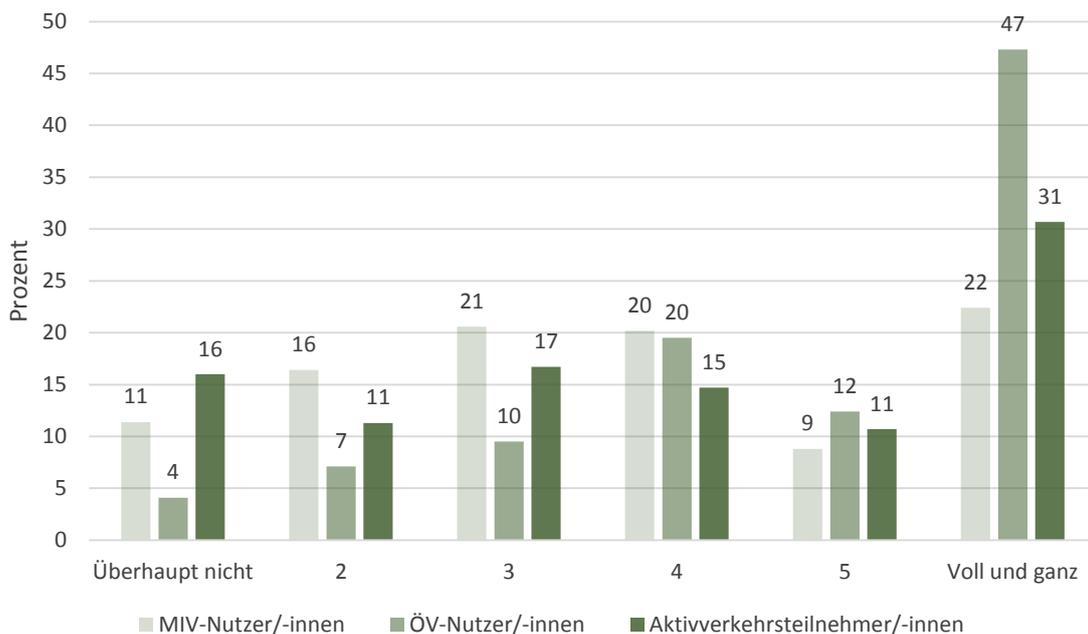
Zustimmung zur Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖV – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'202, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.124***

Besonders Nutzer/-innen des ÖV plädieren für eine Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖV. Allerdings votiert auch in den anderen Segmenten eine Mehrheit für diese Massnahme.

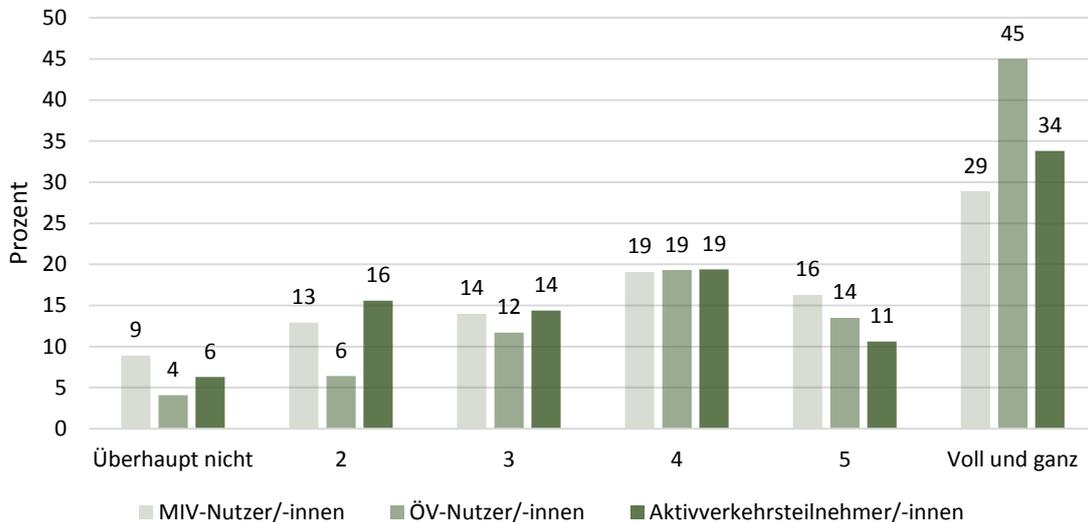
Zustimmung zur Verbesserung der Pünktlichkeit des ÖV – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=818 gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.191***

Wer vor allem den ÖV für den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildung benützt, spricht sich besonders häufig für einen Ausbau des ÖV-Netzes aus. Aber auch im Segment derjenigen, die vor allem das Auto benützen, zeigt sich eine mehrheitliche Zustimmung von 64 Prozent (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala).

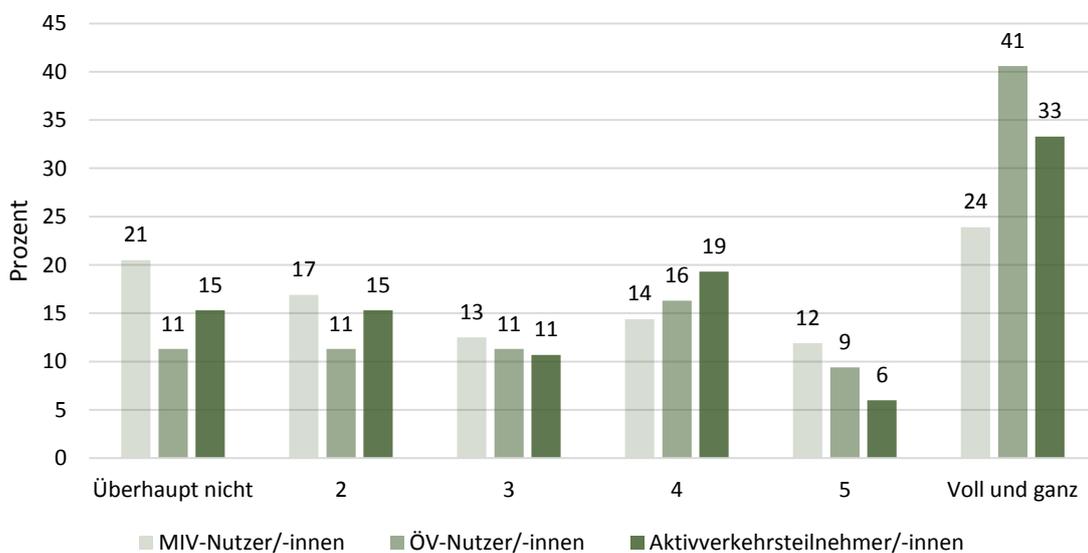
Zustimmung zum Ausbau des ÖV-Netzes – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=882, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.119**

Auch zum Ausbau des Angebots auf der Schiene sprechen sich besonders deutlich diejenigen aus, die vor allem mit dem ÖV den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildungsstätte zurücklegen: 41 Prozent sind voll und ganz dafür, 66 Prozent ganz oder eher dafür (Werte 4 bis 6). Bei den Autobenutzer/-innen sind es 24 beziehungsweise 50 Prozent, bei den Aktivverkehrsteilnehmer/-innen 33 beziehungsweise 59 Prozent.

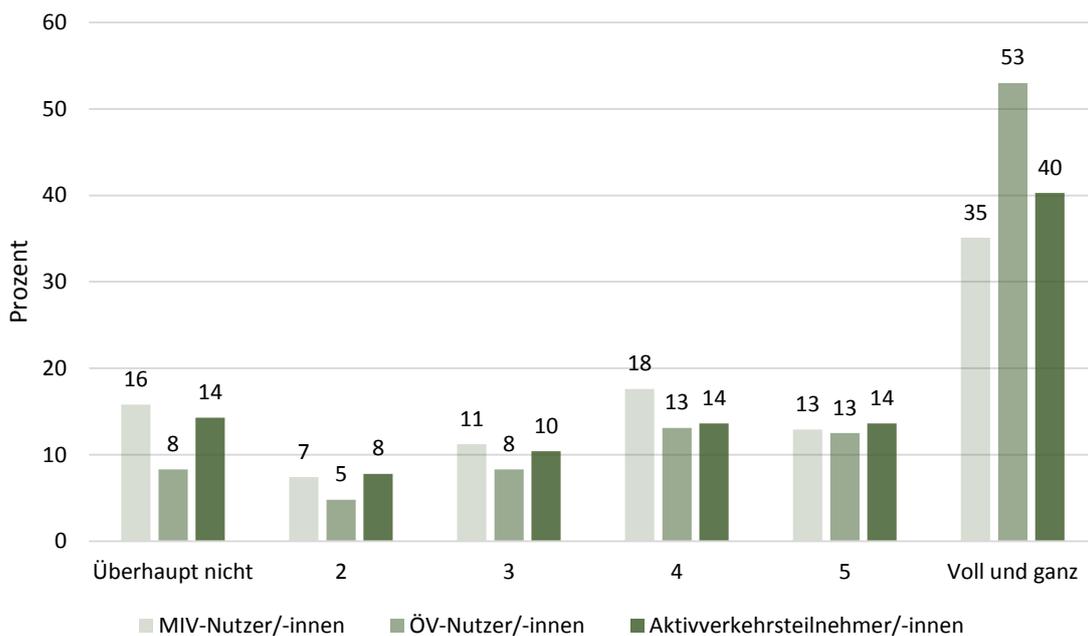
Zustimmung zum Ausbau des Angebots auf der Schiene – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=838, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.131**

Eine Fortsetzung einer schienengebundenen Linie über Schaan hinaus als Bahn- oder Tram-lösung findet überdurchschnittliche Zustimmung bei denjenigen, die für den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildung bereits mehrheitlich den ÖV benützen: 53 Prozent sind voll und ganz dafür, insgesamt 79 Prozent eher oder ganz dafür (Werte 4 bis 6). Aber auch bei den anderen Verkehrsteilnehmer/-innen zeigt sich eine deutliche Mehrheit. 66 Prozent derjenigen, die vor allem mit dem Auto zu Arbeit, Schule oder Ausbildung fahren, sind eher oder ganz dafür (Werte 4 bis 6), ebenso 68 Prozent derjenigen, die vor allem das Fahrrad benützen oder zu Fuss zur Arbeit gehen.

Zustimmung zu einer Fortsetzung der Bahnlinie über Schaan hinaus – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=874, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.108*

Weitere Besonderheiten

- ÖV – Haltestellen ohne Busbuchten:
 - Zunehmende Ablehnung mit Anzahl Autos pro erwachsene Person im Haushalt von 48% «gar nicht einverstanden» (kein Auto) bis 68% (mehr als ein Auto).
- ÖV – Verbesserung Feinverteilung:
 - Frauen eher «voll und ganz einverstanden» (28%) als Männer (19%).
- ÖV – Günstigere Preise:
 - Frauen eher «voll und ganz einverstanden» (48%) als Männer (36%).
 - Junge eher «voll und ganz einverstanden» (53%) als Mittelalte und Ältere (38%).
- ÖV – Gratis ÖV-Benutzung:
 - Frauen eher «voll und ganz einverstanden» (37%) als Männer (28%)
- ÖV – Ausbau von Fuss- und Radwegen zu Haltestellen:
 - Zustimmung im höchsten Bildungssegment am höchsten (27% «voll und ganz einverstanden», bei tieferen Bildungssegmenten 21 bis 23%).
 - Ausländische Staatsangehörige votieren etwas stärker für den Ausbau der Fuss- und Radwege zu Haltestellen als liechtensteinische Staatsangehörige.
- ÖV – Verbesserung der Pünktlichkeit:
 - Wird vor allem von Jungen (38% «voll und ganz einverstanden») gefordert (Mittelalte: 26%; Ältere 2%).

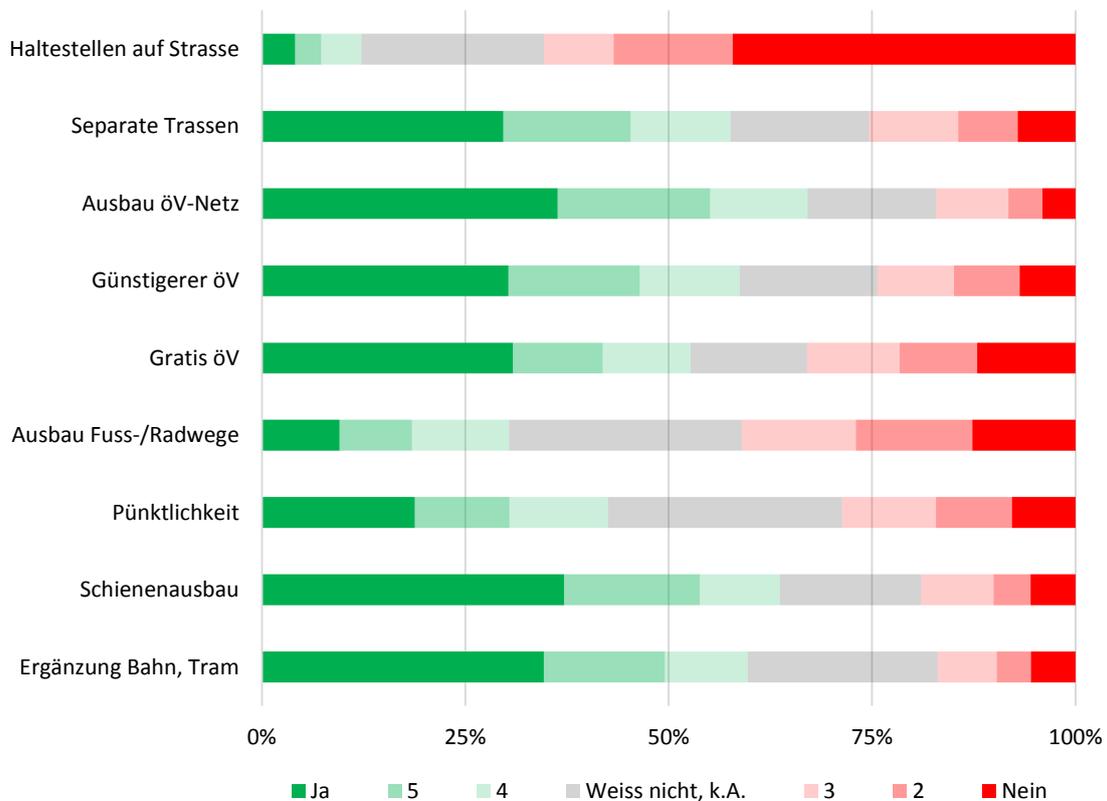
- ÖV – Ausbau Schienenangebot:
 - Ausländische Staatsangehörige sind häufiger «voll und ganz einverstanden» (33%) als liechtensteinische Staatsangehörige (25%).
 - Personen ohne Auto mit grössere Zustimmung (54%) als die anderen.
- ÖV – Fortsetzung Bahn-/Tramlinie:
 - Skepsis bei Ältesten am grössten: 22% «gar nicht einverstanden» (13% der Mittelalten, 10% der Jungen); dennoch Zustimmung (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) in allen Segmenten: Junge 70%, Mittelalte 69%, Ältere 60%.
 - Zustimmung (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) bei ausländischen Staatsangehörigen (74%) noch höher als bei liechtensteinischen Staatsangehörigen (61%).

Grenzgänger/-innen

Im Bereich des ÖV finden bei den Grenzgänger/-innen der Ausbau des ÖV-Netzes und der Schienen- wie auch Bahn-/Tram-Ausbau die grösste Unterstützung. Mehrheitliche Zustimmung finden ferner separate Trassen für Busse und günstigere ÖV-Tarife bis hin zu einem Nulltarif.

