



LIECHTENSTEIN-INSTITUT

Februar 2022

# Fahrradnutzung in Liechtenstein

Christian Frommelt

(unter Mitarbeit von Valentin Ritter und Nicolina Biedermann)

SONDERAUSWERTUNG DER SPORTUMFRAGE UND WEITERE MATERIALIEN



# Inhaltsverzeichnis

- Auftragsstellung
- Allgemeine Einordnung
- Volkszählung (2015)
- Ergebnisse Mobilitätsumfrage (2019)
- Ergebnisse Sportumfrage (2021)
- Ergebnisse Jugendbefragung (2021)
- Fahrradaktionen
- Verkehrszählung
- Schlussfolgerungen



# Auftragsstellung



# Auftragsstellung

Fahrradfahren zählt zu den beliebtesten Freizeit- und Sportaktivitäten der Einwohnerinnen und Einwohner Liechtensteins. Auch im Alltag spielt das Fahrrad für zahlreiche Personen eine grosse Rolle. So wird das Rad unter anderen für den Arbeits- oder Schulweg oder andere Bedarfsfahrten genutzt. Gerade mit Blick auf die Alltagsnutzung ist das Fahrrad in Liechtenstein aber längst nicht so beliebt wie in anderen europäischen Staaten. Studien zur Mobilitätsplanung in Liechtenstein räumen deshalb dem Ausbau und der Förderung des Langsam- und Aktivverkehrs eine grosse Bedeutung ein. Aber auch aus Sicht der Sport- und Gesundheitspolitik spielt die Förderung der Fahrradnutzung eine wichtige Rolle, da eine regelmässige Fahrradnutzung – sei es für Freizeit- oder Bedarfsfahrten – die Bewegungsaktivität steigert und somit der Gesundheit dient.

Die folgende Zusammenstellung erfolgt im Auftrag des Sportrats des Fürstentums Liechtenstein. Sie ist Teil eines grösseren Auftrags, welcher verschiedene Aspekte des Sport- und Bewegungsverhaltens der liechtensteinischen Bevölkerung analysiert. Das Teilmodul Fahrradnutzung fasst verschiedene bereits erstellte Analysen zur Fahrradnutzung der liechtensteinischen Bevölkerung zusammen und ergänzt diese um neue Erkenntnisse aus der im Juni 2021 durchgeführten Sport- und Bewegungsumfrage. Im Zentrum steht die Frage nach der Intensität und Art der Fahrradnutzung in Liechtenstein.



# Allgemeine Einordnung





# Alltagsmobilität als Querschnittsmaterie

Das Thema Fahrradnutzung hat Schnittmengen mit diversen Politikfeldern. Diese sind nachstehend mit je einem Beispiel aufgeführt (in alphabetischer Reihenfolge):

- Gesundheitspolitik (z. B. hinsichtlich der Bewegungsförderung)
- Raumplanung (z. B. verdichtete Siedlungsstruktur zur Förderung des Langsamverkehrs)
- Sportpolitik (z. B. Förderung des Radfahrens als Freizeit- und Sportaktivität)
- Umweltpolitik (z. B. mit Blick auf den Beitrag des Langsamverkehrs zur angestrebten Senkung von CO<sub>2</sub>-Ausstoss)
- Verkehrspolitik (z. B. Beitrag des Langsamverkehrs zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur)
- Wirtschaftspolitik (z. B. Fahrradnutzung als Teil der Unternehmenskultur)

Die verschiedenen Themengebiete werden im Folgenden nicht gesondert ausgewiesen. Auch wird auf das Erstellen von konkreten Empfehlungen zu den einzelnen Themengebieten verzichtet. Stattdessen sollen möglichst viele Informationen zur Fahrradnutzung in Liechtenstein zusammengetragen werden. Diese können dann in einem weiteren Arbeitsschritt in Beziehung zu den oben genannten Themengebieten gesetzt werden.





# Verkehrsrelevante Konzepte und Projekte in Liechtenstein

Angesichts der diversen Schnittmengen mit anderen Politikfeldern überrascht es nicht, dass die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel in diversen regionalen Strategiepapieren thematisiert wird. Die nachfolgende Liste bietet hierzu eine kurze Auswahl solcher Papiere mit entsprechender Kommentierung.

- Agglomerationsprogramme Werdenberg-Liechtenstein:
  - Ein Beispiel ist die im Rahmen der 3. Programmgeneration entwickelte digitale Karte mit Alltagsradrouten (Alpine-Space-Projekt Alpstar). Pendler:innen sollen dank dem einfachen Informationszugang zu geeigneten Radverbindungen zum Umsteigen auf das Fahrrad bewegt werden. Unter dem Motto «Entspannt zur Arbeit» macht die Karte Vorschläge für direkte und geeignete Routen für Arbeitspendler:innen. (Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein 2016)
- Plattform Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan – Vision 2050 (2018)
  - Im Rahmen der im Projekt erfolgten Analysen werden Lücken im Hauptradroutennetz identifiziert, die Umwege für Alltagsradfahrer:innen bringen. Im Zielbild Mobilität wird festgehalten, dass das Fussweg- und Radverkehrsnetz lückenfrei und mit den Ortskernen verbunden sowie gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft werden sollte und dass das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel etabliert werden sollte. (vision2050.li)
- Projekt «Mein Liechtenstein 2039»
  - «Liechtenstein, das Veloland» war eines von neun Zukunftsbildern zum Thema Mobilität im Rahmen dieses Projekts. Genannt werden der Ausbau von Velowegen und von Bike-Sharing-Angeboten. (Liechtenstein Marketing 2020)
- Weitere Strategiepapiere
  - Mobilitätskonzept 2030
  - Raumkonzept Liechtenstein 2020
  - Trittsicher in die Zukunft (Fahrradstrategie der FBP, 2020)





# Ausgangslage Radverkehr – Mobilitätskonzept 2030

Das derzeit wichtigste Strategiedokument im Themenbereich Verkehr ist das Mobilitätskonzept 2030, welches die Regierung im Frühjahr 2020 veröffentlichte und zu welchem der Landtag in seiner Sitzung vom 7. Mai 2020 der Regierung konkrete Aufträge erteilte. Im Folgenden wird die im Mobilitätskonzept 2030 mit Blick auf das Fahrrad dargestellte Ausgangslage zusammengefasst. Daran anknüpfend werden auf den Folgeseiten Auszüge aus der Teilstrategie «Langsamverkehr (LV) – Fuss- und Radverkehr» sowie dem Leitprojekt «Ausbau Radwegnetz» dargestellt.

- Die topografischen Verhältnisse in der Talebene Liechtensteins sind für den Radverkehr ideal.
- Abseits der Haupt- und Verbindungsrouten ist das Strassennetz in Liechtenstein bedingt geeignet für den Radverkehr.
- Die Hauptverkehrsachsen sind zugleich auch die direkten Wege für den Radverkehr. Unmittelbar entlang dieser Achsen fehlen separate Radinfrastrukturen weitgehend, sofern man vom Radweg auf dem Rheindamm absieht.
- Die Güterstrassen zwischen der Landstrasse und dem Rheindamm sind grösstenteils für den motorisierten Verkehr freigegeben und werden entsprechend als Umfahrungswege genutzt. Dies beeinträchtigt wiederum die Qualität dieser Wege für den Radverkehr.
- Die Tatsache, dass der Radverkehr in den Quartieren mehrheitlich mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Fahrbahn geführt wird, ist aufgrund des Schleich- und Ausweichverkehrs in den Spitzenstunden mit hohem Verkehrsaufkommen für die Schulwegsicherheit problematisch.
- Möglichkeiten, den Rhein und die Autobahn (A13) zu queren, bestehen in Ruggell, Bendern, Schaan, Vaduz und Balzers. Sie sind verkehrorientiert ausgebaut. Lediglich vier Querungen (Balzers–Trübbach, Holzbrücke Vaduz–Sevelen, Langsamverkehrsbrücke Schaan/Vaduz–Buchs/Räfis, Energiebrücke Schaan–Buchs) stehen ausschliesslich dem Fuss- und Radverkehr zur Verfügung.
- Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes ist im Rahmen der Radrouten künftig auch das Gebiet an den Hanglagen in das Radroutennetz aufzunehmen.



# Verkehrspolitische Leitidee und Grundsätze mit Blick auf Langsamverkehr



## Auszug Mobilitätskonzept 2030 (Teilstrategie Langsamverkehr (LV) – Fuss- und Radverkehr)

- Das Fahrrad ist als Alltagsverkehrsmittel etabliert.
- Die Hauptverkehrsachsen in den Dorfkernen werden für den Fuss- und Radverkehr sicher und attraktiv gestaltet.
- Fahrradabstellanlagen werden an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie in den Dorfzentren geschaffen.
- Die im Konzept identifizierten Entwicklungsgebiete werden mit dem Radverkehr erschlossen und an das Haupttroutennetz angeschlossen.
- Für den grenzquerenden Verkehr werden attraktive, sichere und auf den Wunschlinien gelegene Radwege angeboten.



# Massnahmenpakete und Leitprojekte bis 2030 mit Blick auf Langsamverkehr

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2030 wurden vier Massnahmenpakete und zehn Leitprojekte definiert. Diese wurden vom Landtag mit konkreten Anträgen ergänzt. Im Folgenden werden ausgewählte Massnahmen und Projekte mit Bezug zur Fahrradnutzung dargestellt.

- Lückenschliessung des Hauptradroutennetzes durch den Bau von Querverbindungen
- Erweiterung Hauptradroutennetz für eine möglichst gradlinige und direkte Verbindung
- Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-)Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege in Anbetracht der zunehmenden Nutzung von E-Bikes
- Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-)Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen in Anbetracht der zunehmenden Nutzung von E-Bikes
- Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen
- Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation – Neubeurteilung und Vereinheitlichung hinsichtlich der Wahl zwischen Radwegen, Radstreifen und Trottoirs mit erlaubtem Fahrradverkehr
- Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Roadpricing zur Steuerung des MIV
- Langsamverkehrsbrücke Bendern–Haag
- Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen



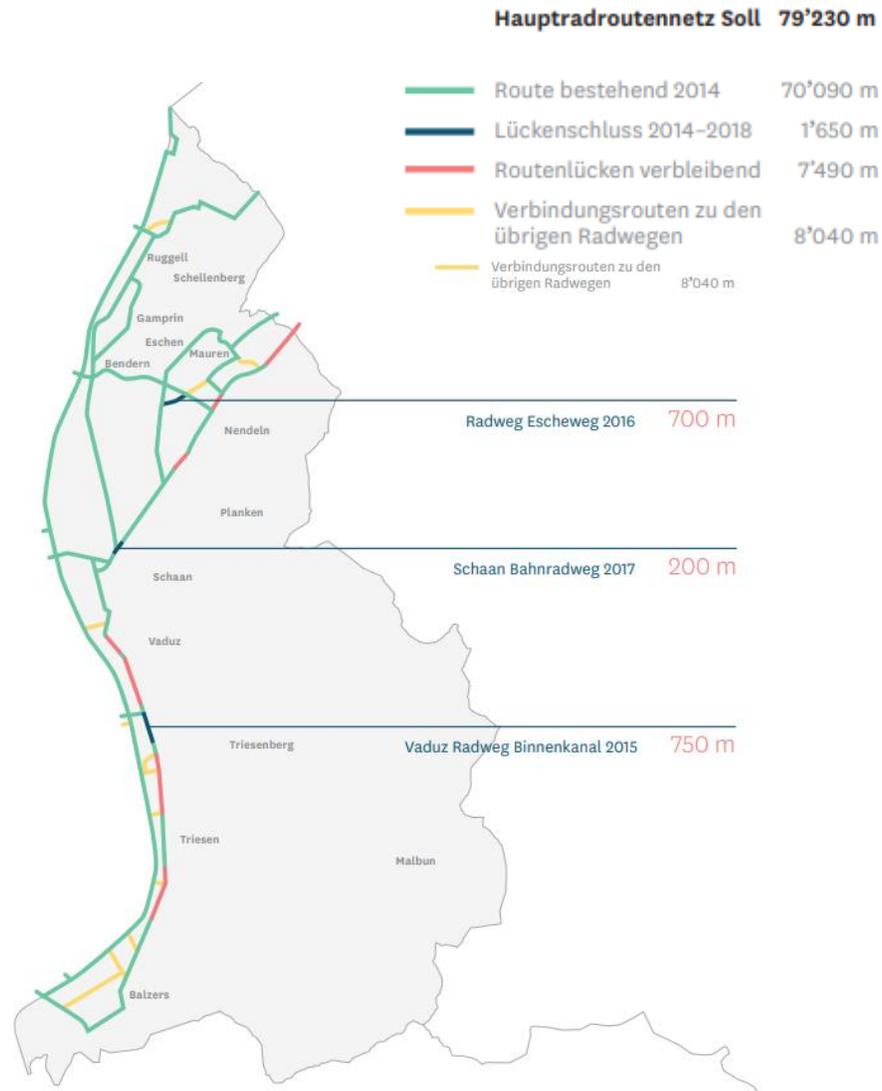
# Offiziell ausgewiesene Radwege

Gemäss der Website des Amtes für Bau und Infrastruktur (ABI) verfügt Liechtenstein über ein Radwegnetz von 350 km Länge. Für die Sport- und Freizeitnutzung werden dabei 22 Touren ausgewiesen. Diese sind auf dem Geodatenportal der Landesverwaltung, aber auch auf verschiedenen sportspezifischen Plattformen und Apps aufgeführt. Im Geodatenportal Liechtensteins finden sich aber nicht nur Fahrradwege für die Freizeitnutzung, sondern auch Alltagsradwege. Dabei wird zwischen empfohlenen Wegen, bedingt empfohlenen Wegen und Wegen, die sich derzeit im Bau befinden, unterschieden. Eine weitere Übersicht über die Radrouten in Liechtenstein findet sich im Radroutenkonzept des ABI.