Bushaltestellen auf den Fahrbahnen werden dagegen mit grosser Mehrheit abgelehnt. Das Fuss- und Radwegnetz hat für die Grenzgänger/-innen nicht die höchste Priorität.

Zustimmung zu Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr durch Grenzgänger/-innen (N_{GG}=3'662; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Weitere Besonderheiten

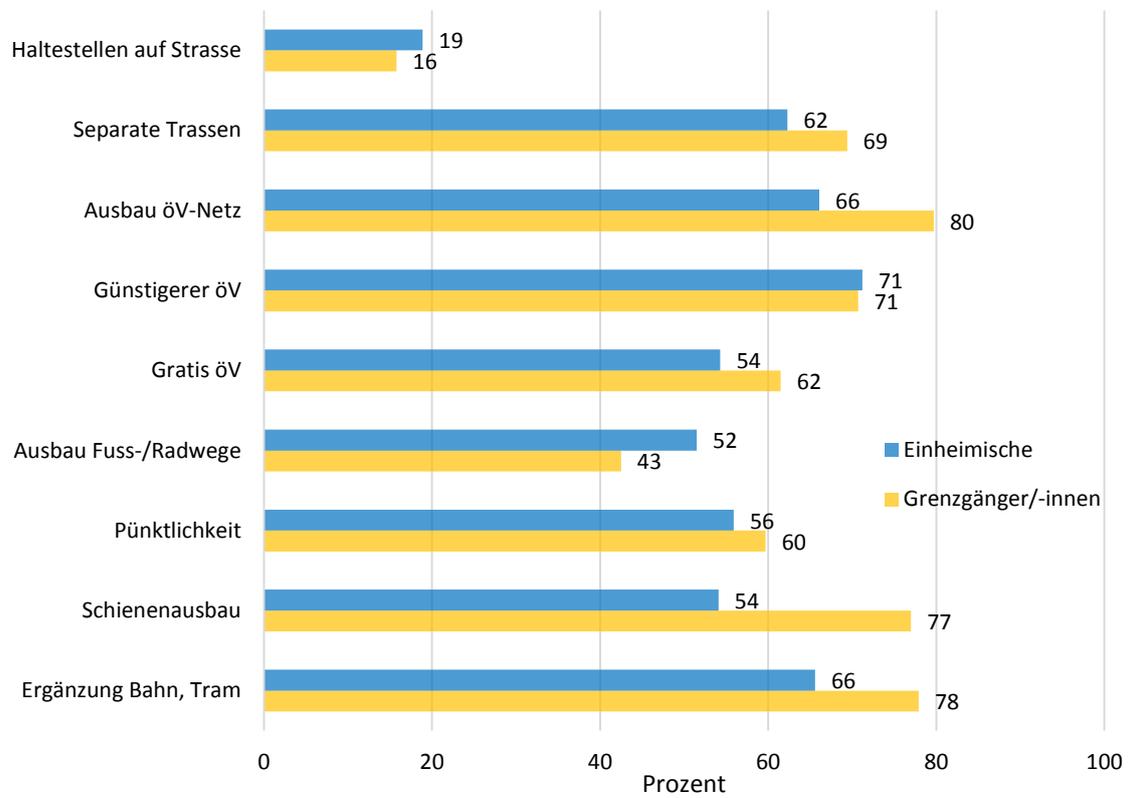
- Separate Trassen:
 - Von Frauen stärker unterstützt (76% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als von Männern (67%).
- Ausbau ÖV-Netz:
 - Von Frauen stärker unterstützt (85% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als von Männern (78%).
- Günstigere ÖV-Tarife:
 - Von Jungen stärker befürwortet (75% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als von Älteren (69% bzw. 67%).
 - Von Frauen etwas mehr unterstützt (75%) als von Männern (69%).
- Gratis-ÖV:
 - Von Jungen stärker befürwortet (66%) als von Älteren (je 59%).
- Ausbau Fuss-/Radwege:
 - Von Frauen mehr befürwortet (51%) als von Männern (40%).
- Pünktlichkeit:
 - Von Frauen stärker begrüsst (68%) als von Männern (57%).
- Schienenausbau:
 - Von Frauen stärker begrüsst (83%) als von Männern (75%).
- Ergänzung Bahn/Tram:
 - Von Frauen stärker begrüsst (87%) als von Männern (75%).

Vergleich geschlossene Umfrage und Grenzgängerumfrage

Die Prioritäten der Einheimischen und der Grenzgänger/-innen sehen ähnlich aus, wobei die Grenzgänger/-innen bei Massnahmen mit hoher Akzeptanz noch stärker dafür votieren, bei Massnahmen mit eher schwacher Dringlichkeit unterdurchschnittlich positive Beurteilungen abgeben.

So plädieren Grenzgänger/-innen stärker als die Einheimischen für den Schienen-, Bahn- oder Tramausbau, ebenso für den ÖV zum Nulltarif und separate Busspuren.

Vergleich positive Beurteilung von Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr durch Einheimische und Grenzgänger/-innen (in Prozent; Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala; N_{GU}=1'231 bis 1'349, gewichtet; N_{GG}=2'322 bis 2'913; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



FRAGE: «GLAUBEN SIE, DASS SIE BEI EINER VERBESSERUNG DES ANGEBOTS DES ÖV DIESEN KÜNFTIG HÄUFIGER BENUTZEN WÜRDEN?»

Ja Nein Weiss nicht

Falls nein, weshalb nicht?

Kommentare zur Bereitschaft zum Umsteigen auf ÖV – kategorisiert

Aspekt	GU	OU	GG	Total
ÖV-Verbindungen, Tarife etc.	36	23	294	353
Bequemlichkeit, Transport, Zeit	92	48	151	291
Wohnlage, Entfernung	18	3	84	105
ÖV wird bereits genutzt	17	6	74	97
Auto für Arbeit	16	19	9	44
Grundsätzlich pro Auto	19	8	2	29
Fahrrad bevorzugt	5	8	15	28
Gesundheit, Alter	5	2	3	10
Allgemeines	11	22	83	116
Politik	4	3	14	21
Total	223	142	729	1'094

Zentrale Ergebnisse

- Knapp zwei Drittel glauben, dass sie bei einem besseren ÖV-Angebot dieses in Zukunft häufiger nutzen würden.
- Von Jungen wird diese Meinung stärker vertreten als von Älteren.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU wird mit 72% noch deutlicher Umsteigebereitschaft signalisiert als in der GU mit 64%.

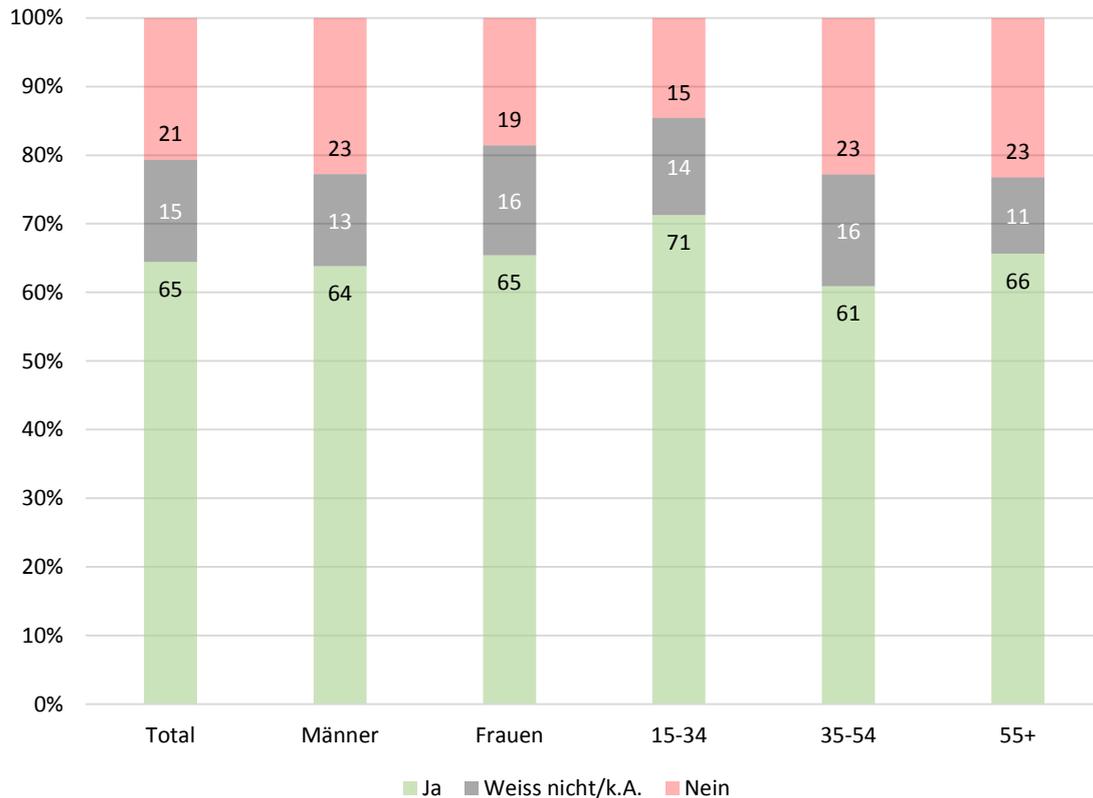
Grenzgänger/-innen (GG)

- Die Umsteigebereitschaft ist bei Grenzgänger/-innen etwa gleich hoch wie bei den Einheimischen.
- Grenzgänger/-innen aus Österreich signalisieren die höchste Umsteigebereitschaft, diejenigen aus Deutschland die niedrigste.

Geschlossene Umfrage

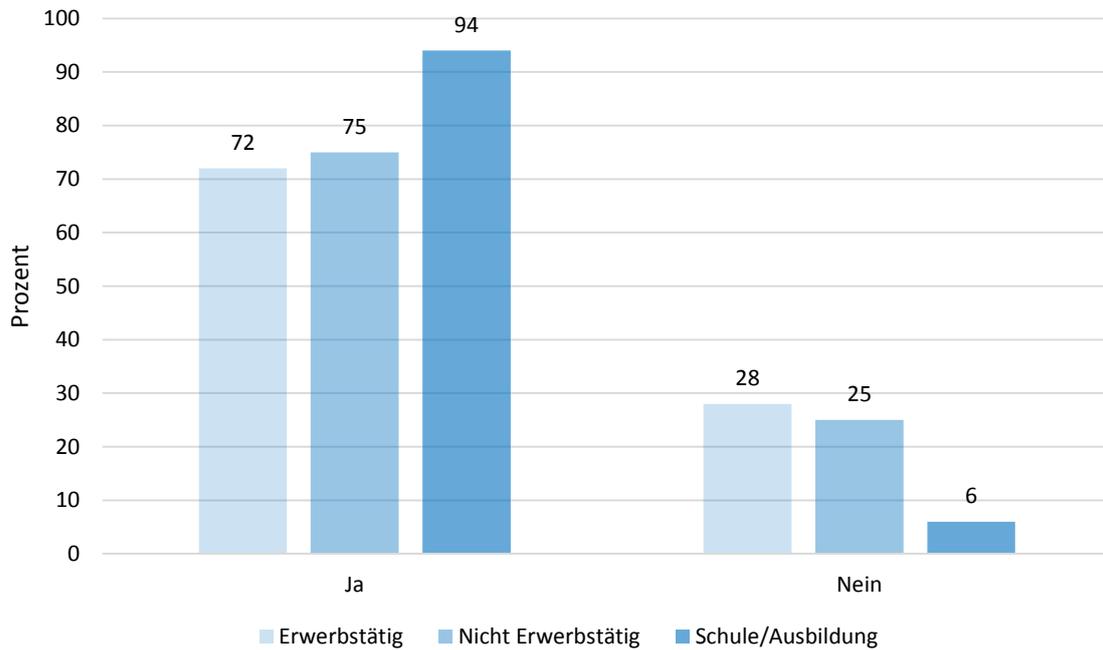
Fast zwei Drittel der Befragten geben an, dass sie vermehrt auf den öffentlichen Verkehr umsteigen würden, wenn das Angebot besser wäre, 21 Prozent würden dies nicht tun, 15 Prozent wissen es nicht oder machen keine Angabe. Zwischen den Geschlechtern zeigt sich kein signifikanter Unterschied, im Altersvergleich zeigt sich hingegen bei den Jungen eine etwas grössere Bereitschaft, eventuell auf den ÖV umzusteigen.

Potenzielles Umsteigen auf ÖV – Einheimische (nach Geschlecht und Alter; in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



Eine Bereitschaft, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, wird von allen mehrheitlich signalisiert, unabhängig vom Erwerbsstatus. Besonders stark ausgeprägt ist dies in der Gruppe der Schüler/-innen und Auszubildenden. Aber auch die Erwerbstätigen und Nichterwerbstätigen geben mit grosser Mehrheit von 72 bis 75 Prozent an, dass sie bei einem besseren Angebot vermehrt öffentliche Verkehrsmittel benutzen würden.

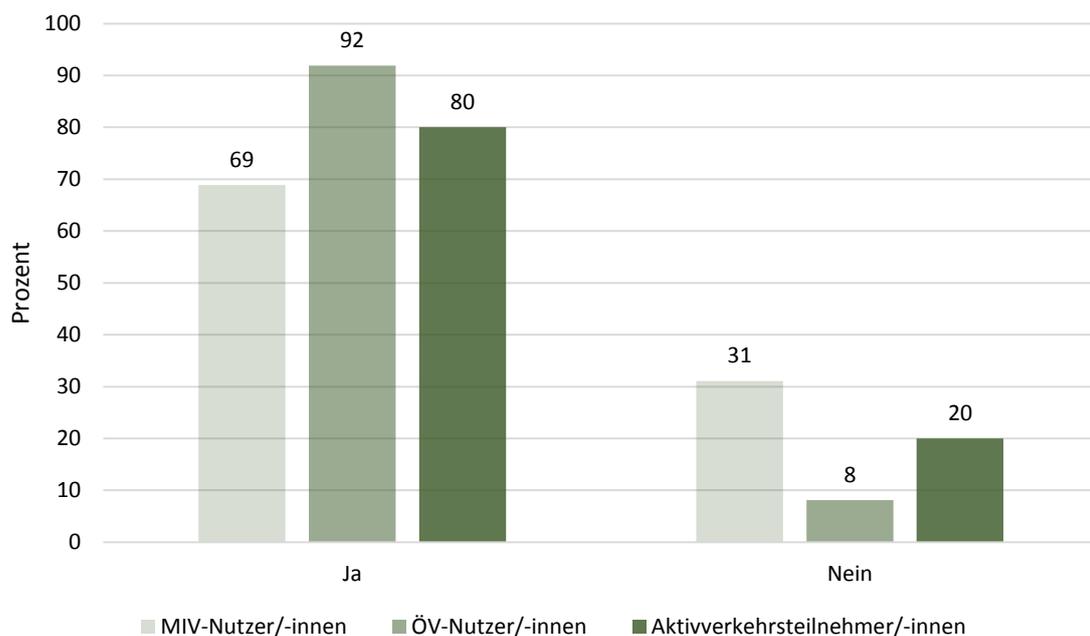
Bereitschaft zur häufigeren Nutzung des ÖV – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'196, gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.156***

Eine latente Bereitschaft, bei einer Verbesserung des ÖV-Systems den ÖV künftig häufiger oder überhaupt zu nutzen, zeigt sich in allen Mobilitätssegmenten. Besonders gross ist die Nutzungserwartung derjenigen, die bereits heute den ÖV nutzen. Klare Mehrheiten zeigen sich aber auch bei denjenigen, die aktuell den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildungsstätte hauptsächlich mit dem Auto oder andererseits zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurücklegen.

Bereitschaft zur häufigeren Nutzung des ÖV – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=795 gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



Cramers V=.214***

Weitere Besonderheiten

- Umsteigebereitschaft etwas stärker ausgeprägt bei Jungen und bei Personen in Haushalten mit relativ geringer Zahl an Autos.

Kommentare zu «Weshalb nicht?»: N_{GU}=223 (N_{OU}=144)

Flexibilität: Mit 92 (48 in der offenen Umfrage) Bemerkungen wiesen viele darauf hin, dass sie mit dem Auto flexibler sind, dass es bequemer ist, man verschiedene Wege kombinieren kann u.a.

ÖV: In 36 (23) Bemerkungen wird begründet, dass sich der ÖV für sie nicht eignet; 17 (6) weisen darauf hin, dass sie bereits jetzt regelmässig den ÖV nutzen.

Auto: 19 (8) wollen nicht auf das Auto verzichten.

Wohnlage: 18 (3) begründen es mit der Wohnsituation, da die Ortschaft oder das Quartier zu weit weg von ÖV-Verbindungen ist.

Auto für Arbeit: 16 (19) weisen darauf hin, dass sie das Auto für die Arbeit brauchen.

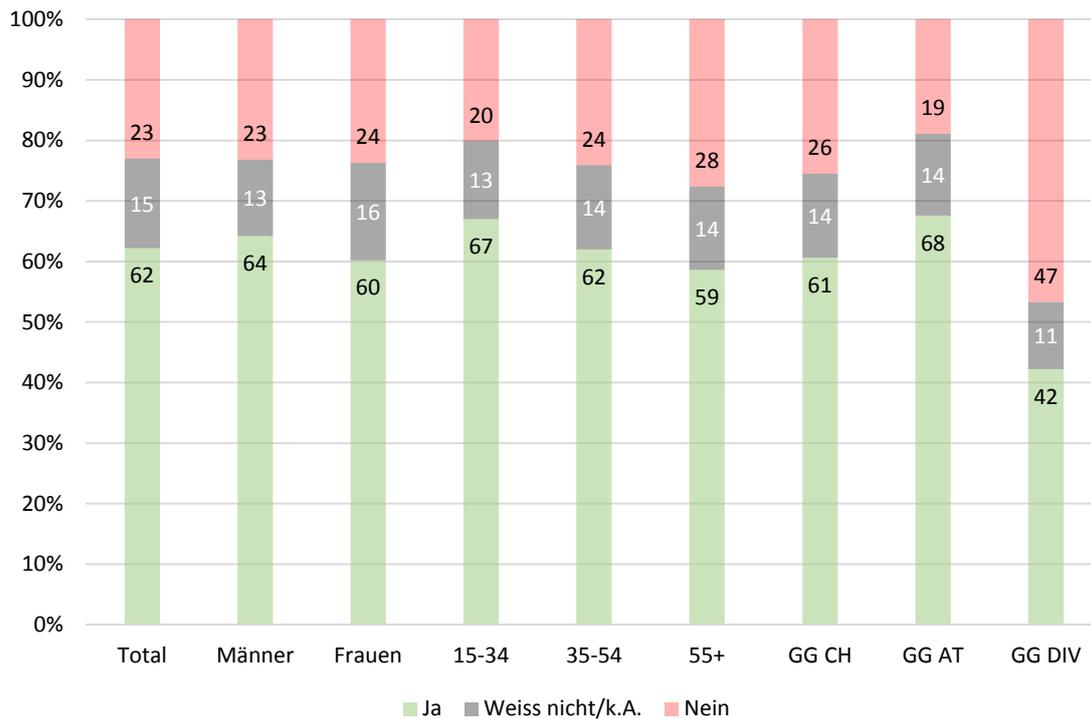
Weiteres: In wenigen Fällen wird es damit begründet, dass man lieber das Fahrrad verwendet oder dass man aus gesundheitlichen oder Altersgründen nicht den ÖV benutzt; 11 (24) Bemerkungen sind allgemeiner Natur. Einzelne Kommentare kritisieren, dass zu wenige Anreize gegeben werden oder dass ein betriebliches Mobilitätsmanagement fehlt.

Grenzgänger/-innen (GG)

In allen befragten Segmenten wird mehrheitlich signalisiert, dass man bei einem besseren ÖV-Angebot mitunter auf den ÖV umsteigen würde. Bei den jungen Grenzgänger/-innen ist diese Erwartung etwas höher als bei den älteren.

Nach Region betrachtet ist die Umsteigebereitschaft bei Grenzgänger/-innen aus Österreich am höchsten (68%), bei denjenigen aus Deutschland am tiefsten (42%), da der Zeitaufwand für den Arbeitsweg von vielen auch bei einem besseren ÖV-Angebot als zu hoch angesehen wird.

Potenzielles Umsteigen auf ÖV der Grenzgänger/-innen (nach Geschlecht, Alter, Wohnsitzland; in Prozent; N_{GG}=3'549 bis 3'586)



Kommentare zu «Weshalb nicht?»: N_{GG}=729

ÖV: 294 Kommentare gehen auf individuelle Bedürfnisse oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Nutzung des ÖV ein oder Bedingungen, die für ein Umsteigen erfüllt sein müssten.

Flexibilität: 151 Kommentare erläutern, dass aus Gründen der Flexibilität, der Zeitersparnis oder der Bequemlichkeit die ÖV-Nutzung in der Regel kaum infrage kommt.

Wohnlage: 84 Kommentare weisen auf die schwierige Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr aufgrund der spezifischen Wohnlage hin.

ÖV bereits genutzt: 74 erwähnen, dass sie nicht umsteigen können, weil sie den ÖV bereits nutzen.

Fahrrad bevorzugt: 15 geben an, dass sie das Fahrrad benutzen und dies dem ÖV vorziehen.

Auto für Arbeit: 9 erklären, dass sie das Auto zwingend für ihren Job brauchen.

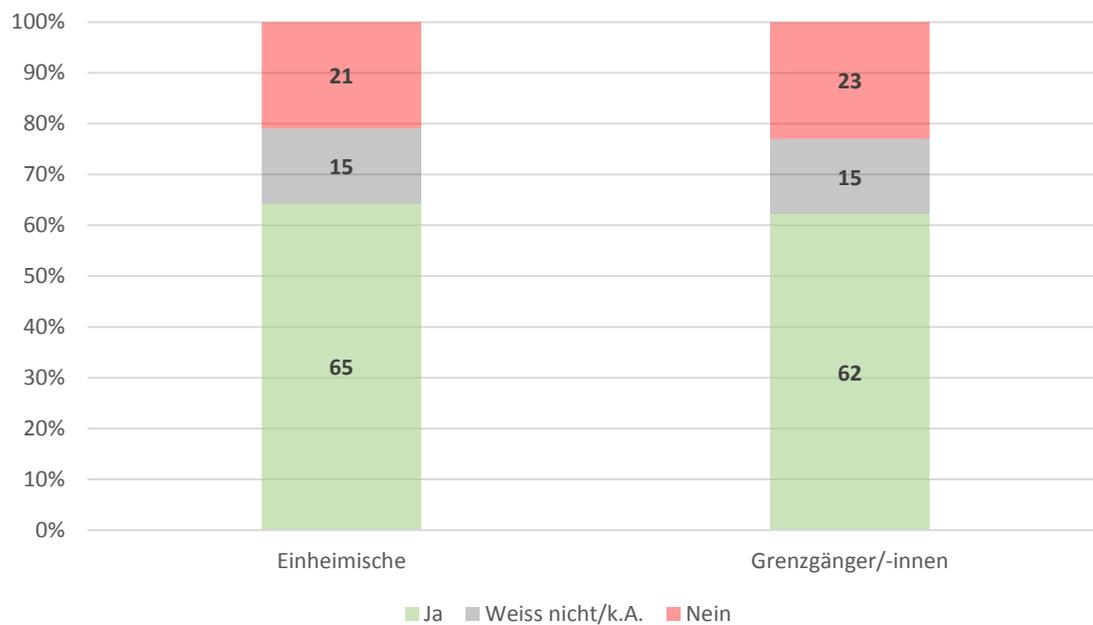
Politik: 14 Kommentare betonen die Notwendigkeit der internationalen Koordination, das Setzen von Anreizen, Bonus-/Malus-Systeme u.a.

Weiteres: 83 Bemerkungen sind allgemeiner Natur, 3 begründen das Nichtumsteigen mit dem Alter oder der Gesundheit, 2 sind aus Prinzip für das Auto.

Vergleich geschlossene Umfrage und Grenzgängerumfrage

Bei beiden Umfragen äussern etwas mehr als 60 Prozent die Meinung, dass sie bei einer Verbesserung des ÖV-Angebotes mitunter auf den ÖV umsteigen würden. Unter den Nein-Stimmen gibt es auch solche, die bereits jetzt regelmässig den ÖV nutzen und daher keine zusätzliche Umsteigeabsicht signalisieren können.

Potenzielles Umsteigen auf ÖV der Einheimischen und der Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GU}1'428, gewichtet; N_{GG}=3'662)



FRAGE: «WAS HALTEN SIE VON FOLGENDEN MASSNAHMEN BETREFFEND FAHRRAD UND FUSSGÄNGER/-INNEN IN LIECHTENSTEIN?»

Skala von 1 (nicht einverstanden) bis 6 (voll und ganz einverstanden) – Zutreffendes ankreuzen

Fahrradnetz weiter ausbauen	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Durchgängige Fusswege in den Quartieren schaffen	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ladestationen für E-Bikes stärker ausbauen	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Unterstellplätze für Fahrräder bei Haltestellen, Arbeitsplätzen etc. ausbauen	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

Zentrale Ergebnisse

- Mehrheitlich begrüsst werden ein Ausbau des Fahrradnetzes, mehr Unterstellplätze für Fahrräder und ein Ausbau der Fusswege in den Quartieren.
- Ein Ausbau von Ladestationen für E-Bikes wird dagegen nur von rund 40 Prozent unterstützt.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU werden folgende Massnahme öfter «voll und ganz» unterstützt als in der GU:
- Ausbau Fahrradnetz (43 bzw. 33%).

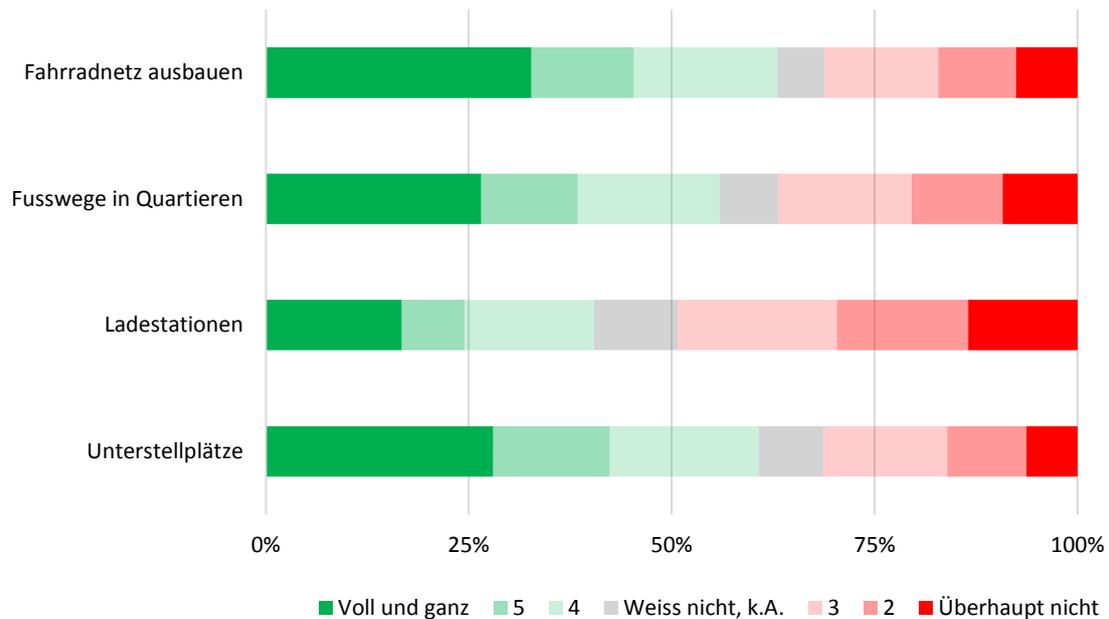
Grenzgänger/-innen (GG)

- Grenzgänger/-innen sehen Massnahmen im Bereich des Langsam- und Aktivverkehrs als weniger wichtig an als die Einheimischen.

Geschlossene Umfrage

Mehr als 60 Prozent sprechen sich tendenziell für einen Ausbau des Fahrradnetzes und für mehr Unterstellplätze für Fahrräder bei Haltestellen und Arbeitsstätten aus (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala). Auch der Ausbau von Fusswegen in den Quartieren findet mehr Zustimmung als Ablehnung. Eher Skepsis herrscht jedoch in Bezug auf Ladestationen für E-Bikes. Rund 40 Prozent sind eher dafür, rund 50 Prozent eher dagegen.

Zustimmung zu Massnahmen im Bereich Fahrrad und Fussgänger/-innen durch Einheimische (in Prozent; N_{GU}=1'428)



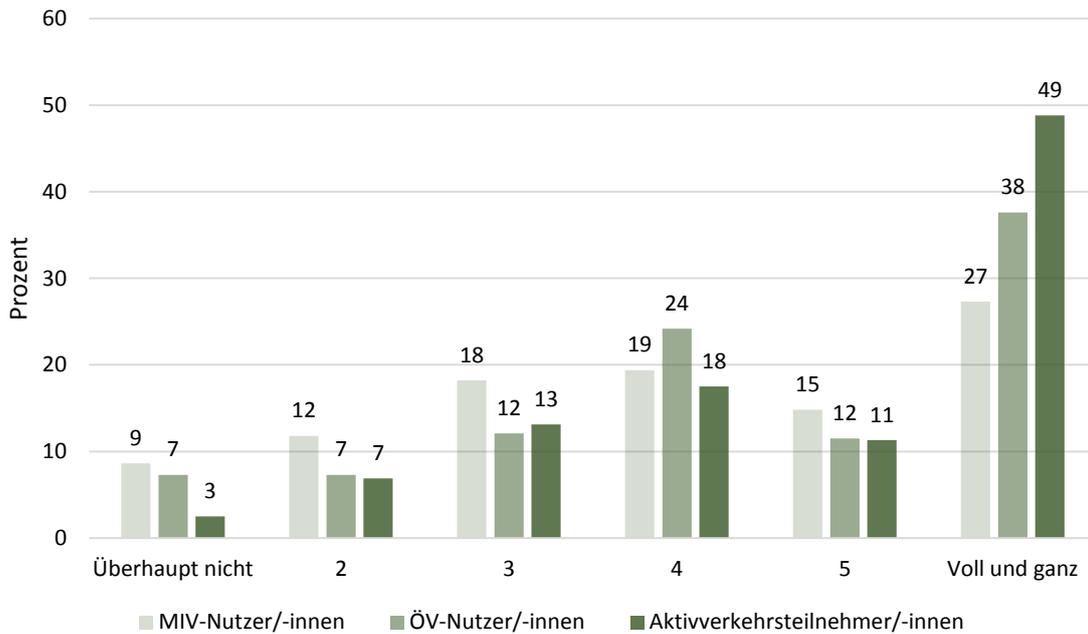
Weitere Besonderheiten

- Fahrradnetz ausbauen:
 - Zustimmung bei Älteren und ausländischen Staatsangehörigen etwas stärker als bei den anderen.
- Unterstellplätze für Fahrräder:
 - Zustimmung bei Teilzeitbeschäftigten mit einem Pensum bis 50% am grössten (42% «voll und ganz einverstanden»), bei Vollzeitbeschäftigten am geringsten (23%).