Die genannten Übersichten zum Fahrradwegnetz haben vor allem planerische Relevanz. Für die tatsächliche Nutzung von Fahrradwegen ist die Signalisation vor Ort entscheidend. Hier fällt auf, dass in Liechtenstein fast ausschliesslich die Radwege zur Freizeitnutzung ausgewiesen und mit Distanzangaben versehen sind. Zwar lässt sich argumentieren, dass Bedarfsfahrten meist auf bekannten Wegstrecken erfolgen und deshalb keine Signalisation nötig ist. Andererseits kann einer klar sichtbaren Signalisation mit entsprechenden Wegmarkierungen und Distanzangaben aber auch eine bewusstseinsbildende und damit die Radnutzung mobilisierende Funktion zugesprochen werden.



# Leitprojekt 7: Ausbau Radwegnetz



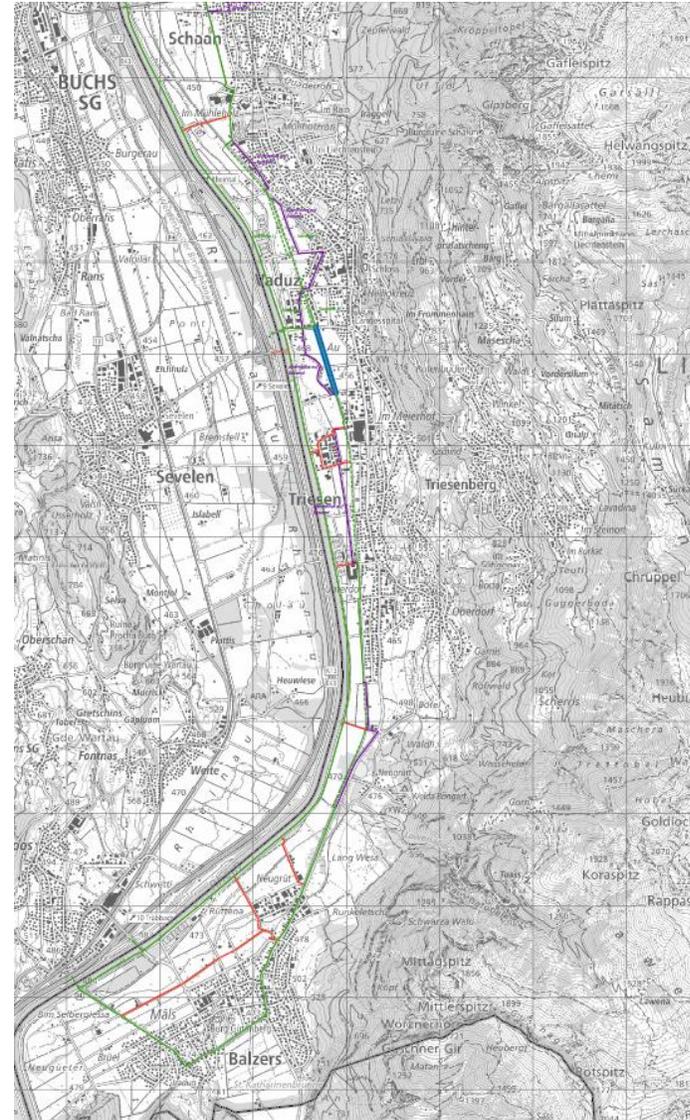
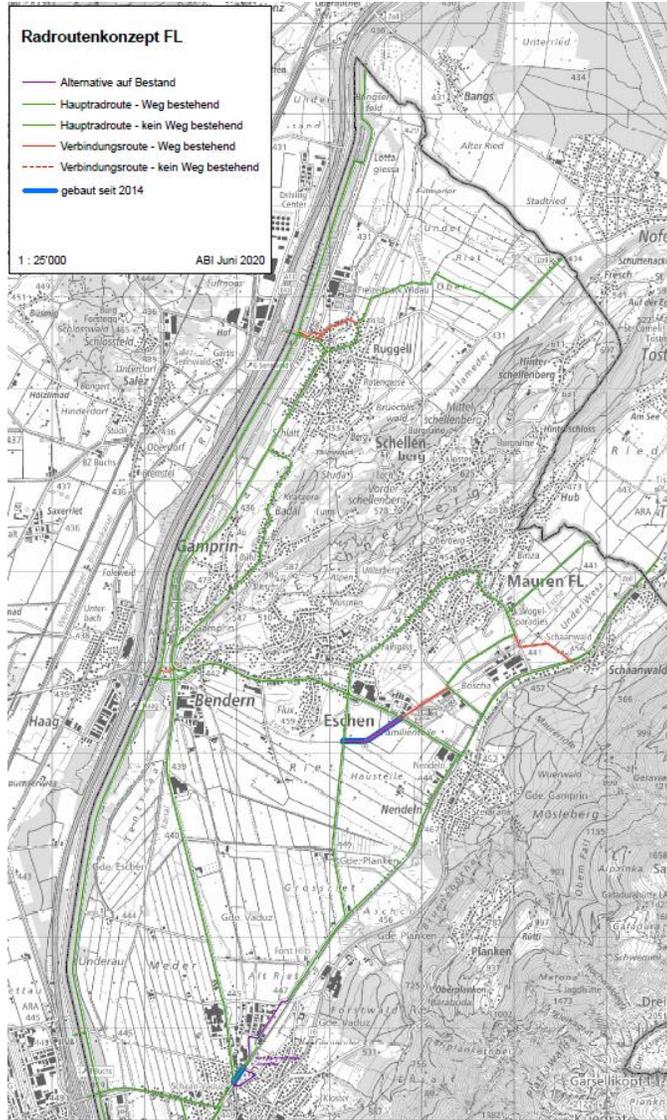
Für eine hohe Attraktivität des Radverkehrs sind durchgängige Radwege eine zentrale Voraussetzung. Prioritär ist der Ausbau der Alltagshauptroustenn für den Pendler- und Schülerverkehr, später aber auch der Verbindungs- und der Freizeitroustenn (v.a. im grenzquerenden Verkehr).

Die Abbildung zeigt das Haupttradroustennetz mit den bekannten Lücken.

Folgender Antrag erhielt im Landtag einhellige Zustimmung: «Die Regierung wird beauftragt, die Massnahmen zum Ausbau des Radwegnetzes zu priorisieren, umzusetzen oder einer definitiven Entscheidung zuzuführen.»



# Radroutenkonzept FL Stand Juni 2020



Quelle: Amt für Bau und Infrastruktur,  
Radroutenkonzept 2020



# Radtourenvorschläge in Liechtenstein



Route	Sportgerät	Distanz in km
Liechtensteiner Rheintalroute	Rennrad	39.6
Rheindammradweg	Rennrad	25.1
Rheintalbike	Rennrad	31
Eschnerberg-Tour	MTB	25
Gafadura-Tour	MTB	11
Lawena-Tour	MTB	9
Malbun-Tour	MTB	16
Maurerberg-Tour	MTB	10
Pfälzerhütte-Tour	MTB	9
Regitzerspitz-Tour	MTB	20
Triesenberg-Tour	MTB	28.9
Valorsch-Tour	MTB	14
Wildschloss-Tour	MTB	11





# Fazit zum Kapitel Allgemeine Einordnung

- Die Fahrradnutzung wird in zahlreichen nationalen und regionalen Studien und Strategien thematisiert. Die meisten Studien zum liechtensteinischen Radwegnetz konzentrieren sich dabei auf die Nutzung des Fahrrads für Bedarfsfahrten.
  - Dies erscheint auch logisch, da hier grösserer Handlungsbedarf angezeigt ist und ein entsprechender Ausbau der Infrastruktur auch der Freizeitnutzung des Fahrrads zugutekommen würde.
  - Ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur sollte sich dabei nicht nur auf die Schliessung von Lücken im Radwegnetz beschränken, sondern sich auch auf Themen wie Signalisation, Sicherheit, Abstellplätze oder Ladestationen für E-Bikes erstrecken. Punktuell ist auch über eine geradlinigere Radweggestaltung nachzudenken.
- Die zahlreichen Studien und Konzeptpapiere zeigen, dass dem Langsamverkehr zumindest bei konzeptionellen Überlegungen zur Mobilität in Liechtenstein eine grosse Bedeutung beigemessen wird. Inwieweit sich die geplanten Massnahmen aber tatsächlich umsetzen lassen und ob der damit anvisierte Umsteigeeffekt vom motorisierten Individualverkehr zum Langsamverkehr ohne konkrete Anreize erzielt werden kann, bleibt fraglich.
- Wie in der weiteren Dokumentation aufgezeigt wird, ist mit Blick auf die Fahrradnutzung eine verstärkte Verknüpfung von verkehrstechnischen Konzepten mit konkreten gesundheitspolitischen Kampagnen zu empfehlen.





# Datenquelle Volkszählung: Fahrradnutzung für den Arbeitsweg

Die Volkszählung richtet sich an alle Einwohnerinnen und Einwohner Liechtensteins. Sie wird alle fünf Jahre durchgeführt. Aufgrund der hohen Teilnahmequote kann die Datenqualität als sehr gut eingestuft werden. Die Auswertung der Volkszählung erfolgt durch das Amt für Statistik. Die letzte Volkszählung wurde im Dezember 2020 durchgeführt. Hinsichtlich der für diese Studie relevanten Fragestellung nach der Fahrradnutzung liegen aber noch keine Daten vor. Die aktuellsten verfügbaren Daten beziehen sich somit auf das Jahr 2015.

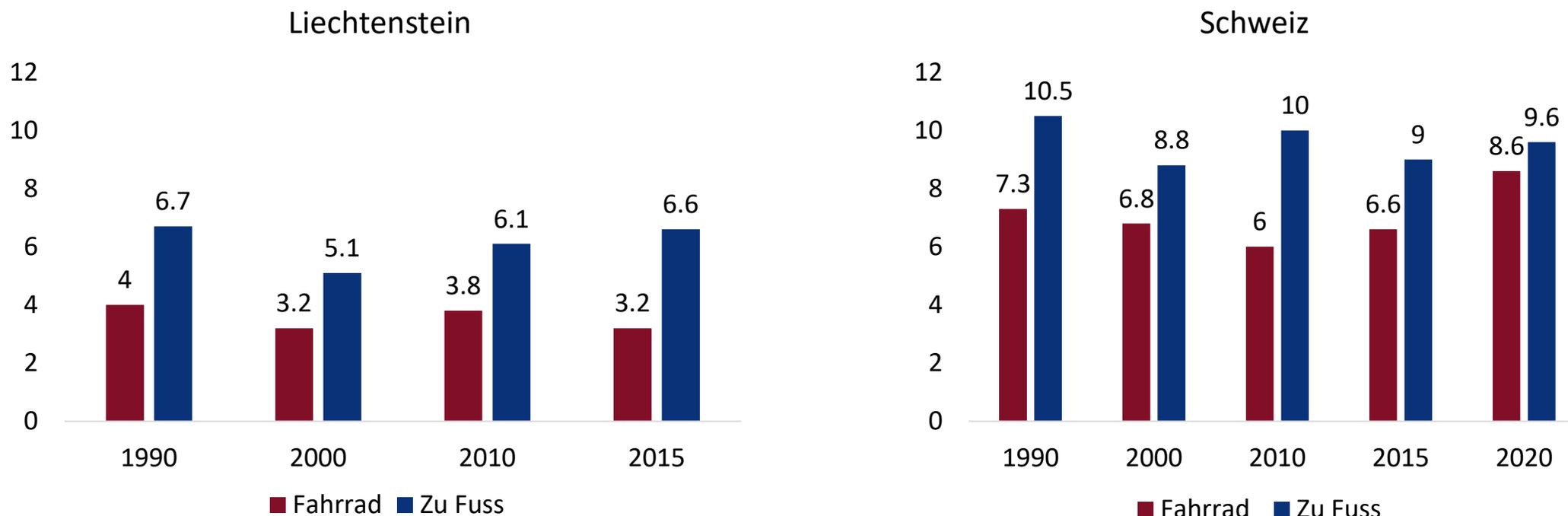


# Erkenntnisse Volkszählung

- Nur ein sehr geringer Teil der liechtensteinischen Bevölkerung nutzt das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg. Ebenso geht nur ein geringer Anteil der Bevölkerung hauptsächlich zu Fuss zur Arbeit.
- In der Schweiz nutzen etwas mehr Menschen den Langsamverkehr für den Arbeitsweg als in Liechtenstein. Bis 2015 nahm der Anteil an Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, in der Schweiz eher zu und in Liechtenstein ab. Beim Fussverkehr ist die Entwicklung umgekehrt. Allerdings sind die Unterschiede über Zeit gering.
- Die aktuellsten verfügbaren Daten zu Liechtenstein stammen aus dem Jahr 2015. Inwieweit die Coronapandemie eine Änderung des Mobilitätsverhaltens erbrachte, ist deshalb aus den Daten der Volkszählung noch nicht ersichtlich. Es ist für das Jahr 2020 aber mit einer Zunahme des Langsamverkehrs zu rechnen.
- Die Fahrradnutzung variiert nur geringfügig zwischen den Talgemeinden. Der grösste Teil der Fahrradnutzung für den Arbeitsweg findet statt, wenn sich der Arbeitsort auch in der Wohngemeinde befindet. Dies bestätigt, dass das Fahrrad vor allem für kurze Arbeitswege genutzt wird.