Es zeigen sich keine signifikanten Unterschiede nach Erwerbsstatus (Erwerbstätig, Nicht-erwerbstätig, Schule/Ausbildung) bei den Fragen nach dem Ausbau des Fahrradnetzes, durchgängigen Fusswegen, Ladestationen für E-Bikes und Unterstellplätze für Fahrräder.

Mit einem weiteren Ausbau des Fahrradnetzes sind alle Mobilitätssegmente mehrheitlich einverstanden. Besonders stark wird diese Massnahmen von denjenigen begrüsst, die den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildungsstätte mehrheitlich mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurücklegen: 49 Prozent sind in diesem Segment damit voll und ganz einverstanden.

Zustimmung zum Ausbau des Fahrradnetzes – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=886 gewichtet; ohne «Weiss nicht», «Keine Angabe»)



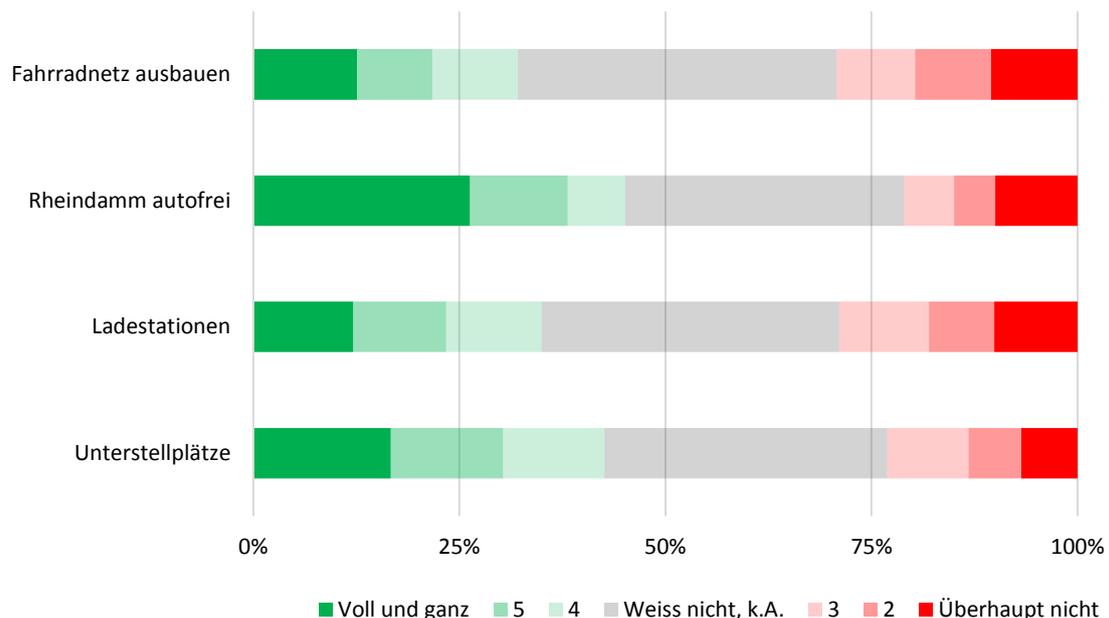
Cramers V=.145***

Grenzgänger/-innen

Die Frage zu Fahrrad und Fusswegnetz wurde bei der Grenzgängerumfrage modifiziert. Es wurde auch spezifisch abgefragt, ob der Rheindamm autofrei sein sollte.

Insgesamt zeigt sich, dass zwischen rund 30 und 40 Prozent zum Langsam- und Aktivverkehr keine Meinung haben. Am stärksten wird von den Antwortenden ein autofreier Rheindamm als Massnahme für den Fahrradverkehr plädiert. Auch die Verbesserung von Unterstellplätzen für Fahrräder und E-Bikes findet eine deutlich mehrheitliche Zustimmung. Alle abgefragten Massnahmen finden mehr zustimmende als ablehnende Stimmen.

Beurteilung von Massnahmen im Bereich Fahrrad und Fussgänger/-innen durch Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GG}=3'662)



Weitere Besonderheiten

- Fahrradnetz verbessern:
 - Von Frauen stärker begrüsst (59% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als von Männern (51%).
- Ladestationen:
 - Im ältesten Segment mehr begrüsst (63%) als in jüngeren Segmenten (56% bzw. 50%).
 - Von Frauen etwas stärker unterstützt (62%) als von Männern (53%).
- Unterstellplätze:
 - Von Frauen etwas mehr unterstützt (71%) als von Männern (63%).

Vergleich geschlossene Umfrage und Grenzgängerumfrage

Zum Langsam- und Aktivverkehr haben Grenzgänger/-innen viel häufiger als Einheimische keine Meinung. Bei den Fragen, die beiden Befragungssegmenten gestellt wurden, überwiegen bei beiden die eher positive als negative Beurteilung des Ausbaus von Unterstellplätzen für Fahrräder und E-Bikes, während der Ausbau von Ladestationen für E-Bikes von Grenzgänger/-innen etwas positiver beurteilt wird. Umgekehrt plädieren die Einheimischen stärker für einen Ausbau des Radwegnetzes.

PERSPEKTIVEN UND VERKEHRSKONZEPT

THEMA

- Wie stark sollte ein Verkehrskonzept auf den motorisierten Individualverkehr, auf Busse, die Bahn, den Fahrradverkehr und Fussgänger/-innen abstellen?

FRAGE: «WIE STARK SOLLTE IN EINEM KÜNFTIGEN VERKEHRSKONZEPT AUF DIE FOLGENDEN VERKEHRSTRÄGER ABGESTELLT WERDEN?»

Skala von 1 (unwichtig) bis 6 (sehr wichtig) – Zutreffendes ankreuzen

Starker ÖV mit Bussen	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Starker ÖV in Kombination Bus und Bahn	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Motorisierter Individualverkehr (Auto)	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Langsamverkehr (Fahrrad, Fussgänger)	1-----2-----3-----4-----5-----6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

Zentrale Ergebnisse

- Bus oder die Kombination von Bus und Bahn werden für die weitere Verkehrsentwicklung als am bedeutendsten angesehen.
- Am wenigsten stark soll in einem künftigen Verkehrskonzept auf den motorisierten Individualverkehr abgestellt werden.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU werden folgende Massnahmen öfter als sehr wichtig erachtet als in der GU:
 - Kombination von Bus und Bahn (45 bzw. 34%);
 - Langsam- und Aktivverkehr (38 bzw. 27%).

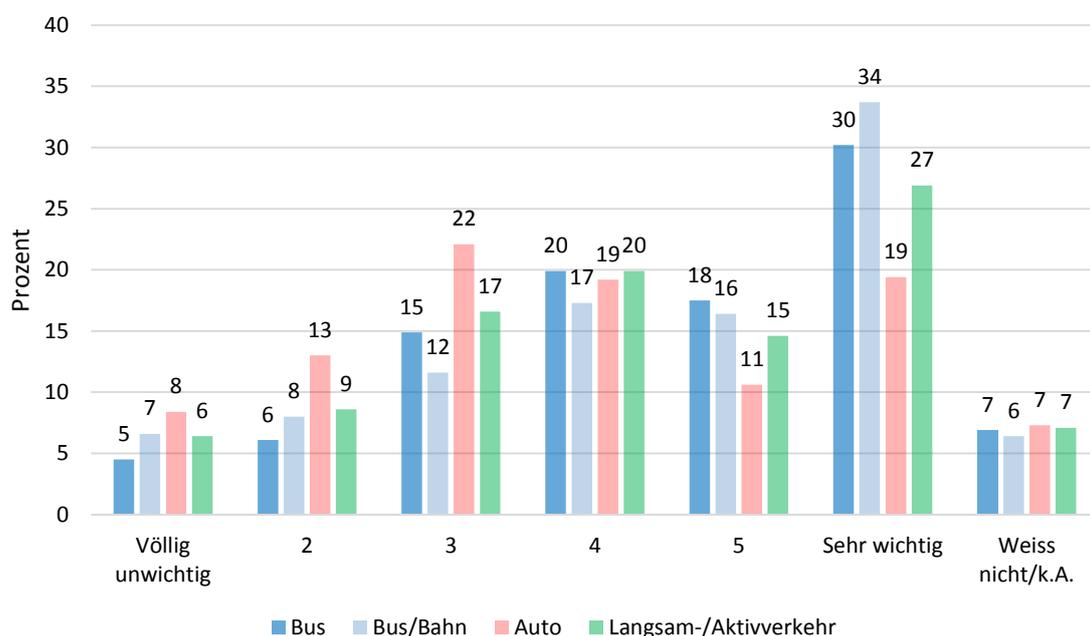
Grenzgänger/-innen (GG)

- Grenzgänger/-innen erachten den Ausbau des ÖV in Kombination von Bahn und Bus als besonders wichtig.

Geschlossene Umfrage

34 Prozent erachten einen starken öffentlichen Verkehr in Kombination von Bus und Bahn als sehr wichtig (Wert 6 auf einer 6er-Skala). Die Kombination von Bus und Bahn wird somit stärker bewertet als der ÖV alleine mit Bussen. Mit 27 Prozent «sehr wichtig» wird auch dem Langsam- und Aktivverkehr ein hoher Stellenwert in einem künftigen Verkehrskonzept eingeräumt. Der motorisierte Individualverkehr wird dagegen in einem zukunftsorientierten Verkehrskonzept deutlich weniger als sehr wichtig erachtet. Dennoch ergeben sich auch beim motorisierten Individualverkehr mehr zustimmende Werte (4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als ablehnende (Werte 1 bis 3): 49 Prozent erachten ihn als eher bis sehr wichtig, 44 Prozent als eher oder völlig unwichtig.

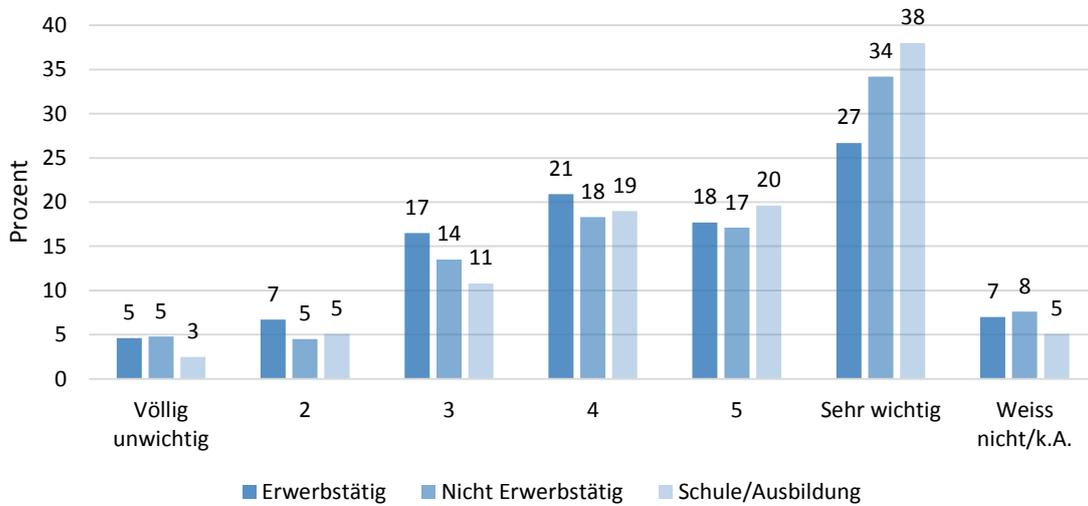
Beurteilung der Verkehrsträger für ein Verkehrskonzept der Zukunft durch Einheimische (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



In den folgenden Grafiken zeigt sich, dass die Erwerbstätigen, Nichterwerbstätigen sowie Schüler/-innen und Auszubildenden zu ähnlichen Einschätzungen gelangen, welche Bedeutung verschiedene Verkehrssysteme für ein Verkehrskonzept der Zukunft haben. Die Jungen in Schule und Ausbildung legen etwas mehr Wert auf den öffentlichen Verkehr mit Bussen oder auch in Kombination mit der Bahn, die Erwerbstätigen betonen den motorisierten Individualverkehr etwas stärker als die anderen, Nichterwerbstätige erachten den Langsam- und Aktivverkehr etwas häufiger als die anderen als wichtig. All diese Differenzen sind jedoch statistisch betrachtet nicht signifikant.

Hingegen zeigen sich je nach Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder Ausbildungsstätte jeweils Unterschiede in der Beurteilung der Bedeutung einzelner Verkehrsträger für ein Verkehrskonzept der Zukunft.

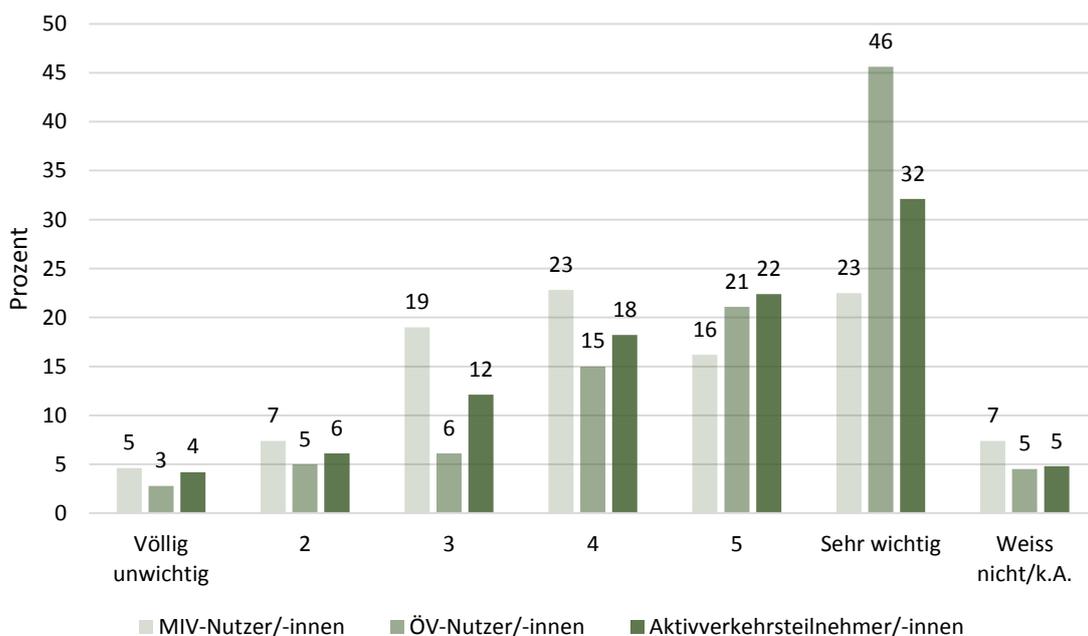
Bedeutung ÖV (Bus) für ein Verkehrskonzept der Zukunft – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'399, gewichtet)



Cramers V=0.082 n.s.

Der ÖV mittels Bussen wird von allen Mobilitätssegmenten als wichtig für ein künftiges Verkehrskonzept beurteilt. Besonders betont wird dies von denjenigen, die bereits jetzt den Bus für den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildungsstätte verwenden: 46 Prozent erachten den ÖV mittels Bussen als sehr wichtig, insgesamt 82 Prozent als eher oder sehr wichtig (Werte 4 bis 6). Von denjenigen, die stärker auf das Auto für ihren Arbeitsweg abstützen, erachten 62 Prozent die Busse als eher bis sehr wichtig, unter den Aktivverkehrsteilnehmer/-innen sind es 73 Prozent.

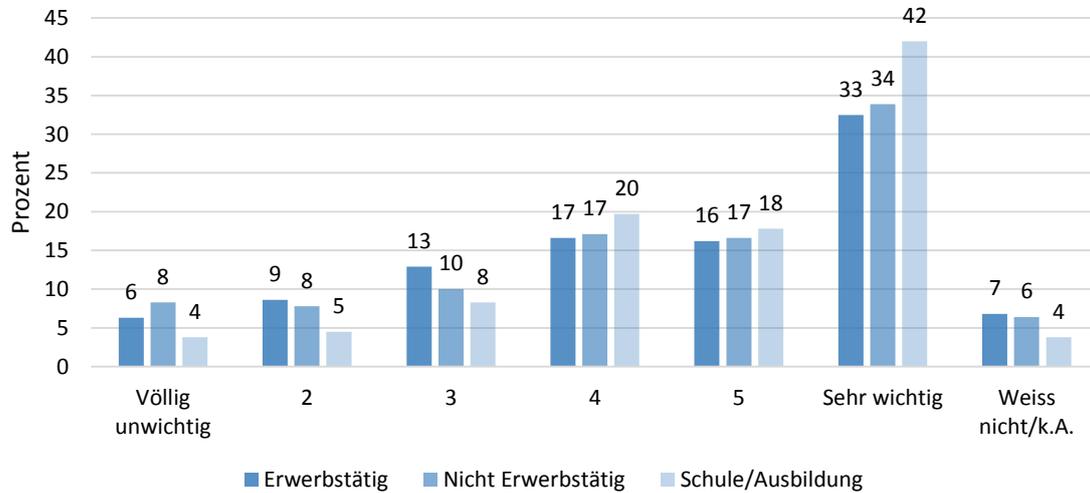
Bedeutung ÖV (Bus) für ein Verkehrskonzept der Zukunft – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=936 gewichtet)



Cramers V=.177***

Die Kombination von Bus und Bahn wird unabhängig vom Erwerbsstatus mehrheitlich als wichtig bis sehr wichtig für ein Verkehrskonzept der Zukunft erachtet.

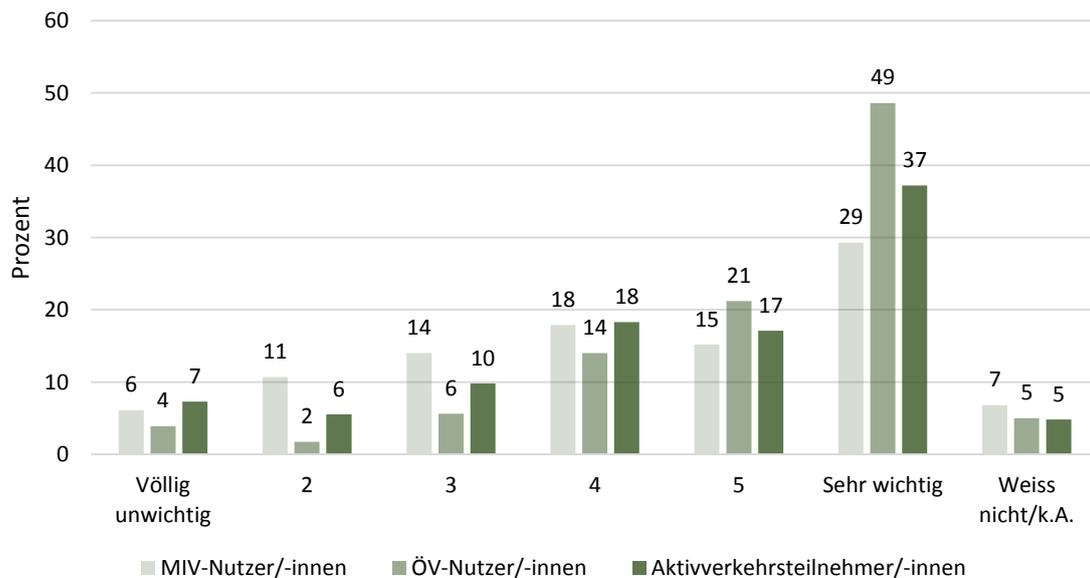
Bedeutung ÖV (Bus und Bahn) für ein Verkehrskonzept der Zukunft – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'400, gewichtet)



Cramers V=0.080 n.s.

Eine Kombination von Bus und Bahn findet eine besonders starke Zustimmung bei den aktuellen ÖV-Nutzer/-innen: 49 Prozent derjenigen, die hauptsächlich den ÖV für den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildungsstätte benutzen, erachten die Bus-Bahn-Kombination als sehr wichtig für ein Verkehrskonzept der Zukunft, 74 Prozent als eher bis sehr wichtig (Werte 4 bis 6).

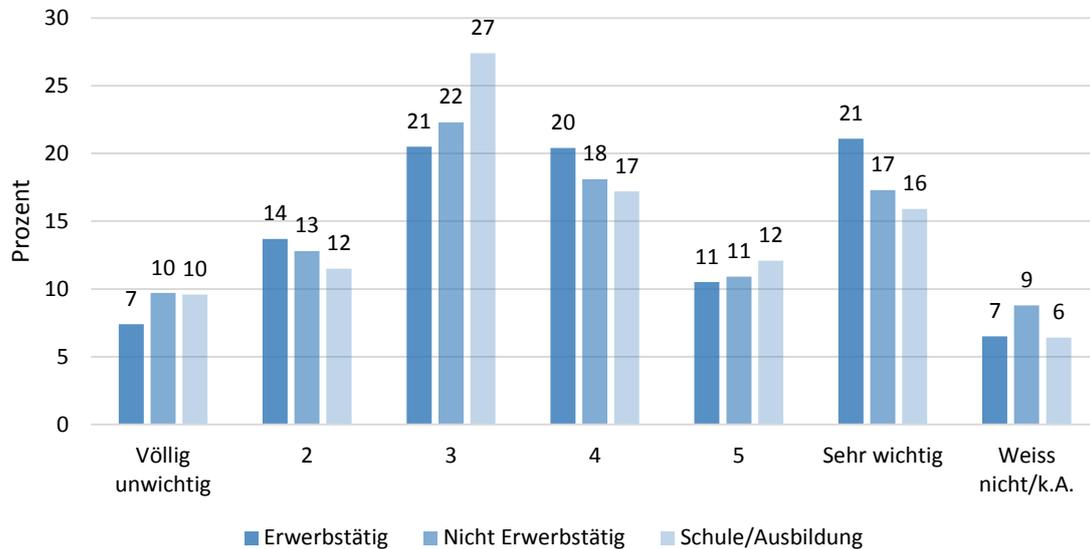
Bedeutung ÖV (Bus und Bahn) für ein Verkehrskonzept der Zukunft – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=934 gewichtet)



Cramers V=.168***

Dem motorisierten Individualverkehr wird mit Blick auf ein künftiges Verkehrskonzept weniger hohe Priorität eingeräumt als dem öffentlichen Verkehr – unabhängig vom Erwerbsstatus.

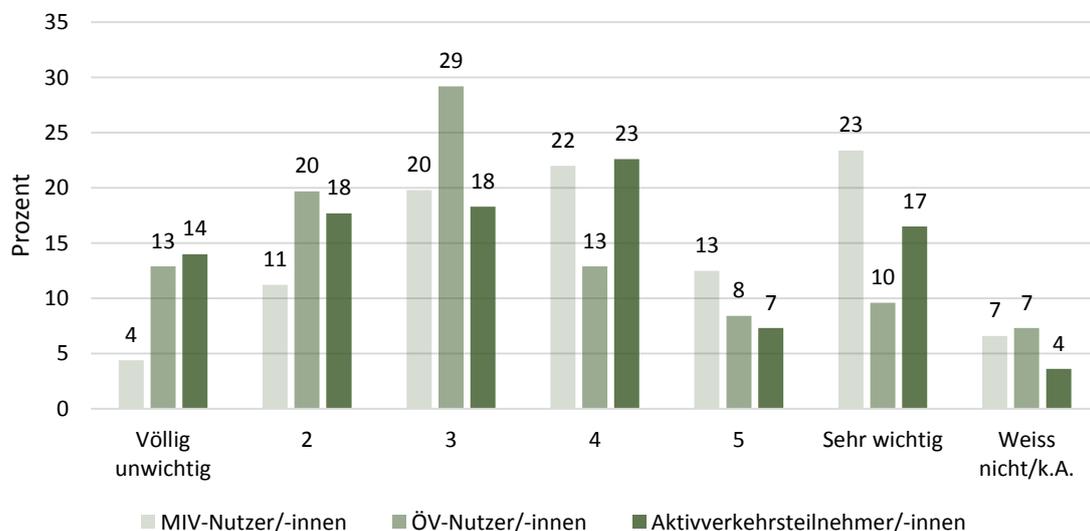
Bedeutung motorisierter Individualverkehr für ein Verkehrskonzept der Zukunft – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'398, gewichtet)



Cramers V=0.069 n.s.

Der motorisierte Individualverkehr wird nur von denjenigen mehrheitlich als bedeutend für ein Verkehrskonzept der Zukunft (Werte 4 bis 6) erachtet, die gegenwärtig hauptsächlich auf dieses Verkehrsmittel für den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildungsstätte setzen oder angewiesen sind. 23 Prozent von ihnen erachten den MIV als sehr wichtigen Bestandteil eines Verkehrskonzeptes, insgesamt 58 Prozent als eher bis sehr wichtig (Werte 4 bis 6). Unter den ÖV-Nutzer/-innen erachten dies nur 31 Prozent als eher bis sehr wichtig, von den Aktivverkehrsteilnehmer/-innen (Fahrrad; Fussgänger/-innen) 47 Prozent.

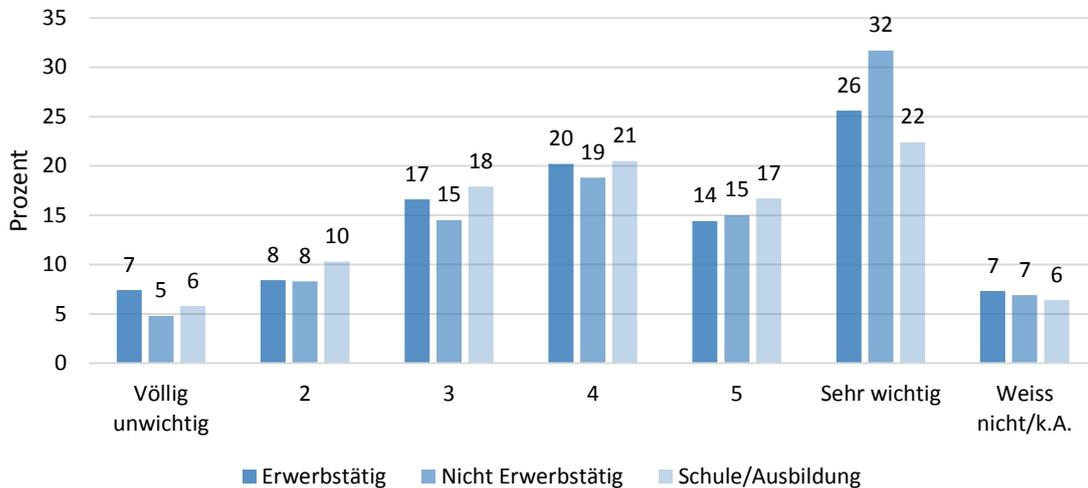
Bedeutung motorisierter Individualverkehr für ein Verkehrskonzept der Zukunft – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=932 gewichtet)



Cramers V=.188***

Dem Langsam- und Aktivverkehr wird unabhängig vom Erwerbsstatus eine ähnlich hohe Bedeutung für ein Verkehrskonzept der Zukunft attestiert. Dabei überwiegen die Meinungen, dass dieser Bereich wichtig ist (Werte 4 bis 6).

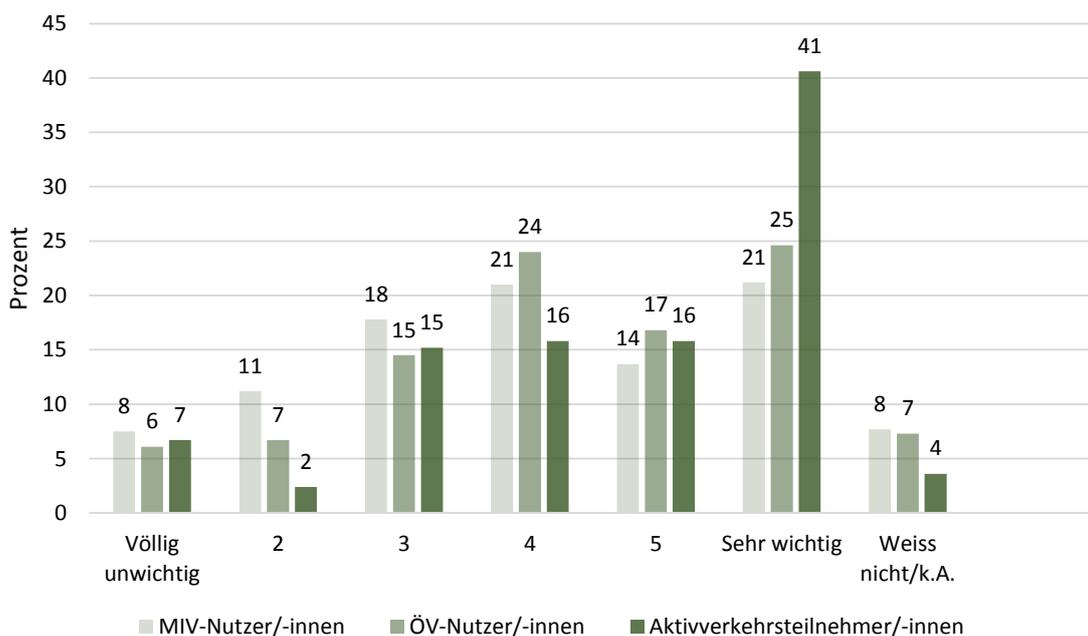
Bedeutung Aktivverkehr (Fahrrad/zu Fuss) für ein Verkehrskonzept der Zukunft – nach Erwerbsstatus (in Prozent; N_{GU}=1'396, gewichtet)



Cramers V=0.064 n.s.

Erwartungsgemäss erachten vor allem diejenigen, die bereits jetzt hauptsächlich zu Fuss oder mit dem Fahrrad den Weg zu Arbeit, Schule oder Ausbildungsstätte zurücklegen, den Langsam- und Aktivverkehr als besonders wichtigen Bestandteil eines Verkehrskonzeptes der Zukunft: 41 Prozent erachten dies als sehr wichtig, 73 Prozent als eher bis sehr wichtig (Werte 4 bis 6). Aber auch von den anderen Verkehrsteilnehmer/-innen wird der Langsam- und Aktivverkehr als wichtiger Teil eines künftigen Verkehrskonzeptes eingeschätzt.