# Hauptverkehrsmittel: Langsamverkehr im Vergleich Liechtenstein – Schweiz (in Prozent von allen Verkehrsmitteln)

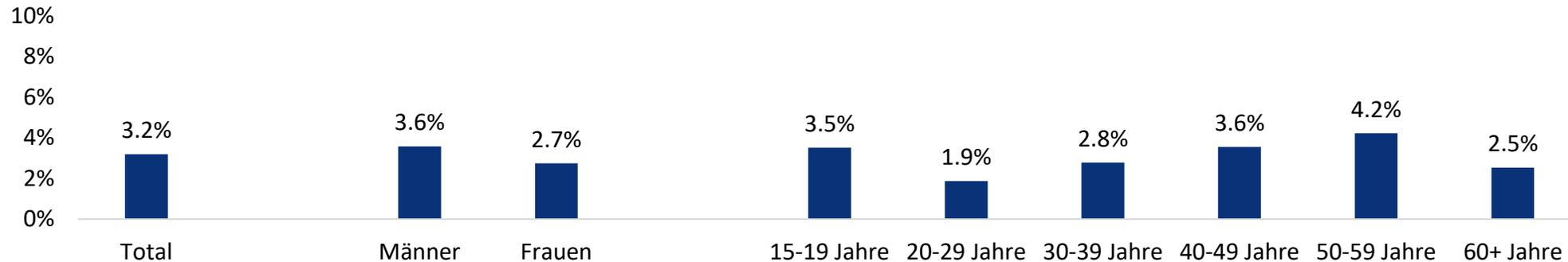


Die Abbildung zeigt den Anteil erwerbstätiger Personen über 15 Jahre, welche als Hauptverkehrsmittel für ihren Arbeitsweg «mit dem Fahrrad» oder «zu Fuss gehen» nannten. Die Fahrradnutzung ist in Liechtenstein im Zeitverlauf leicht rückläufig und ist auch deutlich tiefer als in der Schweiz. Die Daten der Volkszählung 2020 lagen bei der Fertigstellung dieser Studie noch nicht vor. Angesichts der vielerorts beobachteten gestiegenen Fahrradnutzung während der Coronapandemie ist hier mit einem leichten Anstieg zu rechnen. So zeigt sich auch in der Schweiz eine Zunahme der Fahrradnutzung zwischen 2015 und 2020. Erstmals wurden 2020 in der Volkszählung der Schweiz auch E-Bikes erfasst (Hauptverkehrsmittel Fahrrad: 1.5% E-Bikes; 7.7% «normale» Velos).

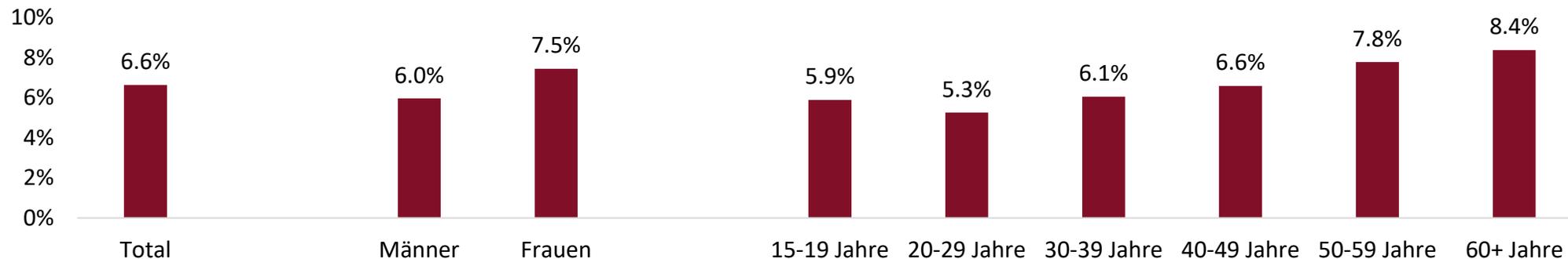


# Hauptverkehrsmittel: Differenzierung nach Geschlecht und Alter

## Nutzung Verkehrsmittel für Arbeitsweg: Fahrrad



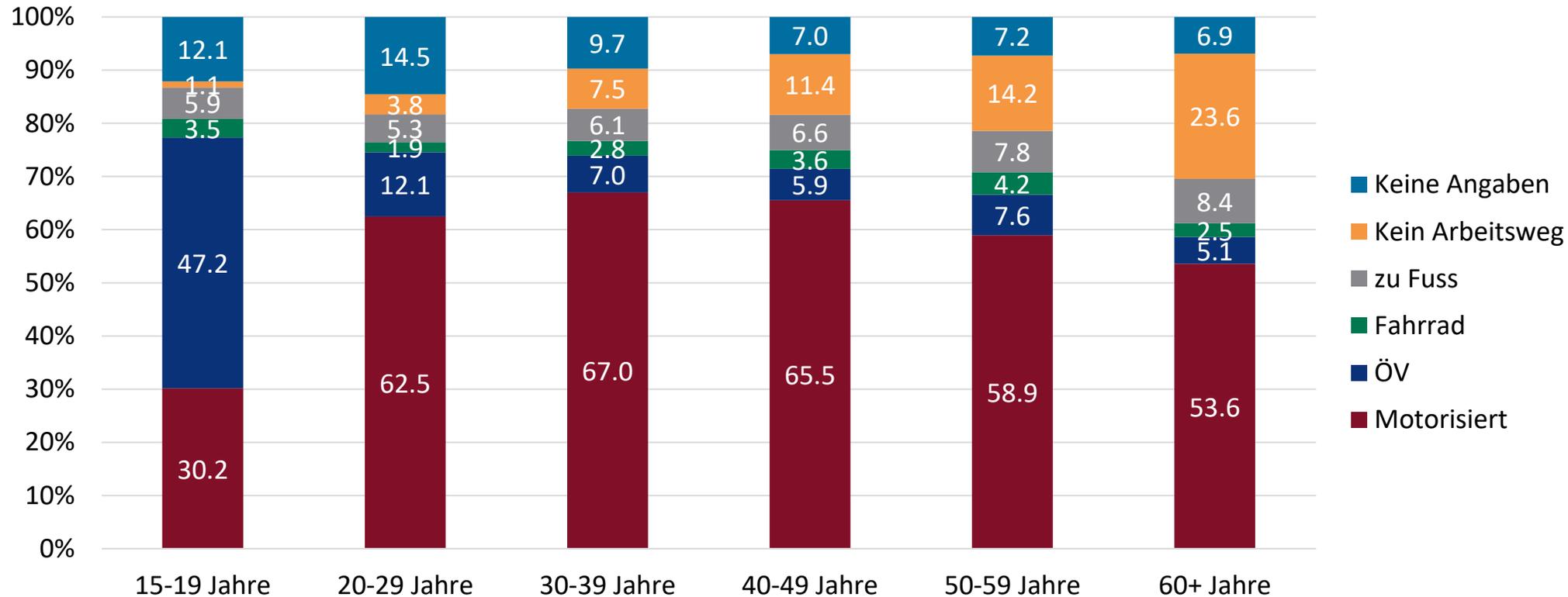
## Nutzung Verkehrsmittel für Arbeitsweg: ganzer Weg zu Fuss



Das Fahrrad wird von Männern öfter als Hauptverkehrsmittel genutzt als von Frauen. Frauen gehen demgegenüber öfter zu Fuss zur Arbeit. In der Summe zeigt sich hinsichtlich des Langsamverkehrs also kaum ein Geschlechterunterschied. Hinsichtlich des Alters fällt auf, dass der Langsamverkehr bei der Altersgruppe 20–29 Jahre besonders selten als Hauptverkehrsmittel genutzt wird.



# Hauptverkehrsmittel nach Alter



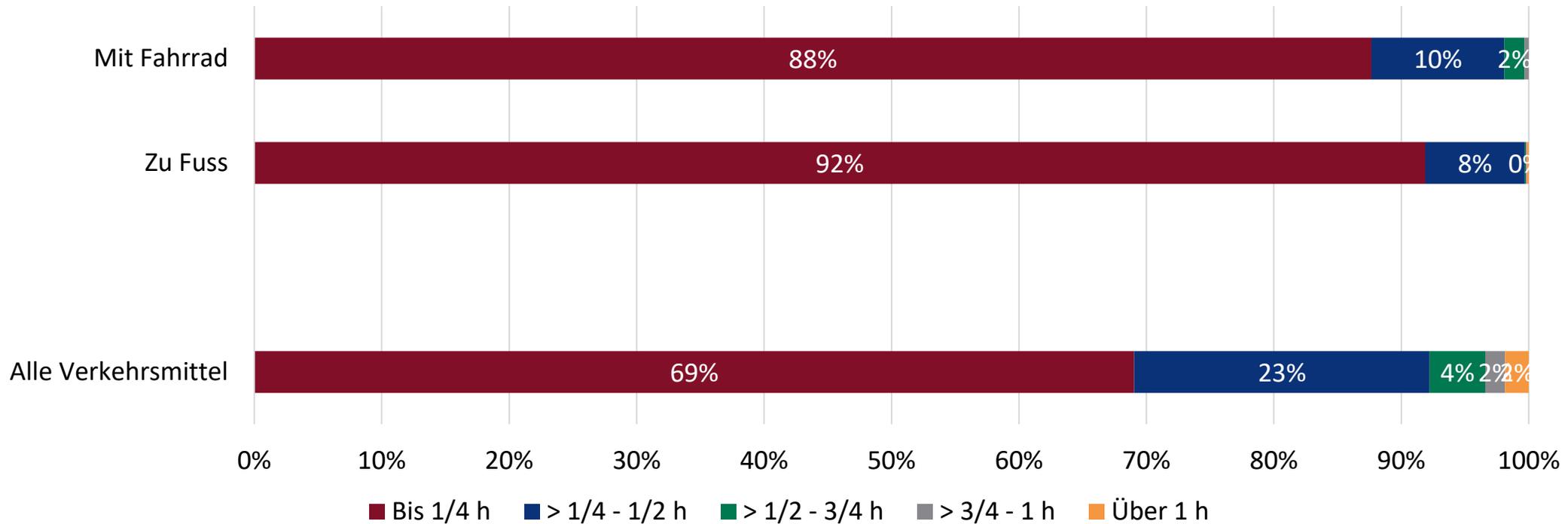
Bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels gibt es keine grossen Unterschiede zwischen den einzelnen Altersgruppen. Die Altersgruppe der 15- bis 19-Jährigen nutzt den Öffentlichen Verkehr (ÖV), was wohl damit zusammenhängt, dass nur ein kleiner Teil dieser Gruppe selber Auto fahren kann. Der Anteil des Langsamverkehrs ist bei der Altersgruppe der 20- bis 29-Jährigen besonders hoch – ebenso der Anteil der ÖV-Nutzer:innen.



# Hauptverkehrsmittel nach Zeitbedarf für Arbeitsweg



Nutzung Verkehrsmittel nach Zeitbedarf

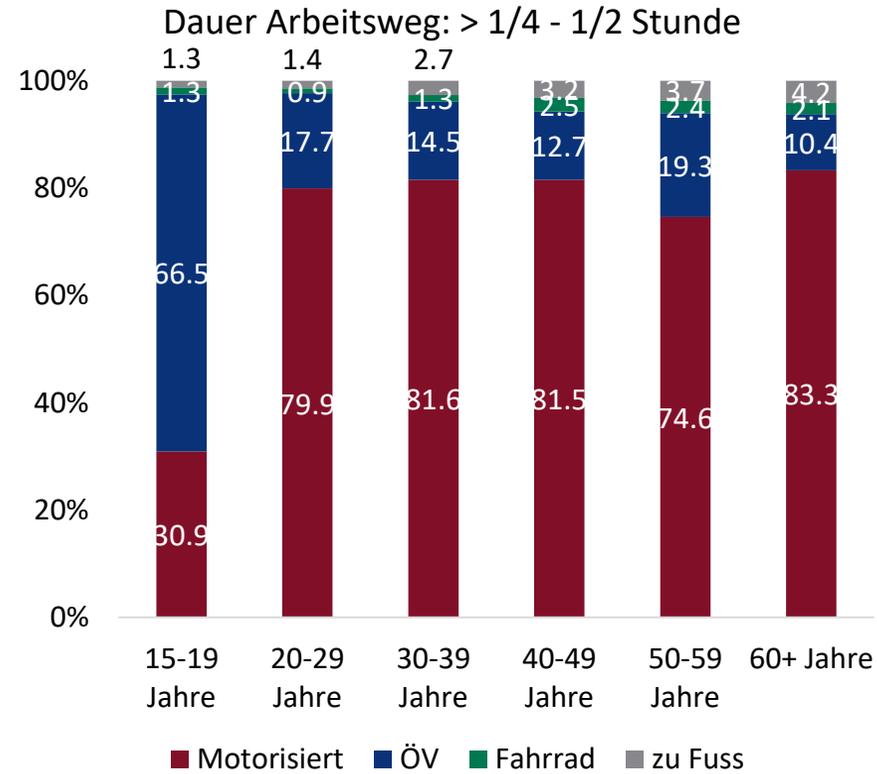
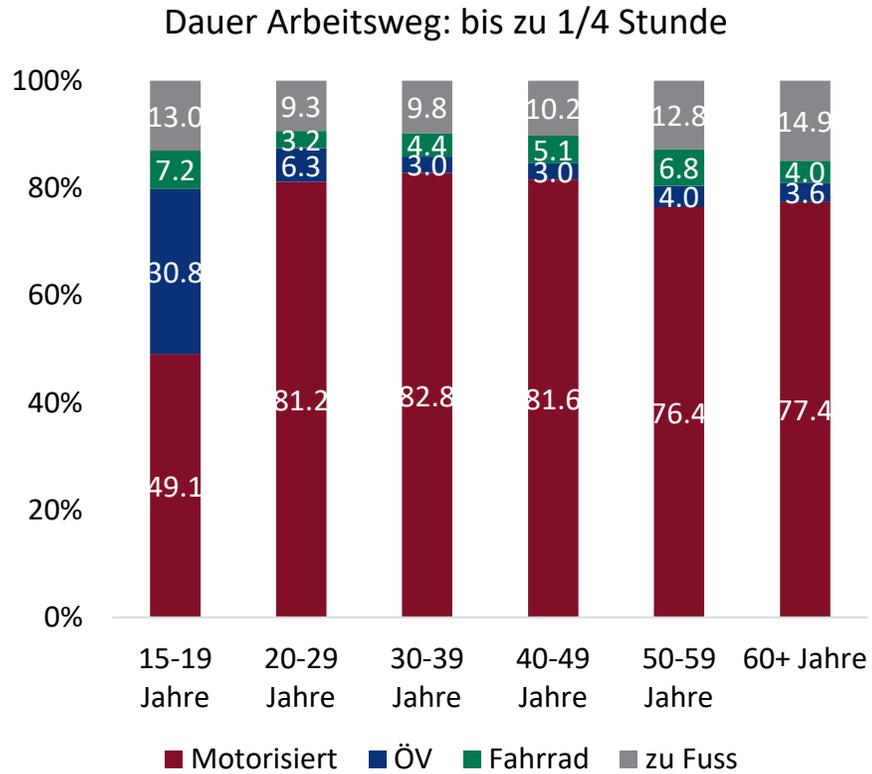


Die grosse Mehrheit der Personen, die zu Fuss gehen oder mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, hat einen Arbeitsweg von weniger als 15 Minuten. Nur in ganz seltenen Fällen dauert der Arbeitsweg mit dem Langsamverkehr mehr als 30 Minuten.