Bedeutung Langsam- und Aktivverkehr (Fahrrad/zu Fuss) für ein Verkehrskonzept der Zukunft – nach Verkehrsmittel für Arbeits-, Schul- und Ausbildungsweg (in Prozent; N_{GU}=934 gewichtet)



Cramers V=.148***

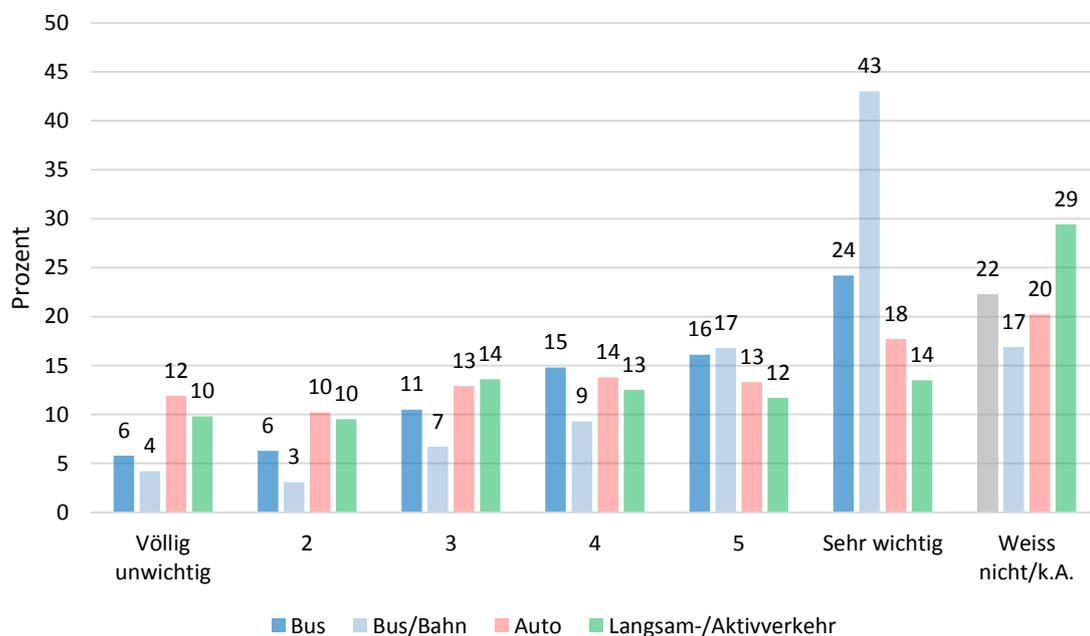
Weitere Besonderheiten

- Starker ÖV mit Bussen:
 - Von Frauen als wichtiger erachtet als von Männern (38% bzw. 27% «sehr wichtig»).
- Kombination Bus und Bahn:
 - Besonders stark von im Ausland Beschäftigten betont: Von 48% als sehr wichtig beurteilt.
- Motorisierter Individualverkehr:
 - Steigende Zustimmung mit steigender Anzahl Autos pro erwachsene Person im Haushalt: 14% «sehr wichtig» bei Personen ohne Auto bis 34% «sehr wichtig» bei Personen in Haushalten mit mehr als einem Auto.
- Langsam- und Aktivverkehr:
 - Steigende Zustimmung mit sinkender Zahl Autos pro erwachsene Person im Haushalt: 39% «sehr wichtig» bei Personen ohne Auto bis 23% «sehr wichtig» bei Personen in Haushalten mit mehr als einem Auto.

Grenzgänger/-innen (GG)

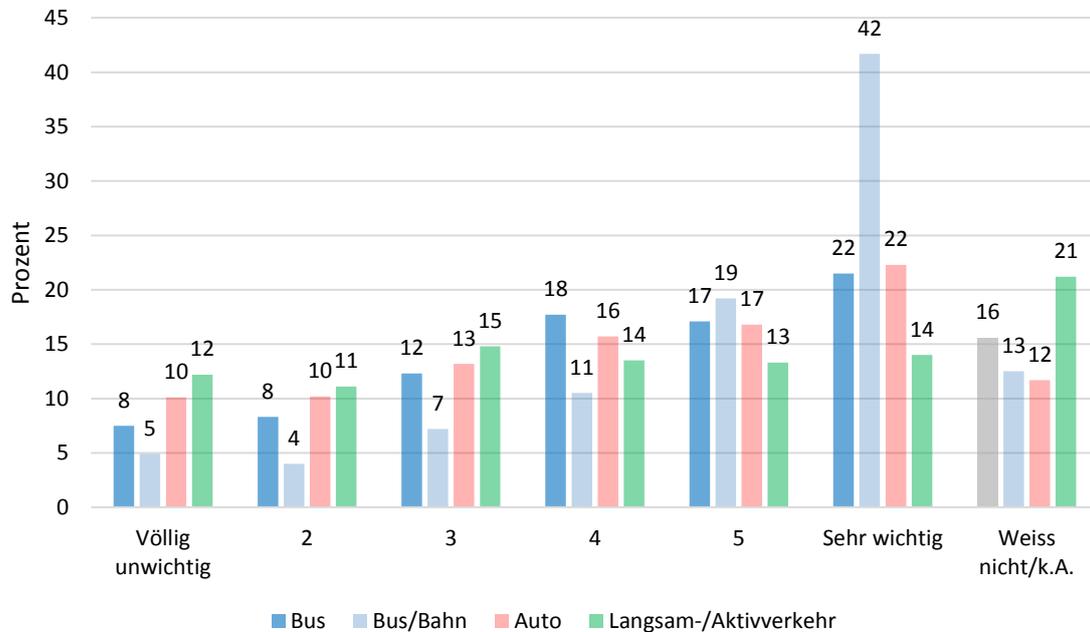
Von den Grenzgänger/-innen wird der Ausbau des Bussystems, insbesondere aber in Kombination mit der Bahn, als am wichtigsten beurteilt. 43 Prozent erachten die Kombination von Bus und Bahn als sehr wichtig für ein Verkehrskonzept der Zukunft. Obwohl 17 Prozent hierzu keine Meinung haben, erachten es 69 Prozent als eher bis sehr wichtig (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala), während es nur 14 Prozent als eher bis völlig unwichtig erachten (Werte 1 bis 3 auf einer 6er-Skala).

Beurteilung der Verkehrsträger für ein Verkehrskonzept der Zukunft durch Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GG}=3'662)



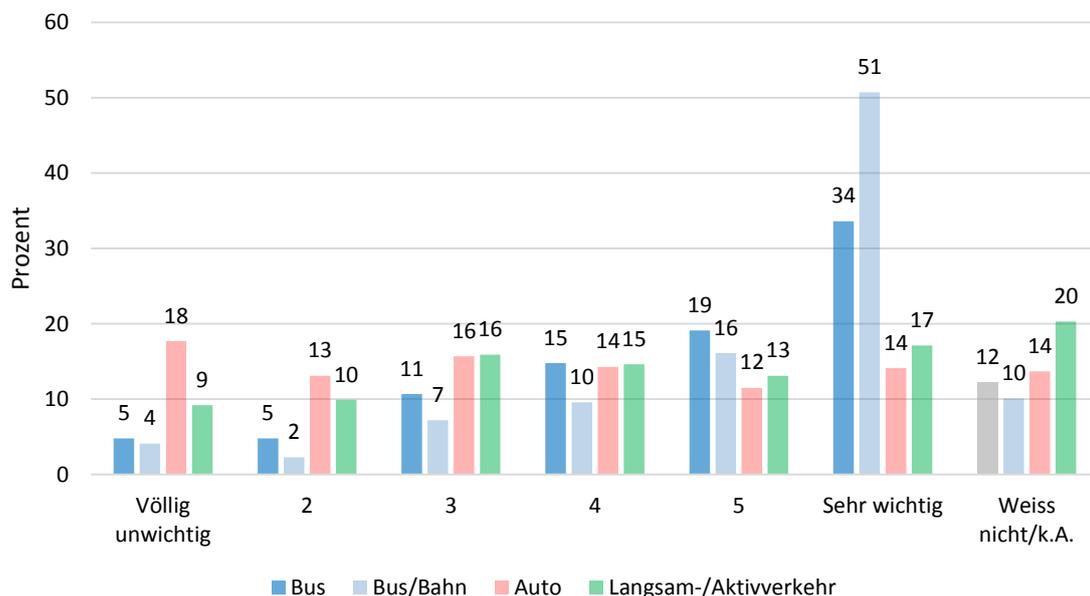
Die Grenzgänger/-innen aus der Schweiz setzen die Priorität wie die Gesamtheit der Grenzgänger/-innen bei einer Kombination von Bus und Bahn. Das Bussystem ohne Bahn und der motorisierte Individualverkehr werden ebenfalls mehrheitlich als wichtig erachtet, wenngleich deutlich hinter der Kombination von Bahn und Bus.

Beurteilung der Verkehrsträger für ein Verkehrskonzept der Zukunft durch Grenzgänger/-innen aus der Schweiz (in Prozent; N_{GG/CH}=1'910)



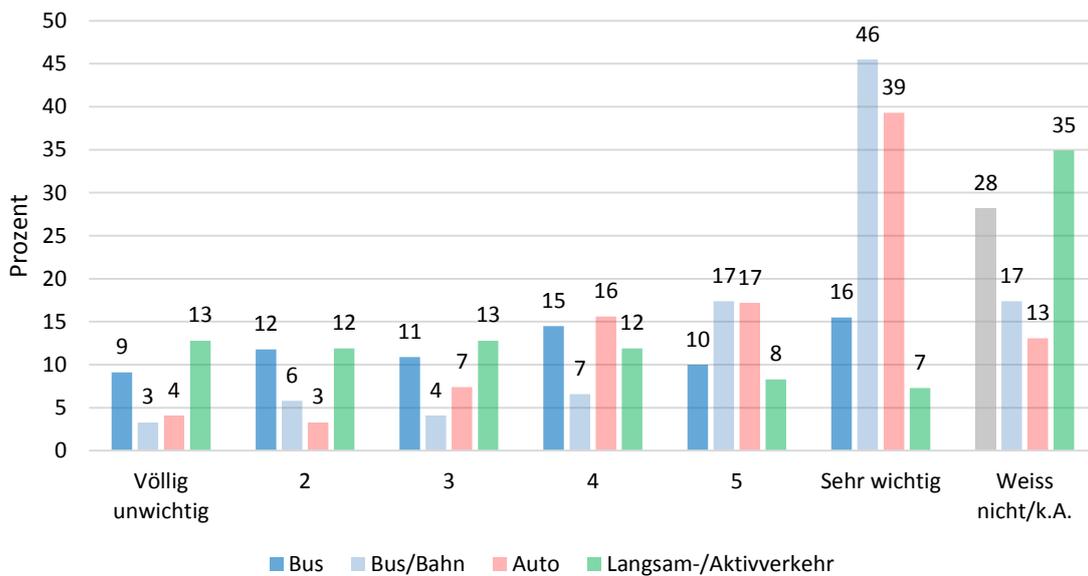
Für Grenzgänger/-innen aus Österreich genießt ebenfalls die Kombination aus Bahn und Bus die höchste Priorität. 77 Prozent erachten dies als wichtig, 51 Prozent als sehr wichtig. An zweiter Stelle rangiert der Busverkehr, der insgesamt 68 Prozent positive Bewertung bekommt (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala), von 34 Prozent sogar als sehr wichtig taxiert wird.

Beurteilung der Verkehrsträger für ein Verkehrskonzept der Zukunft durch Grenzgänger/-innen aus Österreich (in Prozent; N_{GG/AT}=1'582)

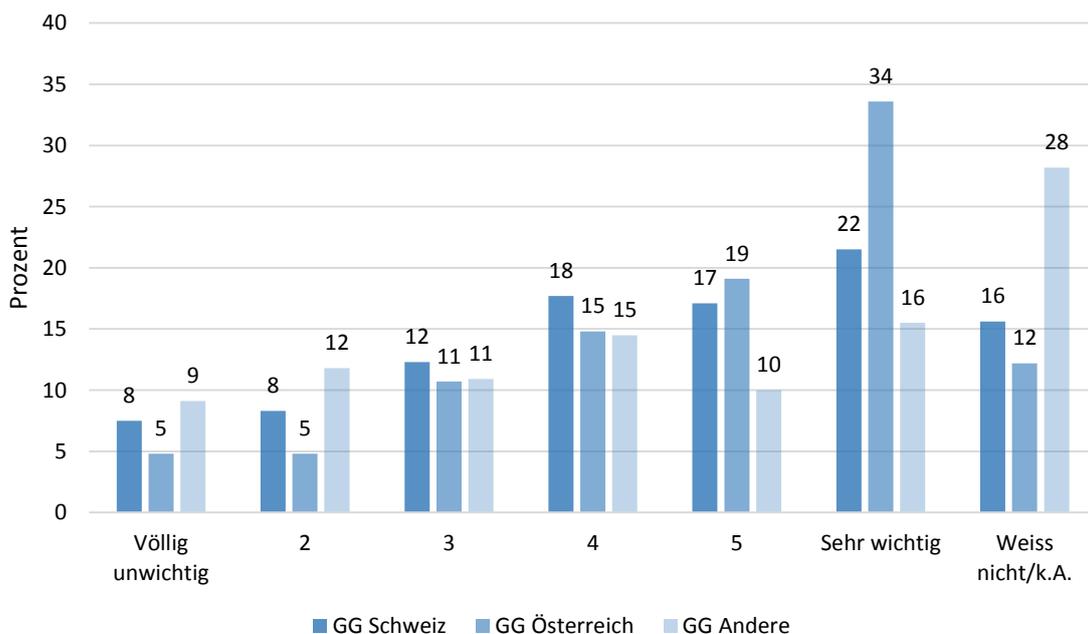


Grenzgänger/-innen aus anderen Staaten – grossmehrheitlich Deutschland – erachten neben der Kombination von Bahn und Bus auch den Autoverkehr als wichtig. Für 46 Prozent sind Bahn und Bus für ein künftiges Verkehrskonzept sehr wichtig, beim Autoverkehr sind es 39 Prozent. Insgesamt erachten 70 Prozent Bahn und Bus als wichtig, 72 Prozent den Autoverkehr (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala).

Beurteilung der Verkehrsträger für ein Verkehrskonzept der Zukunft durch Grenzgänger/-innen aus anderen Staaten (in Prozent; N_{GG/DIV}=135)

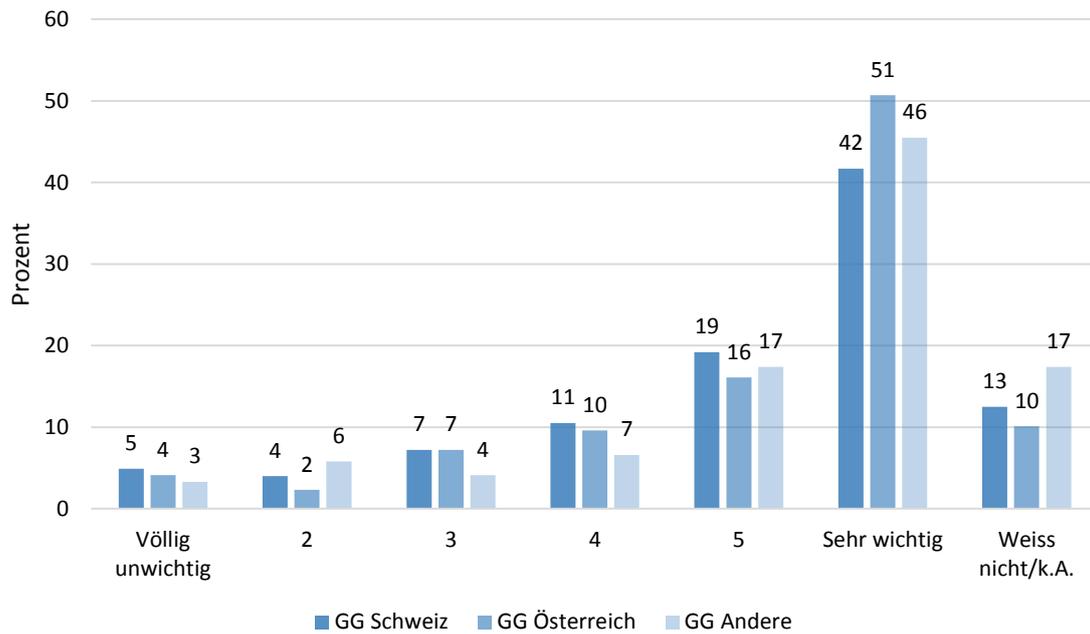


Bedeutung verschiedener Verkehrssysteme für ein Verkehrskonzept der Zukunft – ÖV (Bus) (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'313; N_{GG/CH}=1'761; N_{GG/AT}=1'442; N_{GG/DIV}=110)



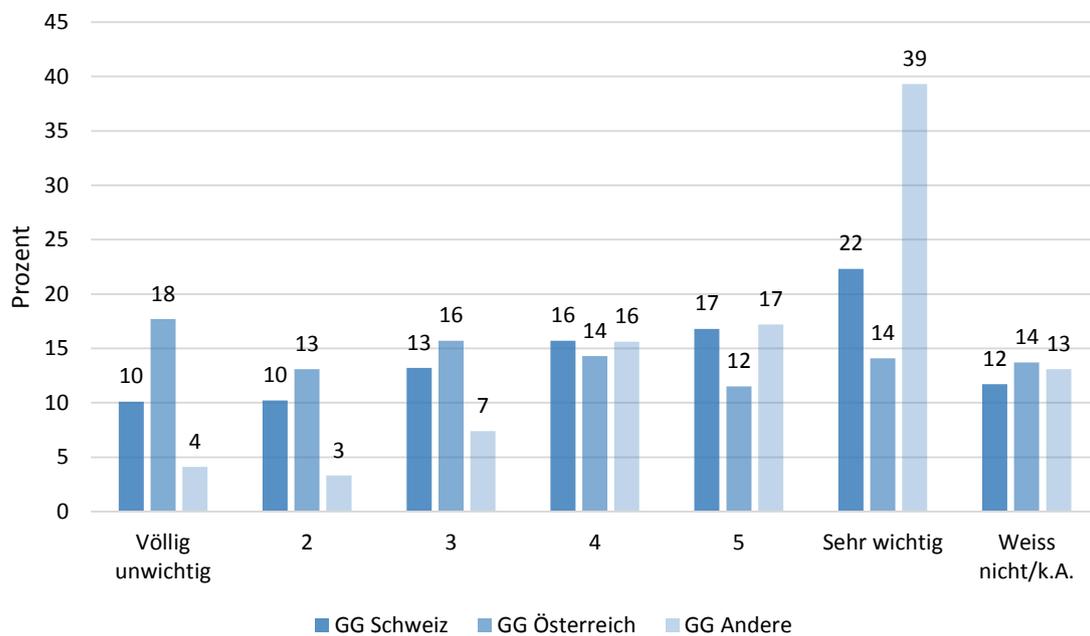
Cramers V=0.129***

Bedeutung verschiedener Verkehrssysteme für ein Verkehrskonzept der Zukunft – ÖV (Bus und Bahn)
 (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'423; N_{GG/CH}=1'822; N_{GG/AT}=1'480; N_{GG/DIV}=121)



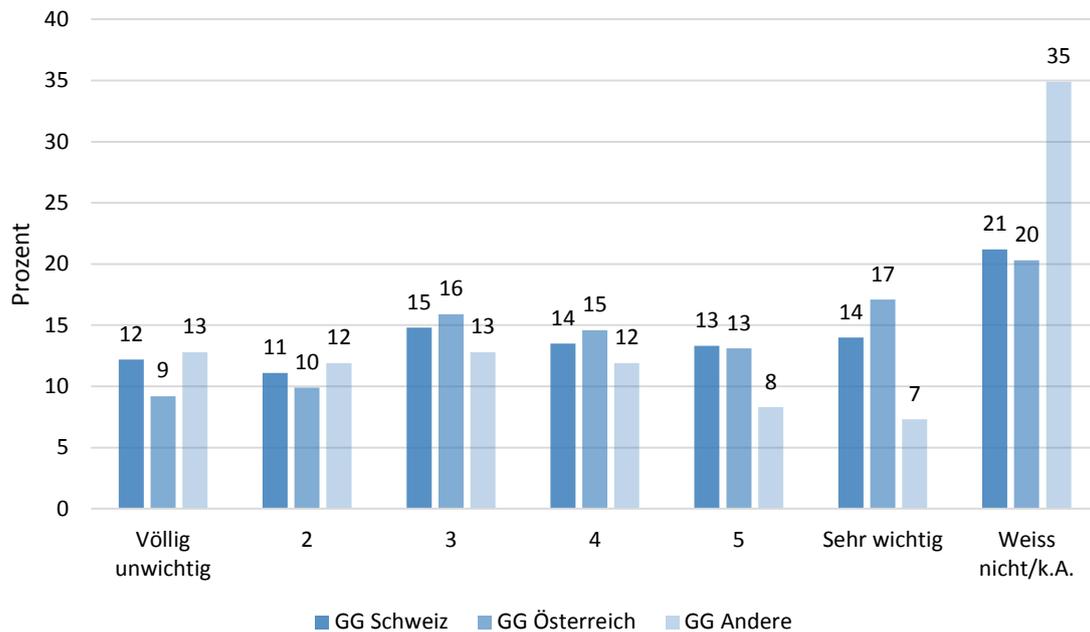
Cramers V=0.078***

Bedeutung verschiedener Verkehrssysteme für ein Verkehrskonzept der Zukunft – Motorisierter Individualverkehr
 (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'327; N_{GG/CH}=1'800; N_{GG/AT}=1'405; N_{GG/DIV}=122)



Cramers V=0.143***

Bedeutung verschiedener Verkehrssysteme für ein Verkehrskonzept der Zukunft – Langsam- und Aktivverkehr (in Prozent; N_{GG/TOTAL}=3'267; N_{GG/CH}=1'761; N_{GG/AT}=1'397; N_{GG/DIV}=109)



Cramers V=0.070**

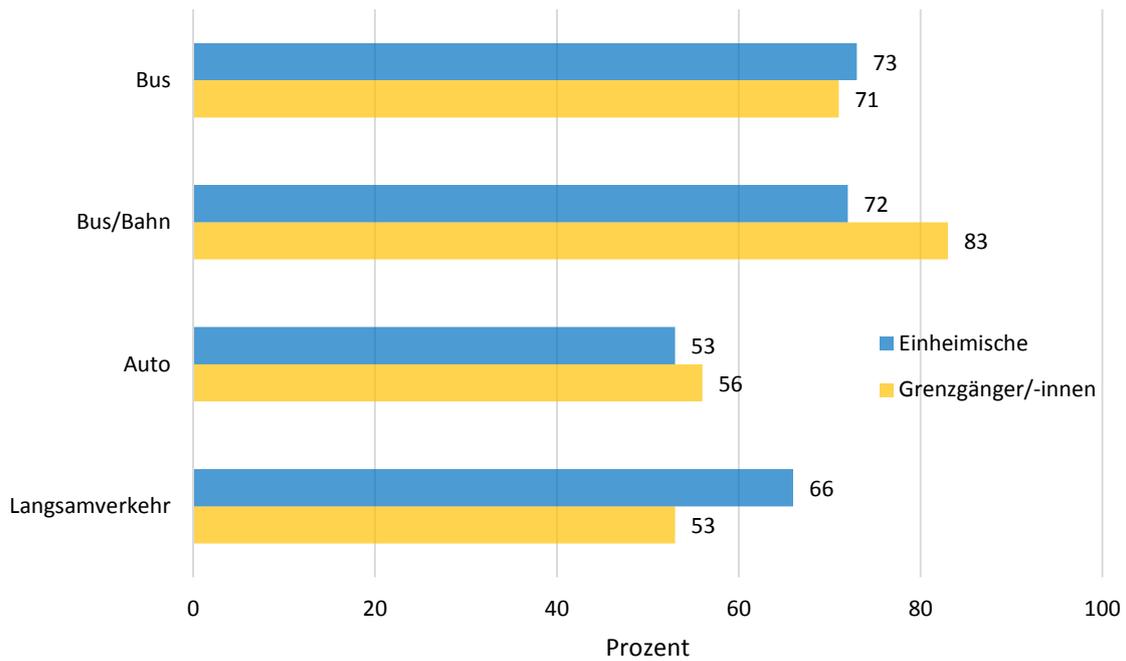
Weitere Besonderheiten

- ÖV mit Bus:
 - Im ältesten Segment höherer Zuspruch (80% Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) als in den jüngeren (je 70%).
 - Frauen unterstützen dies stärker (77%) als Männer (69%).
- ÖV mit Bus und Bahn:
 - Von Frauen (88%) noch stärker befürwortet als von Männern (82%).

Vergleich geschlossene Umfrage und Grenzgängerumfrage

Einheimische werten Busse und die Kombination von Bus und Bahn als vergleichbar wichtige Verkehrsträger für ein Verkehrskonzept der Zukunft, während Grenzgänger/-innen bei der Kombination von Bahn und Bus die Priorität setzen. Andererseits wird von den Einheimischen distanzbedingt der Langsam- und Aktivverkehr als wichtiger erachtet als von den Grenzgänger/-innen.

Beurteilung der Verkehrsträger für ein Verkehrskonzept der Zukunft als «eher wichtig» (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala) durch Einheimische und Grenzgänger/-innen (in Prozent; N_{GU}=1'324 bis 1'337; N_{GG}=2'585 bis 3'044; ohne «Weiss nicht» und «Keine Angabe»)



INTERNATIONALE ANBINDUNG

THEMA

- Wie wichtig ist die internationale Erreichbarkeit Liechtensteins?

FRAGE: «WIE WICHTIG IST IHRER MEINUNG NACH DIE INTERNATIONALE ERREICHBARKEIT, EINSCHLISSLICH EINBINDUNG IN DAS REGIONALE SCHIENENNETZ, FÜR DAS LAND UND DIE WIRTSCHAFT?»

Skala von 1 (unwichtig) bis 6 (sehr wichtig) – Zutreffendes ankreuzen

1-----2-----3-----4-----5-----6 Weiss nicht

Bemerkungen:

Kommentare zur internationalen Erreichbarkeit – kategorisiert

Aspekt	GU	OU	GG	Total
Bahn, FL-A-CH, Alternativen	48	53	–	101
Pendler/-innen	30	17	–	47
Isolation, Insel	14	16	–	30
Wirtschaft, Tourismus	15	14	–	29
Arbeit, Schule etc. im Ausland	1	5	–	6
Schwerverkehr, Gütertransport	5		–	5
Werkbusse	1		–	1
Allgemeines	19	15	–	34
Politik		4	–	4
Keine oder geringe Probleme	12	20	–	32
Total	145	144	–	289

Zentrale Ergebnisse

- Die internationale Erreichbarkeit wird als sehr wichtig erachtet.

Vergleich geschlossene und offene Umfrage (GU; OU)

- In der OU wird die internationale Erreichbarkeit öfter als sehr wichtig eingeschätzt als in der GU: 55 bzw. 46%.

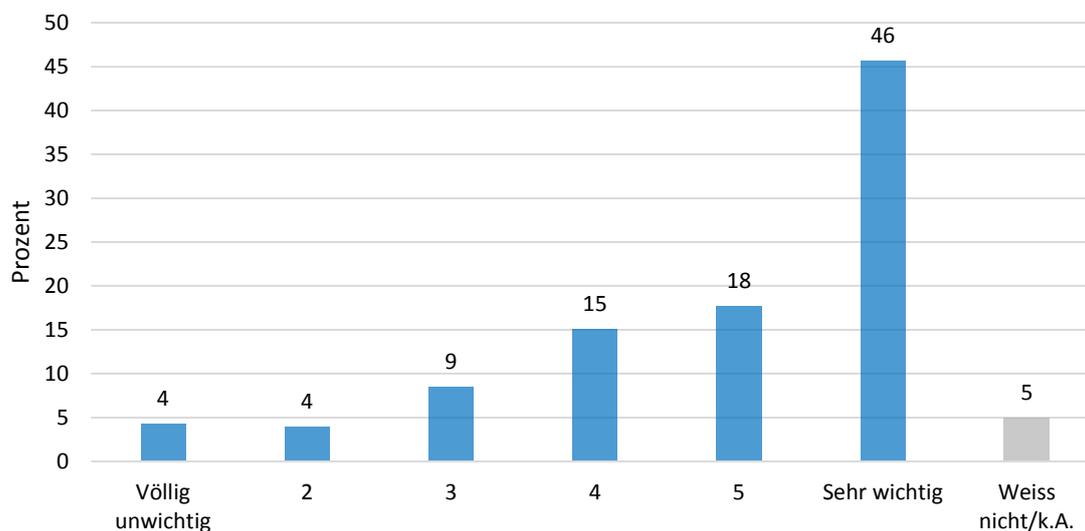
Grenzgänger/-innen (GG)

- Nicht abgefragt.

Geschlossene Umfrage

Die Bedeutung der internationalen Erreichbarkeit Liechtensteins wird als wichtig eingeschätzt. 46 Prozent erachten diese als sehr wichtig, insgesamt 79 Prozent als wichtig (Werte 4 bis 6 auf einer 6er-Skala). Nur 17 Prozent erachten diese als völlig oder eher unwichtig (Werte 1 bis 3 auf einer 6er-Skala).

Bedeutung der internationalen Erreichbarkeit (in Prozent; N_{GU}=1'428, gewichtet)



Weitere Besonderheiten

- Steigende Zustimmung mit steigendem Bildungsgrad: 40% «sehr wichtig» in tiefstem Bildungssegment, 49% in mittlerem, 57% in höchstem Bildungssegment.

Kommentare: N_{GU}=145 (N_{OU}=144)

Bahn, ÖV: 48 (53 in der offenen Umfrage) Bemerkungen thematisieren Aspekte des ÖV, wobei in erster Linie eine Verbesserung der Anschlüsse und verschiedene Ausbauvarianten und Verkehrssysteme genannt werden, um die internationale Anbindung zu verbessern. Einzelne votieren umgekehrt gegen einen Bahnausbau.

Pendler/-innen: 30 (17) Bemerkungen betreffen Pendler/-innen, wobei deren Anteil am Verkehrsaufkommen thematisiert und teilweise kritisiert, ferner die Bedeutung eines ÖV-Angebots für Pendler/-innen betont wird; jemand hebt auch die Bedeutung der internationalen Anbindung für Wegpendler/-innen hervor.

Wirtschaft: In 15 (14) Bemerkungen wird die Bedeutung der internationalen Anbindung für die Wirtschaft wie auch den Tourismus erwähnt.

Isolation: In 14 (16) Bemerkungen wird betont, dass Liechtenstein keine Insel ist und sich auch verkehrsmässig nicht abschotten sollte.

Weiteres: Einzelne Bemerkungen betreffen den Schwerverkehr oder Werkbusse, 19 (15) Bemerkungen sind allgemein gehalten; 12 (20) sehen kein grösseres Problem, 1 (5) weisen auf Arbeit oder Studium im Ausland hin, 0 (4) stellen Forderungen an die Politik.