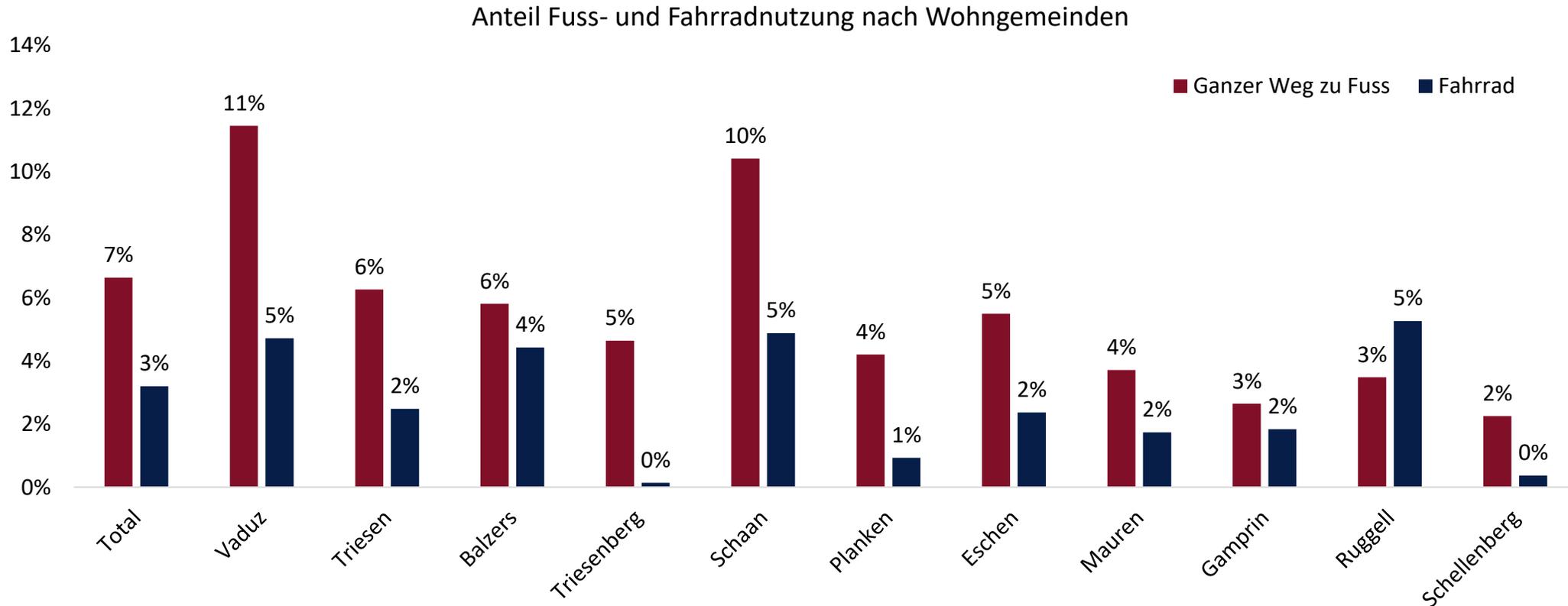
# Hauptverkehrsmittel nach Alter und Zeitbedarf



Unabhängig vom Alter wird der Arbeitsweg auch bei einem Zeitbedarf von weniger als 15 Minuten bzw. zwischen 15 und 30 Minuten nur von einem geringen Teil der Bevölkerung zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.



# Hauptverkehrsmittel: Anteil Langsamverkehr nach Wohngemeinden



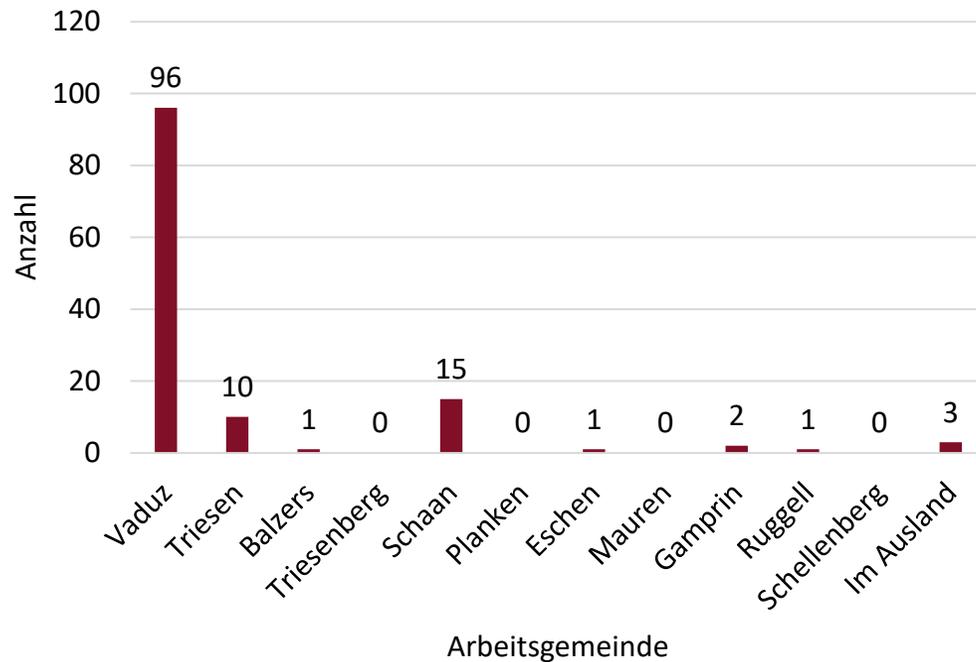
Der Anteil jener Personen, welche den Arbeitsweg hauptsächlich zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurücklegen, ist bei den in den Gemeinden Schaan und Vaduz wohnhaften Personen besonders hoch. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, dass diese Gemeinden auch die meisten Arbeitsplätze zählen.



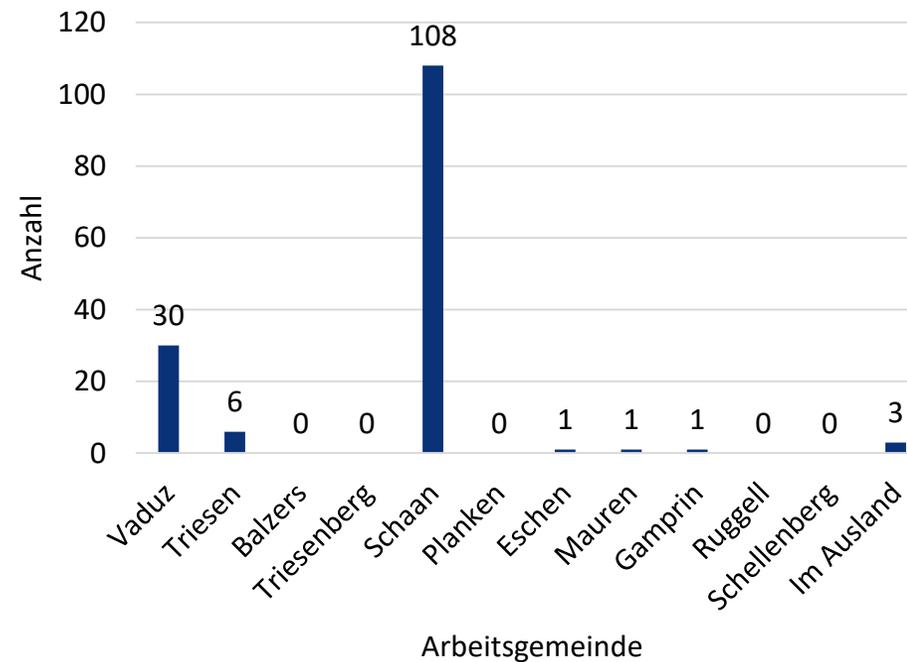
# Fahrradnutzung: Vergleich Arbeitsgemeinde und Wohngemeinde [1]



Fahrradnutzung Wohngemeinde Vaduz  
nach Arbeitsgemeinde



Fahrradnutzung Wohngemeinde Schaan  
nach Arbeitsgemeinde



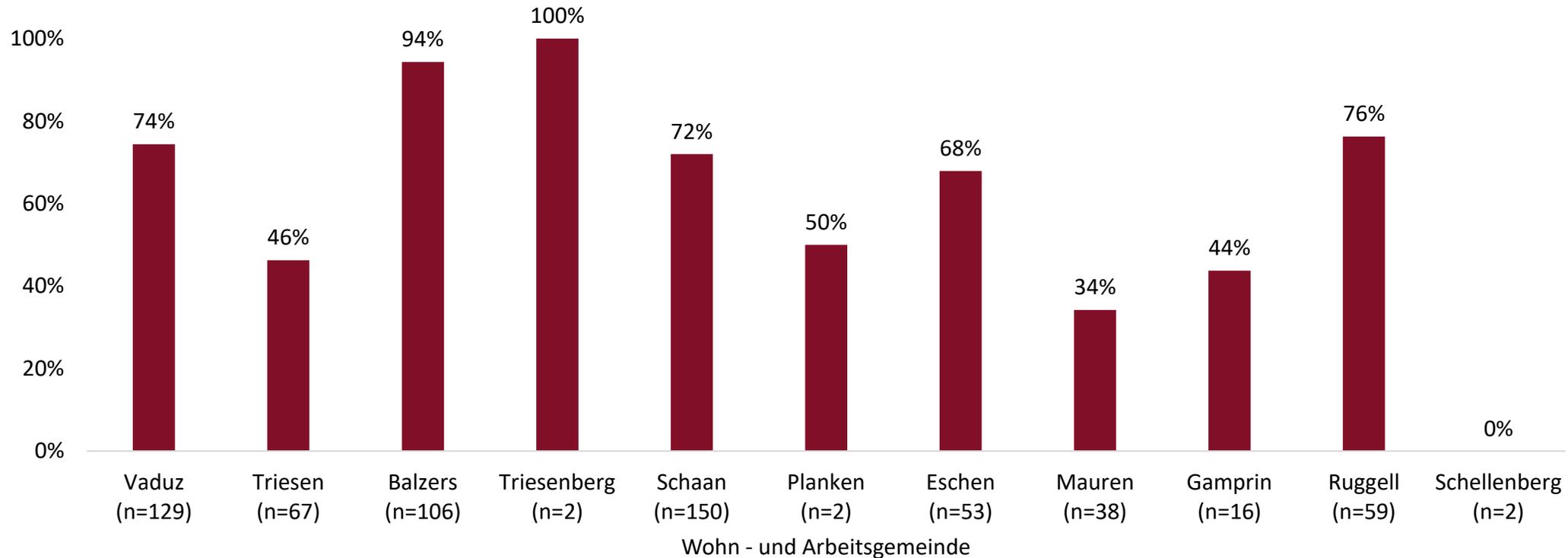
Die Abbildung zeigt für die beiden grössten Gemeinden Liechtensteins (Vaduz und Schaan), wie viele Personen das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen, und gliedert dies nach der Arbeitsgemeinde. 96 Personen, welche in Vaduz leben und arbeiten, nutzen das Fahrrad für den Weg zur Arbeit. Dem stehen 15 Personen gegenüber, welche in Vaduz leben und in Schaan arbeiten. Folglich geht man vor allem dann zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Arbeit, wenn Wohngemeinde und Arbeitsgemeinde gleich sind bzw. einander geografisch nahe liegen.



# Fahrradnutzung: Vergleich Arbeitsgemeinde und Wohngemeinde [2]



Arbeitsweg mit Fahrrad, wenn Wohngemeinde die Arbeitsgemeinde ist



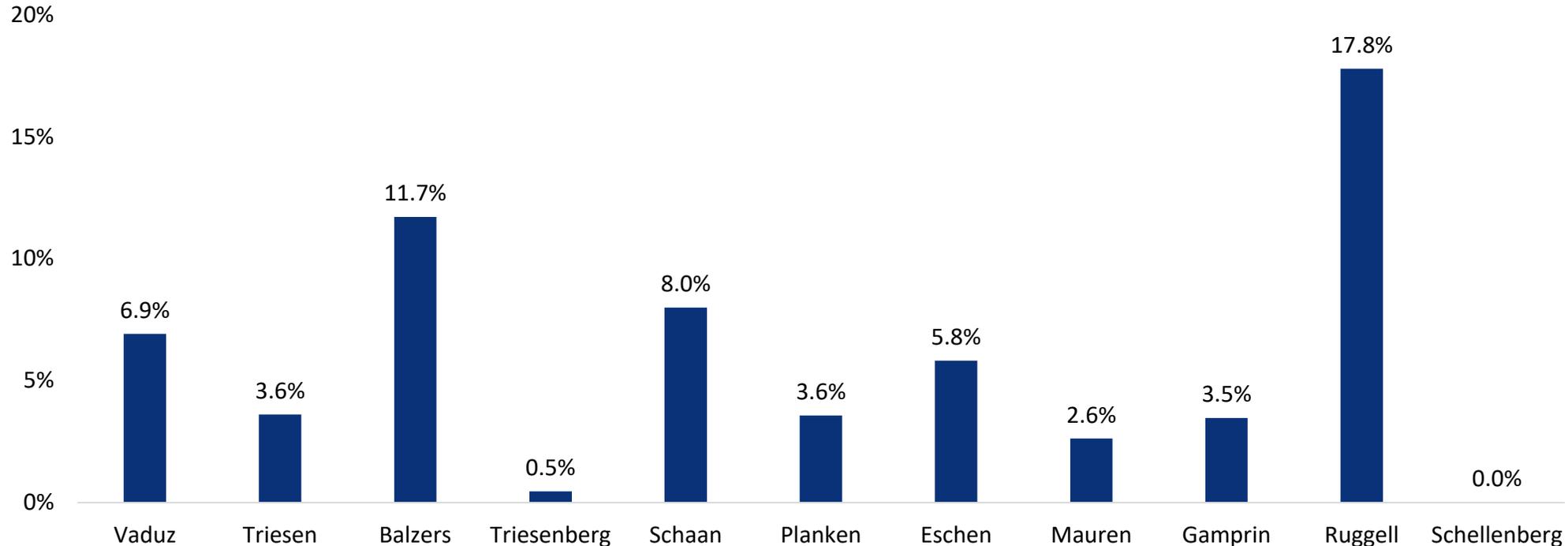
Die Abbildung zeigt, wie hoch für die jeweilige Gemeinde der Anteil jener Personen ist, welche das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen und deren Wohn- und Arbeitsgemeinde identisch ist. 74 Prozent der 129 in Vaduz wohnhaften Personen, welche das Fahrrad für ihren Arbeitsweg nutzen, arbeiten auch in Vaduz. Das bedeutet aber auch, dass lediglich 26 Prozent der in Vaduz wohnhaften Personen mit dem Fahrrad als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg in einer anderen Gemeinde als der Wohngemeinde arbeiten.



# Fahrradnutzung: Vergleich Arbeitsgemeinde und Wohngemeinde [3]



Arbeitsweg mit Fahrrad, wenn Wohngemeinde gleich Arbeitsgemeinde



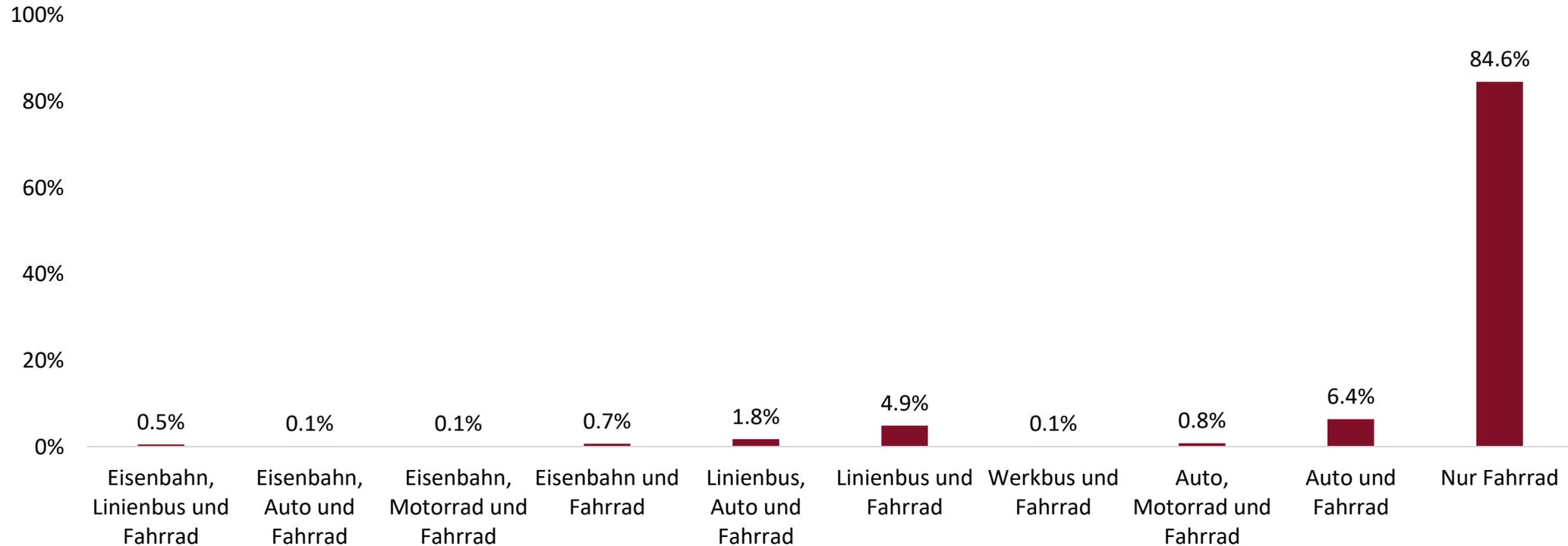
Die Abbildung zeigt, wie hoch für die jeweilige Gemeinde der Anteil jener Personen ist, welche in derselben Gemeinde wohnen und arbeiten und das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzen. 6.9 Prozent jener Personen, welche in Vaduz arbeiten und wohnen, nutzen für den Arbeitsweg das Fahrrad. Sprich: Auch wenn Arbeits- und Wohngemeinde deckungsgleich sind, wird der Langsamverkehr und insbesondere das Fahrrad nur von einer kleinen Minderheit genutzt.



# Fahrradnutzung in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln



Kombinationen von Verkehrsmitteln für Arbeitsweg (n=738)



Von den 738 Personen, welche das Fahrrad für den Arbeitsweg als Hauptverkehrsmittel nutzen, kombinieren nur etwas mehr als 15 Prozent das Fahrrad mit anderen Verkehrsmitteln. Der Rest nutzt ausschliesslich das Fahrrad für den Arbeitsweg.





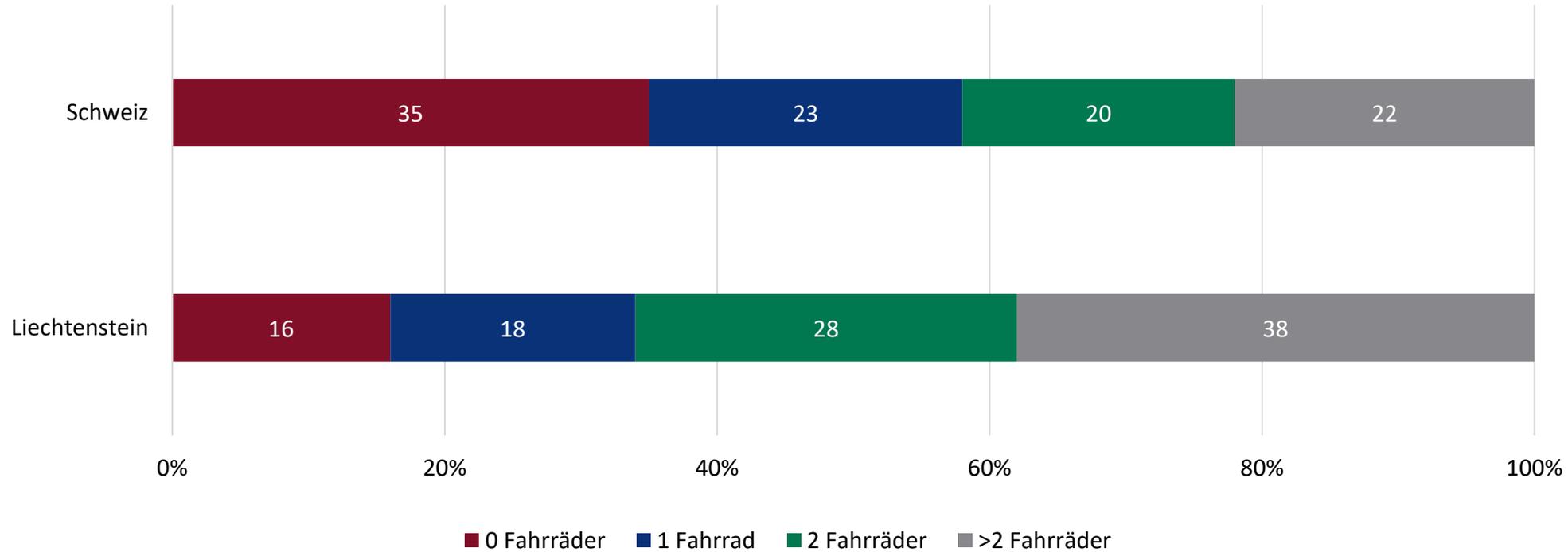
# Mobilitätsumfrage: Bestand Fahrräder und Fahrradnutzung im Allgemeinen

Im Herbst 2019 führte das Liechtenstein-Institut im Auftrag der Regierung des Fürstentums Liechtenstein eine repräsentative Umfrage zum Mobilitätsverhalten durch. Ergänzend zu den Daten der Volkszählung ist insbesondere der Bestand an Fahrrädern pro Haushalt relevant.





# Anzahl Fahrräder pro Haushalt in Liechtenstein und der Schweiz



Lediglich 16 Prozent der befragten Personen gaben in der Mobilitätsumfrage an, dass ihr Haushalt über kein Fahrrad verfügt. Der Anteil an Haushalten ohne Fahrräder liegt in Liechtenstein somit deutlich tiefer als in der Schweiz.





# Sportumfrage: Fahrradnutzung für unterschiedliche Zwecke

Im Juni 2021 führte das Liechtenstein-Institut im Auftrag der Regierung des Fürstentums Liechtenstein eine repräsentative Umfrage zum Sport- und Bewegungsverhalten der liechtensteinischen Wohnbevölkerung durch. Die Ergebnisse geben Aufschluss über die verschiedenen Verwendungszwecke des Fahrrads.



# Kernergebnisse Sportumfrage

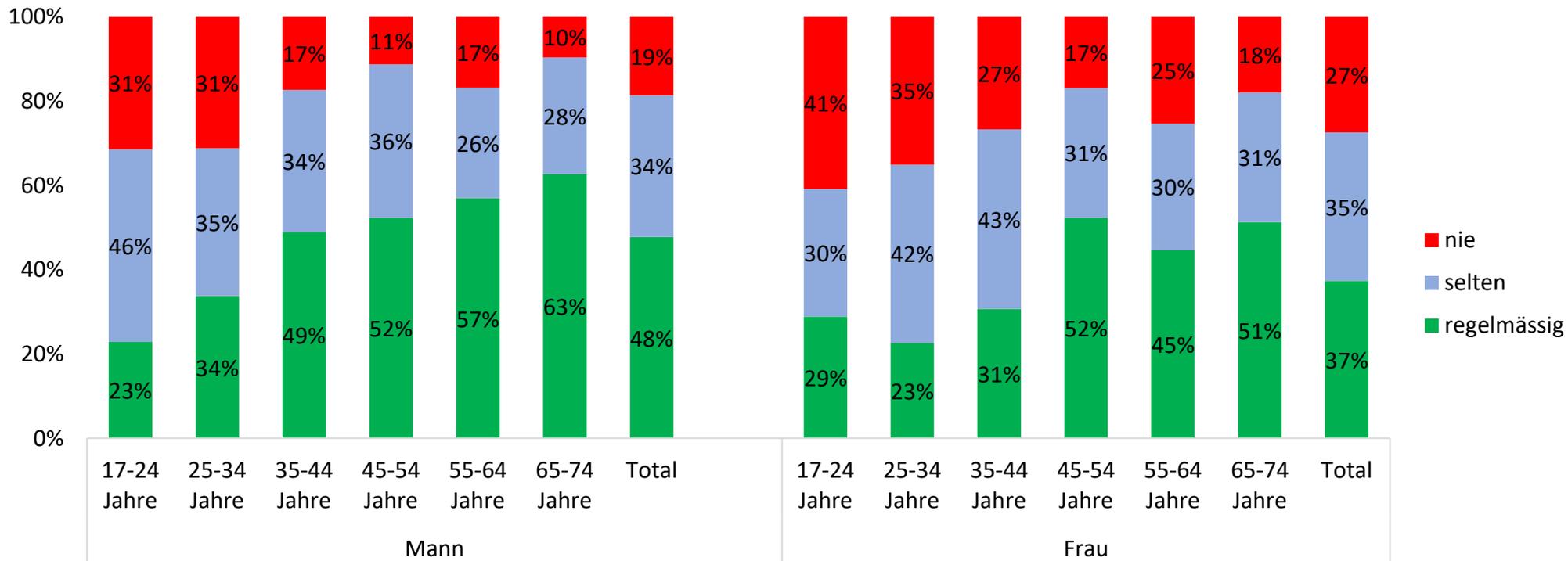
- Radfahren zählt zu den beliebtesten Sportarten in Liechtenstein und wird von einem Grossteil der Bevölkerung zumindest gelegentlich ausgeübt. Während der Radsport in Liechtenstein die viertbeliebteste Sportart ist, rangiert er in der Skala der beliebtesten Sportarten in der Schweiz auf Rang 2.
- Bei den jüngeren Altersgruppen ist Radfahren weniger populär als bei den älteren. Frauen fahren etwas weniger regelmässig sportlich Rad als Männer.
- Nur knapp 10 Prozent nutzen das Fahrrad regelmässig für den Arbeitsweg. Etwas mehr Personen nutzen zumindest gelegentlich das Fahrrad für den Arbeitsweg. Der Grossteil der Personen nutzt demgegenüber das Fahrrad nie für den Arbeitsweg.
- Eine grosse Mehrheit nutzt das Fahrrad zumindest gelegentlich für sonstige Fortbewegungszwecke – also weder für Sport noch für den Arbeitsweg. Jedoch tun dies weniger als 10 Prozent regelmässig.
- Dichte und Sicherheit des Radwegnetzes werden von einer Mehrheit als gut bewertet. Am kritischsten werden Dichte und Sicherheit des Radwegnetzes von Personen bewertet, die das Rad regelmässig für den Arbeitsweg oder für sonstige Fortbewegungszwecke nutzen.