Grenzgänger/-innen (GG)

Nicht abgefragt.

ANHANG

Fragebogen Wohnbevölkerung (geschlossene und offene Umfrage)

Fragebogen Grenzgänger/-innen

UMFRAGE ZU MOBILITÄTSASPEKTEN IN LIECHTENSTEIN

Mobilitätsaspekte und -verhalten

1. **Wie viele Fahrzeuge weist Ihr Haushalt auf? (Anzahl)**

_____ Autos (ohne Geschäftsautos)

_____ Motorräder/Mofas

_____ Fahrräder/E-Bikes

2. **Sind Sie erwerbstätig?**

Ja. Zu wie viel Prozent? _____ %

Nein

In Schule/Ausbildung

FALLS erwerbstätig:

3. **In welcher Gemeinde gehen Sie Ihrer Erwerbstätigkeit nach?**

(bitte eintragen) _____

4. **Auf welche Weise legen Sie prozentual gesehen den Weg zu Ihrem Arbeitsplatz im Jahresdurchschnitt zurück? (Anteile in Prozent, geschätzt)**

Auto alleine _____ %

Auto in Fahrgemeinschaft _____ %

Bus/Bahn _____ %

Fahrrad _____ %

Motorrad/Mofa _____ %

Zu Fuss _____ %

TOTAL 100 %

Bemerkungen:

.....

Beurteilung Verkehrssituation

5. **Wie empfinden Sie die derzeitige Verkehrssituation in Liechtenstein?**

Skala von 1 (kein Problem) bis 6 (sehr grosses Problem) – Zutreffendes ankreuzen

1-----2-----3-----4-----5-----6

Weiss nicht

6. **Was stört Sie hauptsächlich an der Verkehrssituation in Liechtenstein? (Mehrfachnennungen möglich)**

Nichts

Wenig

Auto: Staus und Zeitverlust am Morgen und am Abend

Auto: Fehlende Ausweichrouten (Umfahrungsstrassen)

Auto: Zu wenig öffentliche Parkplätze

öV (Bus/Bahn): Verspätungen und Anschlussprobleme

öV: Schlechte Verbindungen; Fahrplan

- öV: Ungenügender Anschluss der Quartiere/Feinverteilung
- öV: Hohe Tarife
- Fahrrad: Schlechte Infrastruktur und Bedingungen
- Fahrrad: Nicht genügend Fahrradunterstände
- Fusswege: Keine durchgängigen Fusswege
- Weiss nicht

Bemerkungen:

.....

7. Für wie dringlich erachten Sie Massnahmen für verschiedene Verkehrsteilnehmer?

Skala von 1 (nicht dringend) bis 6 (sehr dringend) – Zutreffendes ankreuzen

Verbesserung der Bedingungen ...

... für den öV (Bus, Bahn etc.)	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
... für den motorisierten Individualverkehr	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
... für Fahrrad und E-Bike	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
... für Fussgänger	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

Bemerkungen:

.....

8. Für wie dringend sehen Sie allgemein den Handlungsbedarf im Bereich des Verkehrs an?

Skala von 1 (nicht dringend) bis 6 (sehr dringend) – Zutreffendes ankreuzen

1-----2-----3-----4-----5-----6 Weiss nicht

Benützung von Verkehrsmitteln

9. Wie oft benützen Sie prozentual für die Mobilität beim Arbeitsweg (falls erwerbstätig), beim Einkaufen und in der Freizeit das Auto?

Skala von 0% (nie Auto) bis 100% (immer Auto) – Zutreffendes ankreuzen

<u>Arbeitsweg</u> :	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
<u>Einkauf</u> :	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
<u>Freizeit</u> :	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

Bemerkungen:

.....

Auto, Bus und Fahrrad in Liechtenstein

10. Was halten Sie von folgenden Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr?

Skala von 1 (nicht einverstanden) bis 6 (voll und ganz einverstanden) – Zutreffendes ankreuzen

Höhere Parkgebühren für Autos bei den Arbeitsstätten	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Generell höhere Parkplatzgebühren und stärkere Parkplatzbewirtschaftung	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Höhere Treibstoffpreise (CO ₂ -Abgabe u.a.)	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Höher Motorfahrzeugsteuern für Autos und Motorräder	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des Strassennetzes	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des Parkplatzangebotes	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Mehr Busbuchten, damit beim Ein- und Aussteigen nicht der Autoverkehr aufgehalten wird	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Finanzielle Förderung von E-Autos	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ladestationen für E-Fahrzeuge ausbauen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Verpflichtendes Mobilitätsmanagement für Betriebe (Parkplatzgebühren u.a.)	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

11. Was halten Sie von folgenden Massnahmen beim öV in Liechtenstein?

Skala von 1 (nicht einverstanden) bis 6 (voll und ganz einverstanden) – Zutreffendes ankreuzen

Haltstellen ohne Busbuchten	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Eigene Trassen für öV (Entkoppelung vom Strassenverkehr)	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des öV-Netzes	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Verbesserung der Feinverteilung in die Quartiere	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Günstigere Preise für den öV	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Gratis öV-Benutzung	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Bessere Fuss- und Radwege zu den Haltstellen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Verbesserung der Pünktlichkeit des öV	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Das öV-System sollte ergänzt werden – bspw. mit einer Fortsetzung der Bahnlinie von Schaan nach Sargans (Bahn, Tram oder andere Lösung)	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

12. Glauben Sie, dass Sie bei einer Verbesserung des Angebots des öV diesen künftig häufiger benutzen würden?

Ja Nein Weiss nicht

Begründung:

.....

13. Was halten Sie von folgenden Massnahmen betreffend Fahrrad und Fussgänger in Liechtenstein?

Skala von 1 (nicht einverstanden) bis 6 (voll und ganz einverstanden) – Zutreffendes ankreuzen

Fahrradnetz weiter ausbauen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Durchgängige Fusswege in den Quartieren schaffen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ladestationen für E-Bikes stärker ausbauen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Unterstellplätze für Fahrräder bei Haltstellen, Arbeitsplätzen etc. ausbauen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

14. Auf welche Verkehrsträger sollte in einem künftigen Verkehrskonzept besonders Wert gelegt werden?

Skala von 1 (unwichtig) bis 6 (sehr wichtig) – Zutreffendes ankreuzen

Starker öV mit Bussen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Starker öV in Kombination Bus und Bahn	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Motorisierter Individualverkehr	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Langsamverkehr (Fahrrad, Fussgänger)	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

15. Wie wichtig ist Ihrer Meinung nach die internationale Erreichbarkeit, einschliesslich Einbindung in das regionale Schienennetz, für das Land und die Wirtschaft?

Skala von 1 (unwichtig) bis 6 (sehr wichtig) – Zutreffendes ankreuzen

1-----2-----3-----4-----5-----6 Weiss nicht

Bemerkungen:

.....

Angaben zur Person

16. Alter

Jahrgang _____

17. Geschlecht

Mann Frau

18. Wohnort

Oberland

- Balzers
- Triesen
- Triesenberg
- Vaduz
- Schaan
- Planken

Unterland

- Schaanwald
- Nendeln
- Mauren
- Eschen
- Bendern
- Gamprin
- Ruggell
- Schellenberg

Ausland

- Österreich
- Schweiz
- Anderes

19. Staatsbürgerschaft

Liechtenstein Schweiz Österreich Deutschland Anderes

20. Höchste abgeschlossene Ausbildung

- Obligatorische Schule, Berufslehre
- Höhere Berufsausbildung
- Fachhochschule, Hochschule, Universität

21. Haushaltgrösse

_____ Person(en), davon _____ Erwachsene (ab 18 Jahren)

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme an der Umfrage!

UMFRAGE MOBILITÄT GRENZGÄNGER/-INNEN

Mobilitätsaspekte und -verhalten

1. Auf welche Weise legen Sie prozentual gesehen den Weg zu Ihrem Arbeitsplatz im Jahresdurchschnitt zurück? (Anteile in Prozent, geschätzt)

- Auto alleine %
- Auto in Fahrgemeinschaft %
- Bus/Bahn %
- Betriebsbus %
- Fahrrad %
- Motorrad/Mofa %
- Zu Fuss %
- TOTAL 100 %

Bemerkungen

.....

2. Wie viel Zeit (Minuten) brauchen Sie ungefähr bei wenig Verkehr von zu Hause bis zum Arbeitsplatz (Haustüre zu Haustüre), wie viel bei viel Verkehr (Stau, Verspätungen)

	Morgen		Abend	
	Wenig Verkehr	Viel Verkehr	Wenig Verkehr	Viel Verkehr
Auto alleine	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten
Auto in Fahrgemeinschaft	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten
Bus/Bahn	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten
Betriebsbus	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten
Fahrrad	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten
Motorrad/Mofa	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten
Zu Fuss	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten	..... Minuten

Beurteilung Verkehrssituation

3. Wie empfinden Sie persönlich die derzeitige Verkehrssituation auf dem Weg zum Arbeitsplatz und zurück? Skala von 1 [kein Problem] bis 6 [sehr grosses Problem]

- in Ihrem Wohnsitzland: 1-----2-----3-----4-----5-----6 [] Weiss nicht
- in Liechtenstein: 1-----2-----3-----4-----5-----6 [] Weiss nicht

4. Was stört Sie persönlich hauptsächlich an der Verkehrssituation auf dem Weg zum Arbeitsplatz und zurück?
(Mehrfachnennungen möglich)

	in Ihrem Wohnsitzland	in Liechtenstein
Nichts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto: Staus und Zeitverlust am Morgen und am Abend	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto: Zu wenig Parkplätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autos werden zu stark bevorzugt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
öV (Bus/Bahn): Verspätungen und Anschlussprobleme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
öV: Schlechte Verbindungen; Fahrplan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
öV: Hohe Tarife	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad: Schlechte Infrastruktur und Bedingungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fusswege: Schlechte Bedingungen für Fussgänger/-innen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weiss nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bemerkungen

.....

5. Für wie dringlich erachten Sie in Bezug auf Ihre Mobilität zum Arbeitsplatz Massnahmen für verschiedene Verkehrsteilnehmer/-innen in Liechtenstein?

Skala von 1 [nicht dringlich] bis 6 [sehr dringlich] – Zutreffendes ankreuzen

Verbesserung der Bedingungen ...

... für den öV (Bus, Bahn etc.)	1	2	3	4	5	6	[] Weiss nicht
... für das Auto	1	2	3	4	5	6	[] Weiss nicht
... für Fahrrad und E-Bike	1	2	3	4	5	6	[] Weiss nicht
... für Fussgänger/-innen	1	2	3	4	5	6	[] Weiss nicht

Bemerkungen

.....

6. Für wie dringlich erachten Sie allgemein den Handlungsbedarf in Liechtenstein im Bereich des Verkehrs bezogen auf Ihre Situation als Grenzgänger/-in?

Skala von 1 [nicht dringlich] bis 6 [sehr dringlich] – Zutreffendes ankreuzen

1-----2-----3-----4-----5-----6 [] Weiss nicht

7. Für wie dringlich erachten Sie allgemein den Handlungsbedarf ausserhalb Liechtensteins im Bereich des Verkehrs bezogen auf Ihre Situation als Grenzgänger/-in?

Skala von 1 [nicht dringlich] bis 6 [sehr dringlich] – Zutreffendes ankreuzen

1-----2-----3-----4-----5-----6 [] Weiss nicht

Auto, Bus und Fahrrad in Liechtenstein

8. Wie stark befürworten Sie die folgenden Massnahmen in Liechtenstein?

Skala von 1 [überhaupt nicht] bis 6 [voll und ganz] – Zutreffendes ankreuzen

Höhere Parkgebühren für Autos bei den Arbeitsstätten	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des Strassennetzes	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des Parkplatzangebotes	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Mehr Busbuchten, damit beim Ein- und Aussteigen der Autoverkehr nicht aufgehalten wird	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ladestationen für E-Fahrzeuge ausbauen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Verpflichtendes Mobilitätsmanagement für Betriebe (Parkplatzgebühren u.a.)	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr in Liechtenstein	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

9. Was halten Sie von folgenden Massnahmen beim öffentlichen Verkehr (öV) in Liechtenstein?

Skala von 1 [nicht einverstanden] bis 6 [voll und ganz einverstanden] – Zutreffendes ankreuzen

Haltestellen ohne Busbuchten	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Eigene Trassen für öV (Bus, Bahn, Tram oder anderes)	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des öV-Netzes	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Günstigere Preise für den öV	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Gratis öV-Benutzung	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Bessere Fuss- und Radwege zu den Haltestellen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Verbesserung der Pünktlichkeit des öV	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ausbau des Angebots auf der Schiene	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Das öV-System sollte ergänzt werden – bspw. mit einer Fortsetzung der Bahnlinie von Schaan über Vaduz nach Sargans (Bahn, Tram oder andere Lösung)	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

10. Glauben Sie, dass Sie bei einer Verbesserung des Angebots des öV diesen künftig für den Weg zum Arbeitsplatz häufiger benutzen würden?

ja nein weiss nicht

Bemerkungen

.....

11. Was halten Sie von folgenden Massnahmen betreffend Fahrrad und Fussgänger/-innen in Liechtenstein, bezogen auf Ihren Arbeitsweg?

Skala von 1 [nicht einverstanden] bis 6 [voll und ganz einverstanden] – Zutreffendes ankreuzen

Verbesserung der Fahrradverbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsort	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Rheindamm möglichst weitgehend auto- und lastwagenfrei halten	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Ladestationen für E-Bikes beim Betrieb stärker ausbauen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht
Unterstellplätze für Fahrräder bei Haltestellen, Arbeitsplätzen etc. ausbauen	1	2	3	4	5	6	<input type="checkbox"/> Weiss nicht

12. Wie stark sollte in einem künftigen Verkehrskonzept in Liechtenstein bezogen auf Grenzgänger/-innen auf die folgenden Verkehrsträger abgestellt werden?

Skala von 1 [unwichtig] bis 6 [sehr wichtig] – Zutreffendes ankreuzen

Starker öV mit Bussen	1	2	3	4	5	6	[] Weiss nicht
Starker öV in Kombination Bus und Bahn	1	2	3	4	5	6	[] Weiss nicht
Motorisierter Individualverkehr	1	2	3	4	5	6	[] Weiss nicht
Langsamverkehr (Fahrrad, Fussgänger/-innen)	1	2	3	4	5	6	[] Weiss nicht

Angaben zur Person

13. In welcher Gemeinde gehen Sie Ihrer Erwerbstätigkeit nach?

- Balzers Eschen Gamprin Mauren Planken Ruggell
 Schaan Schellenberg Triesen Triesenberg Vaduz

14. Zu welcher Branche gehört das Unternehmen, bei dem Sie arbeiten?

- Industrie Dienstleistung, Banken Verwaltung, öffentliche Hand

15. Wie viele Beschäftigte hat das Unternehmen?

- bis 100 100 bis 500 mehr als 500

16. Alter in Jahren _____

17. Geschlecht männlich weiblich

18. Wohnort

- Schweiz (bitte Gemeinde eintragen) _____
 Österreich (bitte Gemeinde eintragen) _____
 anderer (bitte Land/Gemeinde eintragen) _____

19. Staatsbürgerschaft

- Liechtenstein Schweiz Österreich Deutschland Andere

20. Höchste abgeschlossene Ausbildung

- Obligatorische Schule, Berufslehre
 Höhere Berufsausbildung
 Fachhochschule, Hochschule, Universität