# Fahrradnutzung als sportliche Aktivität – Insgesamt



Frage: «Betreiben Sie folgende Sportarten regelmässig, selten oder nie? Bei saisonalen Sportarten wie z. B. Skifahren interessiert uns, wie oft Sie diese Sportart in der entsprechenden Jahreszeit ausüben.» – Sportarten: Radfahren/ MTB / Indoor Cycling



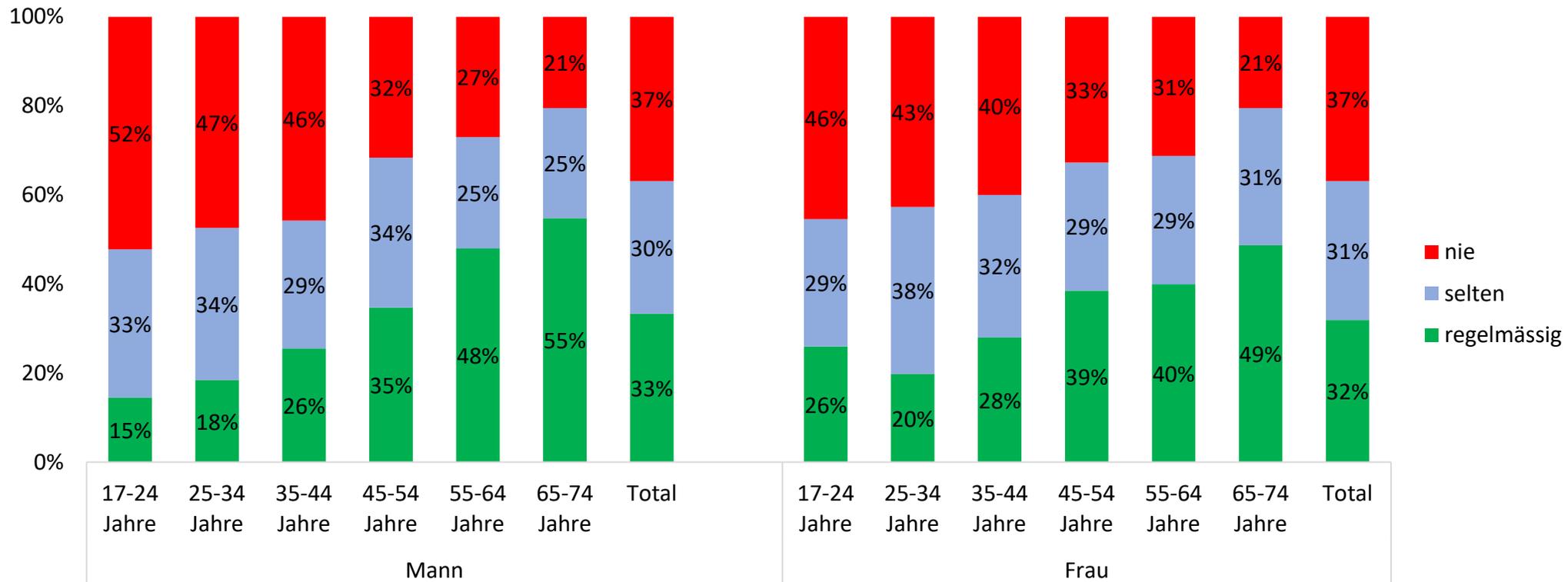
48 Prozent der Männer und 37 Prozent der Frauen in Liechtenstein geben an, regelmässig die Sportart Radfahren zu betreiben. Besonders beliebt ist die Sportart bei Männern der Altersgruppe 65–74 Jahre. In der Umfrage wurde separat nach Radfahren und MTB gefragt. Für die hier vorliegende Auswertung wurden die Antworten zu den beiden Sportarten zusammengenommen.



# Fahrradnutzung als sportliche Aktivität – Rad



Frage: «Betreiben Sie folgende Sportarten regelmässig, selten oder nie? Bei saisonalen Sportarten wie z. B. Skifahren interessiert uns, wie oft Sie diese Sportart in der entsprechenden Jahreszeit ausüben.» – Sportarten: Radfahren (ohne MTB) / Indoor Cycling



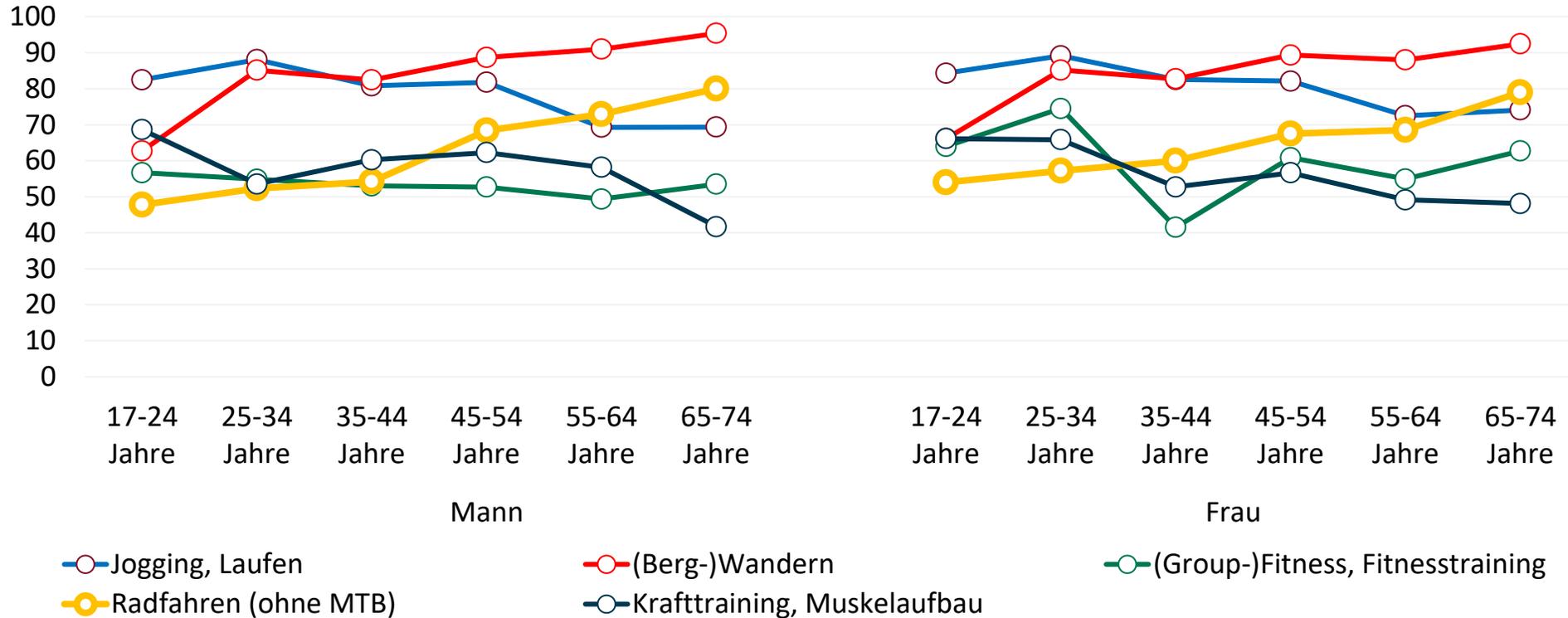
Besonders beliebt ist das Radfahren als Sport bei Männern zwischen 65 und 74 Jahren. Hier geben 55 Prozent der Befragten an, Radsport regelmässig auszuüben. Am geringsten ist der Anteil bei Männern zwischen 16 und 24 Jahren. Der Anteil Fahrradfahrer steigt mit zunehmendem Alter stark an. Auch bei den Frauen zeigt sich eine Zunahme mit steigendem Alter.



# Beliebteste Sportarten der Liechtensteiner:innen



Frage: «Betreiben Sie folgende Sportarten regelmässig, selten oder nie? Bei saisonalen Sportarten wie z. B. Skifahren interessiert uns, wie oft Sie diese Sportart in der entsprechenden Jahreszeit ausüben.»



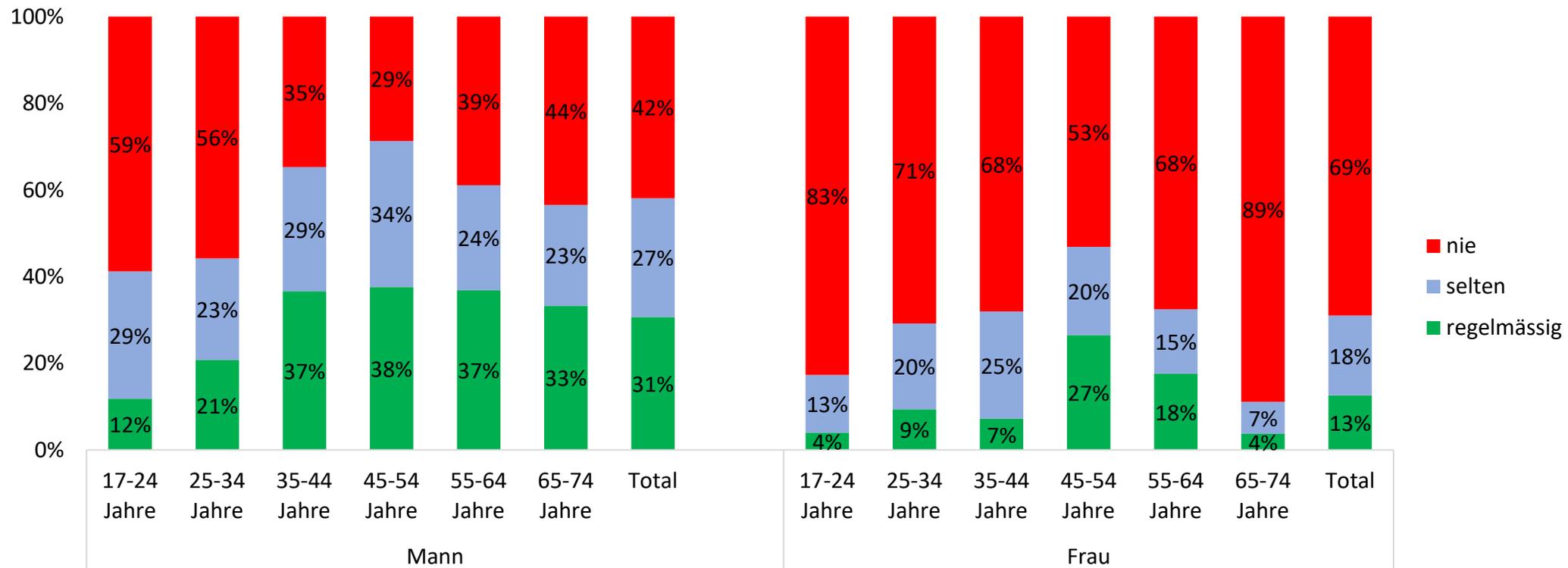
Radfahren gehört zu beliebtesten Sportarten in Liechtenstein. Dies gilt für beide Geschlechter und alle Altersgruppen, wobei die Beliebtheit mit dem Alter steigt. Vergleicht man die drei Ausdauersportarten Jogging, Wandern und Radfahren, so werden die Unterschiede mit steigendem Alter geringer. Gerade bei Personen zwischen 17 und 34 Jahren hat der Radsport folglich noch ein grosses Potenzial.



# Fahrradnutzung als sportliche Aktivität – MTB



Frage: «Betreiben Sie folgende Sportarten regelmässig, selten oder nie? Bei saisonalen Sportarten wie z. B. Skifahren interessiert uns, wie oft Sie diese Sportart in der entsprechenden Jahreszeit ausüben.» – Sportarten: Mountainbiken



Das Mountainbiken ist weniger beliebt als das klassische Radfahren. Die beiden Sportarten Mountainbiken und Radfahren wurden in der Befragung nicht weiter spezifiziert, weshalb gerade das Verständnis von Mountainbiken zwischen den befragten Personen variieren kann.

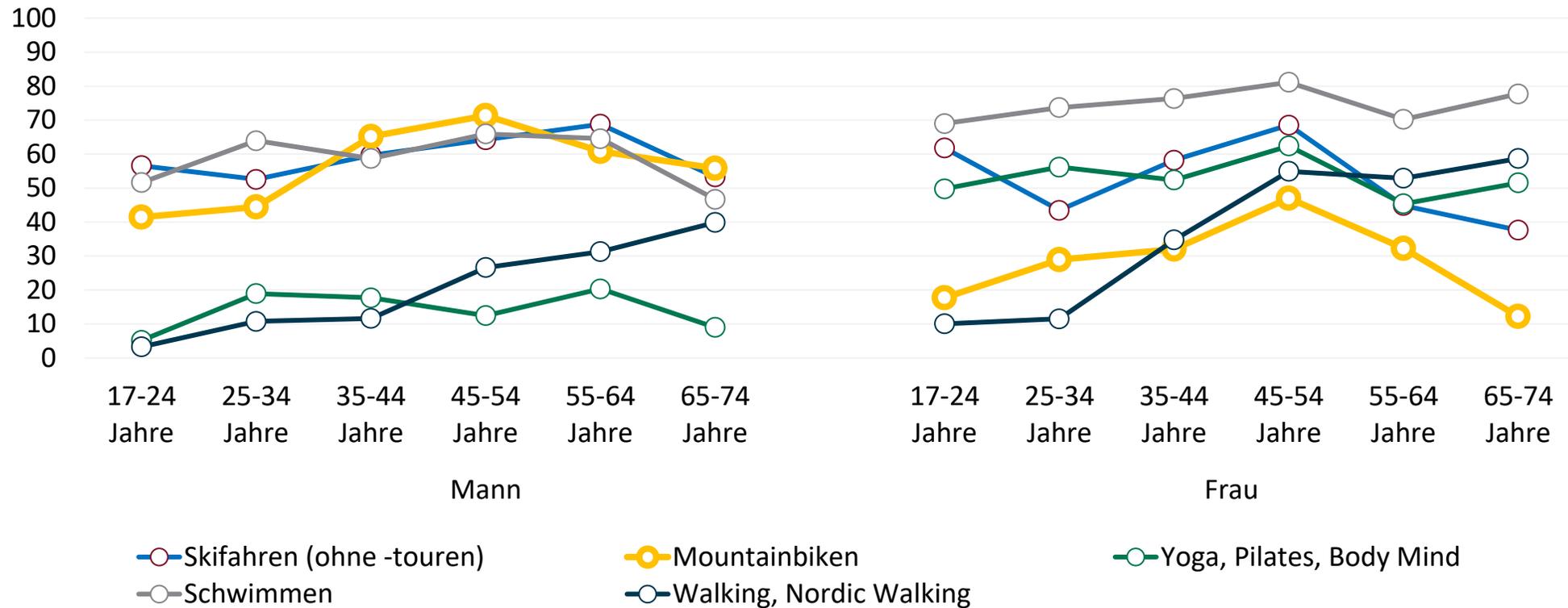
Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren



# Beliebteste Sportarten der Liechtensteiner:innen



Frage: «Betreiben Sie folgende Sportarten regelmässig, selten oder nie? Bei saisonalen Sportarten wie z. B. Skifahren interessiert uns, wie oft Sie diese Sportart in der entsprechenden Jahreszeit ausüben.»



Auch das Mountainbiken erfreut sich grosser Beliebtheit, wobei es bei den Männern beliebter ist als bei den Frauen.

Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren



# Beliebteste Sportarten: Rankingvergleich Liechtenstein und Schweiz

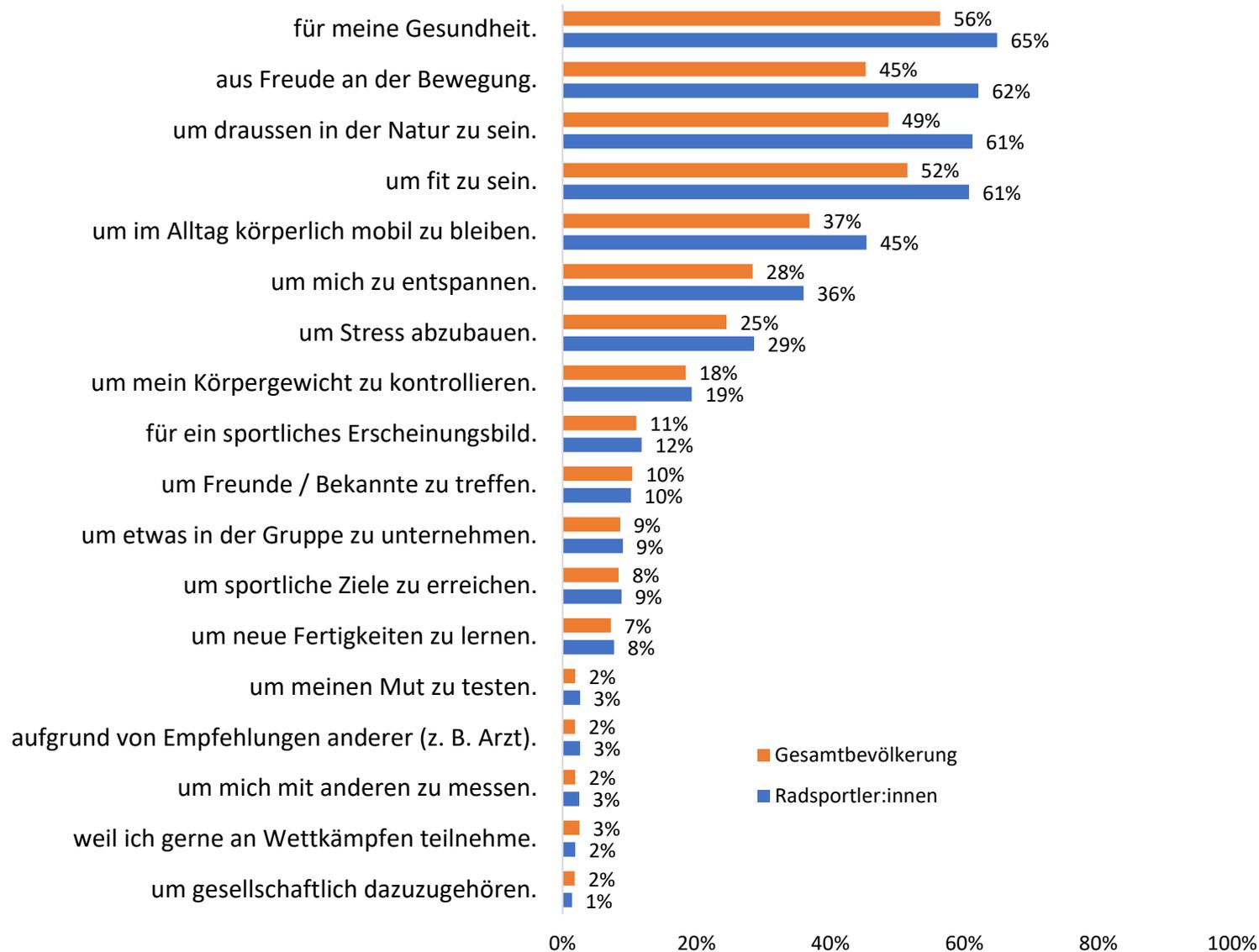


	Liechtenstein 2021 (Rang)	Schweiz 2019 (Rang)
Wandern	1	1
Jogging, Laufen	2	5
Schwimmen	3	3
Radfahren	4	2
Krafttraining	5	7
Skifahren	6	4
Fitness, Group Fitness	7	6
Mountainbiken	8	11
Yoga, Pilates, Body Mind	9	8
Skitouren/Schneeschuhlaufen	10	13

Radfahren als Sport ist in der Schweiz beliebter als in Liechtenstein. Dafür ist das Mountainbiken in Liechtenstein etwas beliebter als in der Schweiz.



# Sportmotive von Radsportler:innen und Gesamtbevölkerung



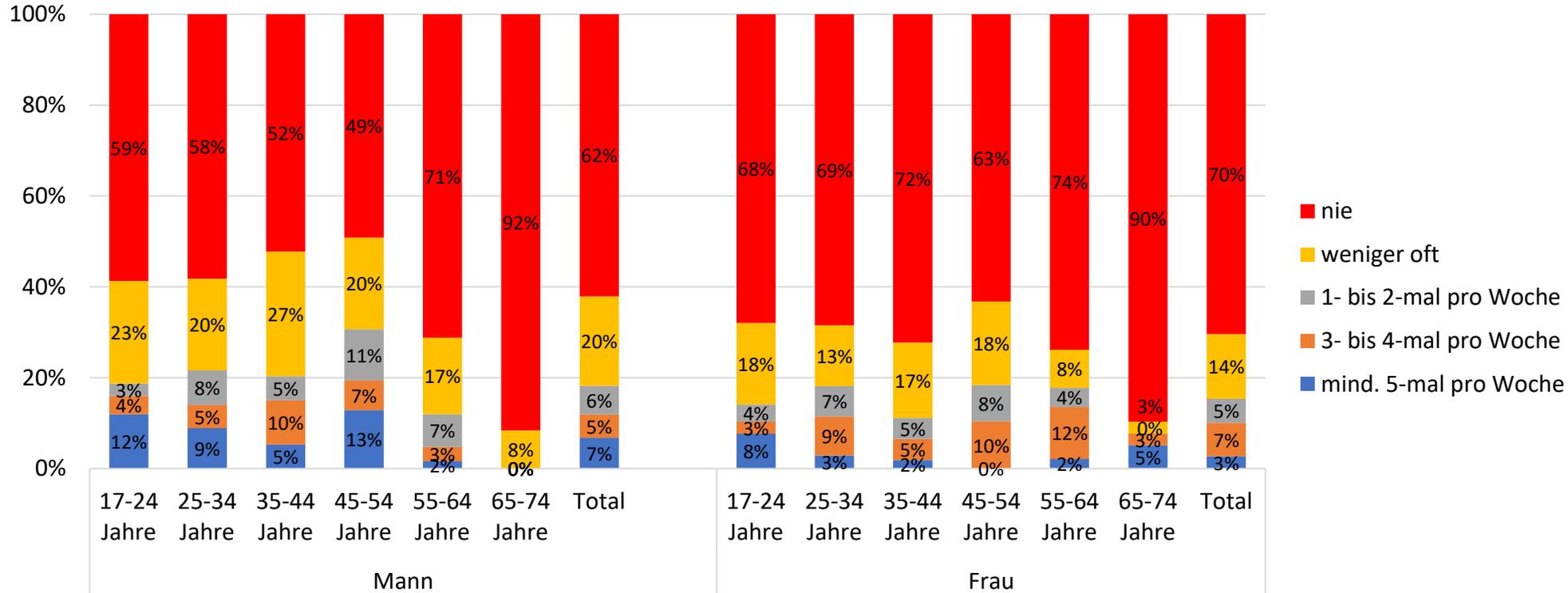
Die Gesundheit ist der wichtigste Grund, warum in Liechtenstein Sport betrieben wird. Bei den Radsportler:innen scheint diese Motivation noch ausgeprägter zu sein. Das gilt auch für andere Gründe wie z. B. die Freude an der Bewegung oder um draussen in der Natur zu sein.

Frage: Sport kann man aus ganz unterschiedlichen Gründen treiben. Inwiefern treffen die folgenden Gründe für sportliche Aktivitäten auf Sie zu? – Es werden nur die Anteile für die Kategorie «trifft voll zu» ausgewiesen.

Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren



# Fahrradnutzung für Arbeitsweg nach Alter und Geschlecht

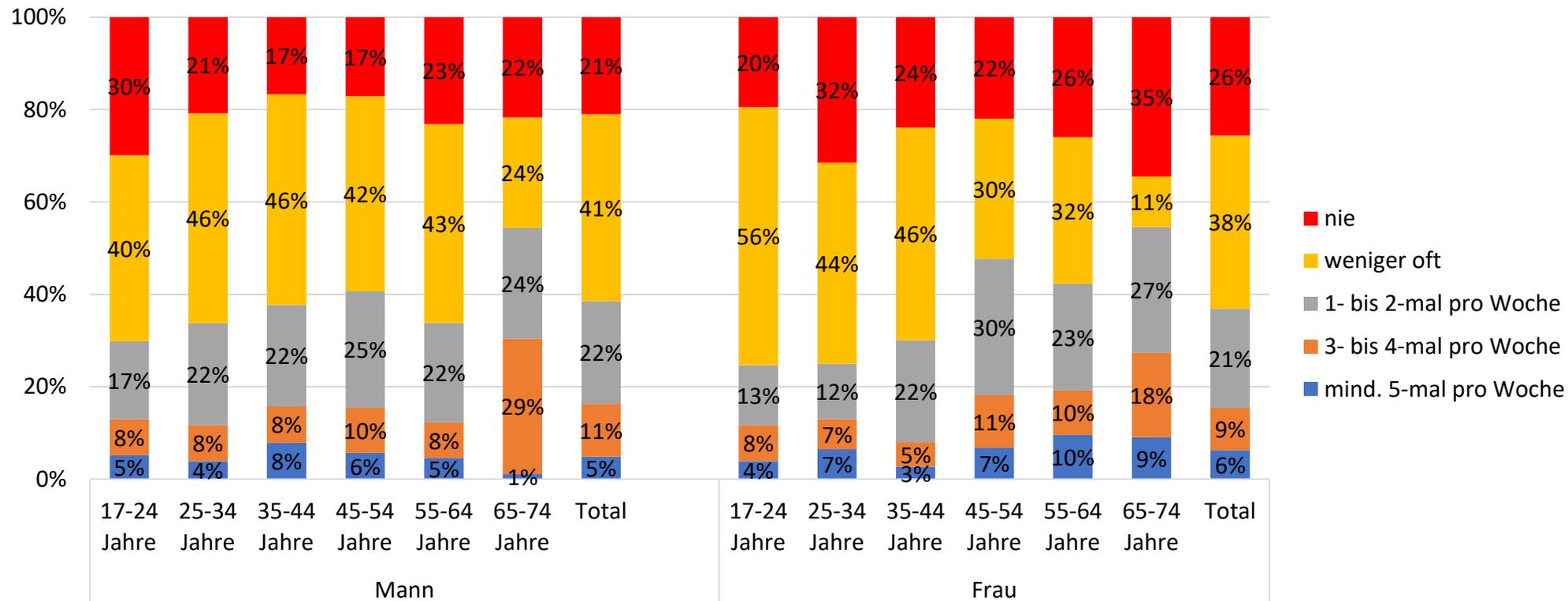


18 Prozent der Männer und 16 Prozent der Frauen geben an, das Fahrrad zumindest einmal pro Woche für den Arbeitsweg zu nutzen. Der Anteil jener, die das Fahrrad 5-mal pro Woche als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen, beträgt 7 Prozent bei den Männern und 3 Prozent bei den Frauen. Die Werte liegen leicht höher als noch bei der Volkszählung von 2015, in welcher 3.6 Prozent der erwerbstätigen Männer und 2.7 Prozent der erwerbstätigen Frauen das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel nannten. Die Differenz lässt sich mit einem gewissen Selektionsbias erklären, wonach sportlich aktive Personen an der Sportumfrage eher teilgenommen haben, sowie mit dem Zeitpunkt der Durchführung (Sportumfrage: Juni 2021; Volkszählung: Dezember 2015). Für die Sport- und Verkehrspolitik sind vor allem jene knapp 30 Prozent Männer und Frauen interessant, die zumindest gelegentlich das Fahrrad für den Weg zur Arbeit nehmen.

Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren



# Fahrradnutzung für sonstige Fortbewegungszwecke nach Alter und Geschlecht

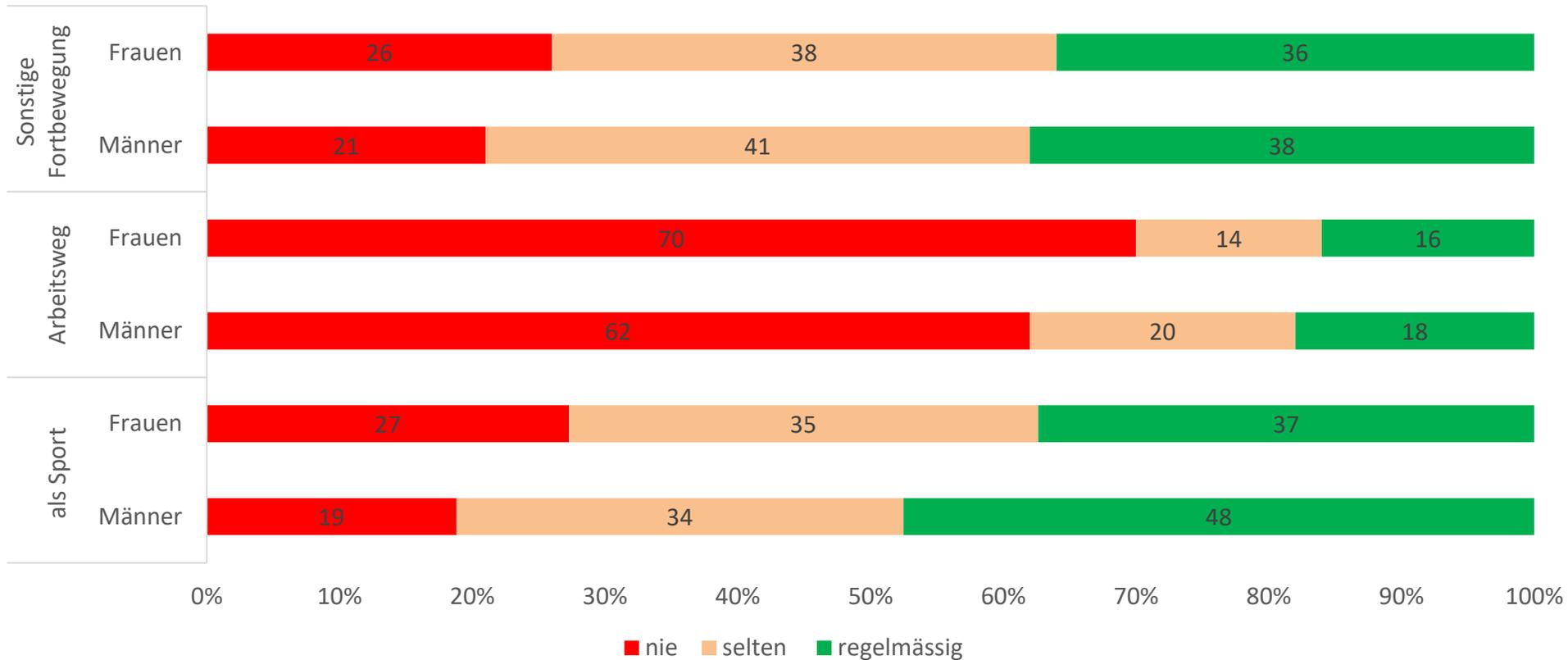


Lediglich 21 Prozent der Männer und 26 Prozent der Frauen nutzen das Fahrrad nie zu Fortbewegungszwecken. Dies deckt sich auch mit den Angaben der Mobilitätsumfrage, wonach die grosse Mehrheit der Haushalte in Liechtenstein über ein Fahrrad verfügt. Viele nutzen das Fahrrad aber selten, also weniger als einmal wöchentlich. Bei der Fahrradnutzung für sonstige Fortbewegungszwecke (also nicht für die Arbeit) zeigt sich kaum ein Unterschied zwischen den Geschlechtern – dies im Unterschied zu den anderen Fahrradnutzungsformen, wo die Nutzung durch Frauen immer etwas tiefer lag als die Nutzung durch Männer. Die Anteile jener Personen, welche das Fahrrad regelmässig für sonstige Fortbewegungszwecke nutzen, decken sich weitgehend mit dem Anteil Personen, welche das Fahrrad regelmässig für den Arbeitsweg nutzen.

Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren



# Zusammenfassung Fahrradnutzung

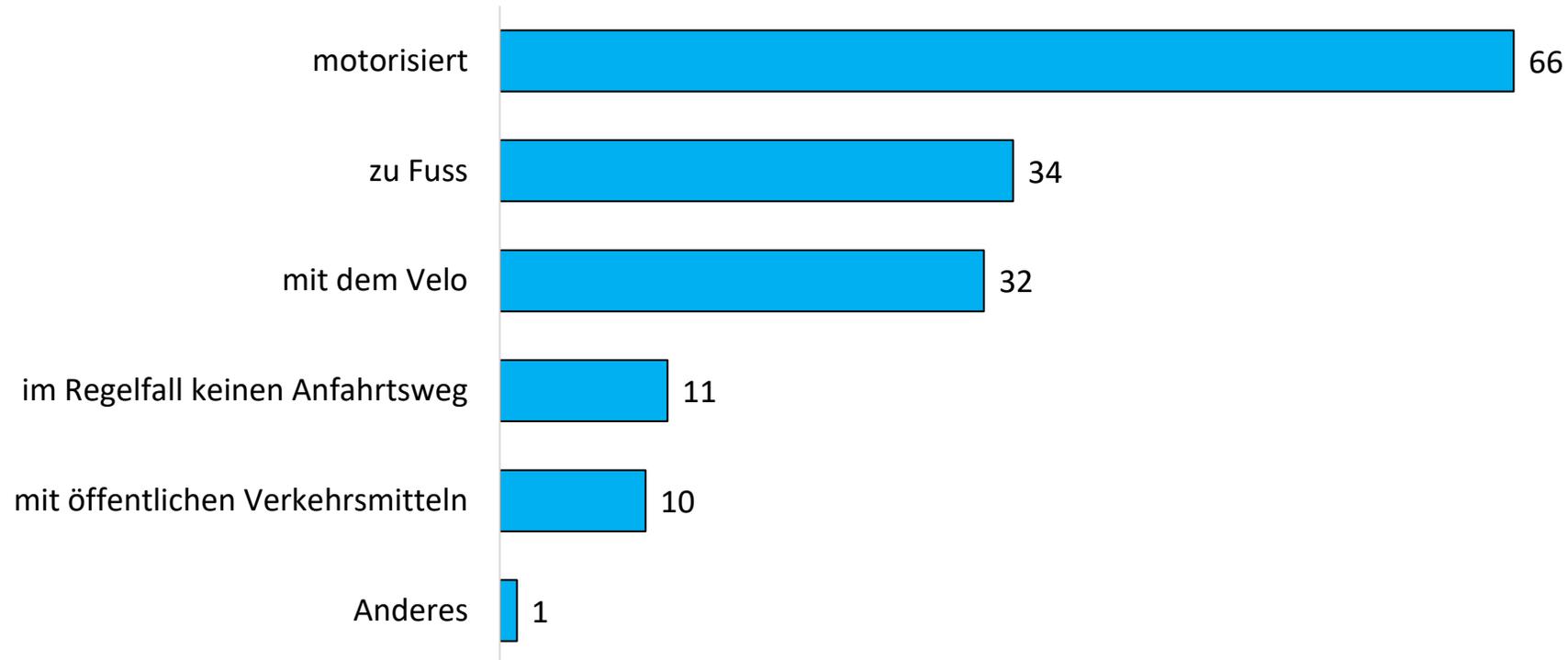


Fasst man die verschiedenen Formen der Fahrradnutzung zusammen, zeigt sich, dass das Fahrrad mit Abstand am wenigsten für den Arbeitsweg genutzt wird. Am häufigsten erfolgt die Fahrradnutzung als Sport.

Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren

# Verkehrsmittel für Sportweg

Frage: «Wie legen Sie den Weg zu der Sportstätte, die Sie nutzen, im Regelfall zurück?»



Der Weg zu den Sportstätten wird in Liechtenstein meist motorisiert zurückgelegt. Dies gilt für alle Altersgruppen und beide Geschlechter.

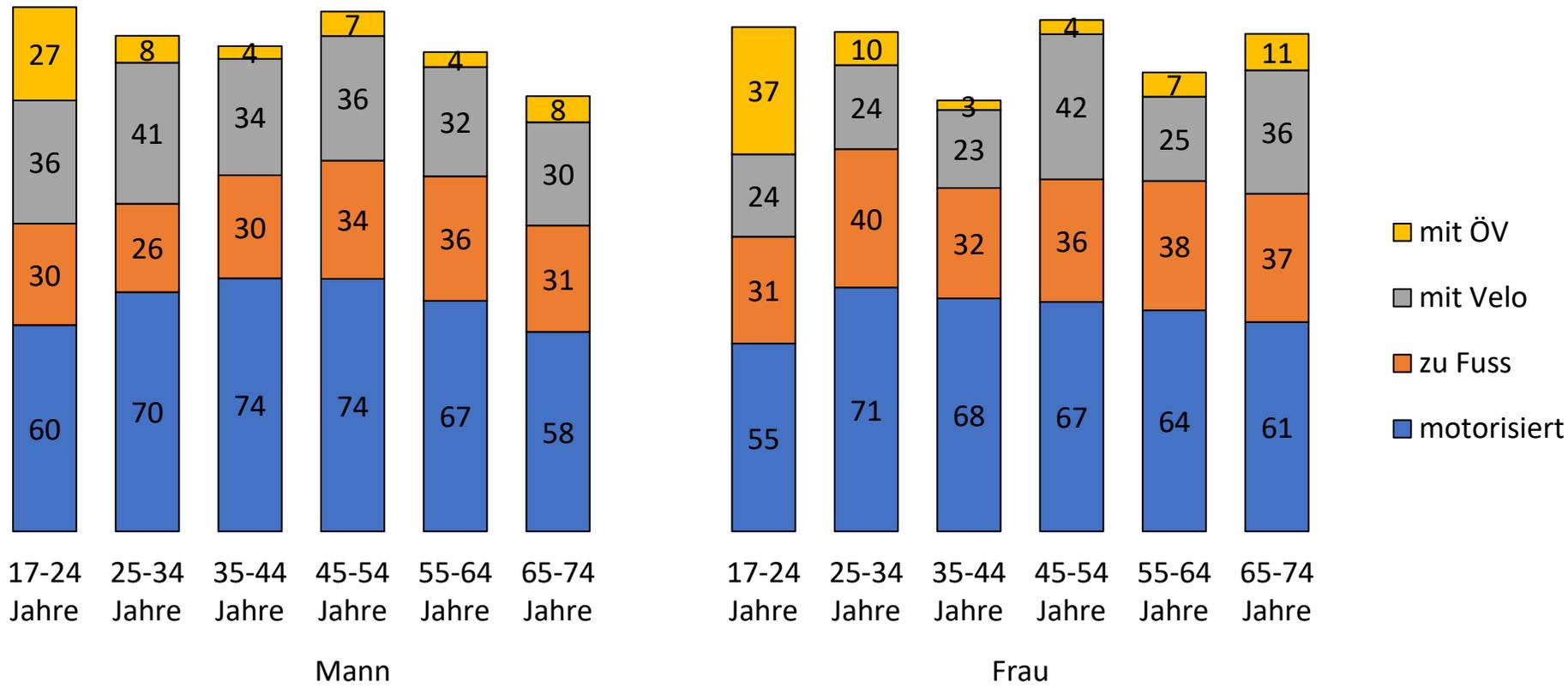
Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren; Mehrfachnennungen möglich.





# Anfahrt zur Sportstätte nach Alter und Geschlecht (Anteile in %)

Frage: «Wie legen Sie den Weg zu der Sportstätte, die Sie nutzen, im Regelfall zurück?» (n=1702)

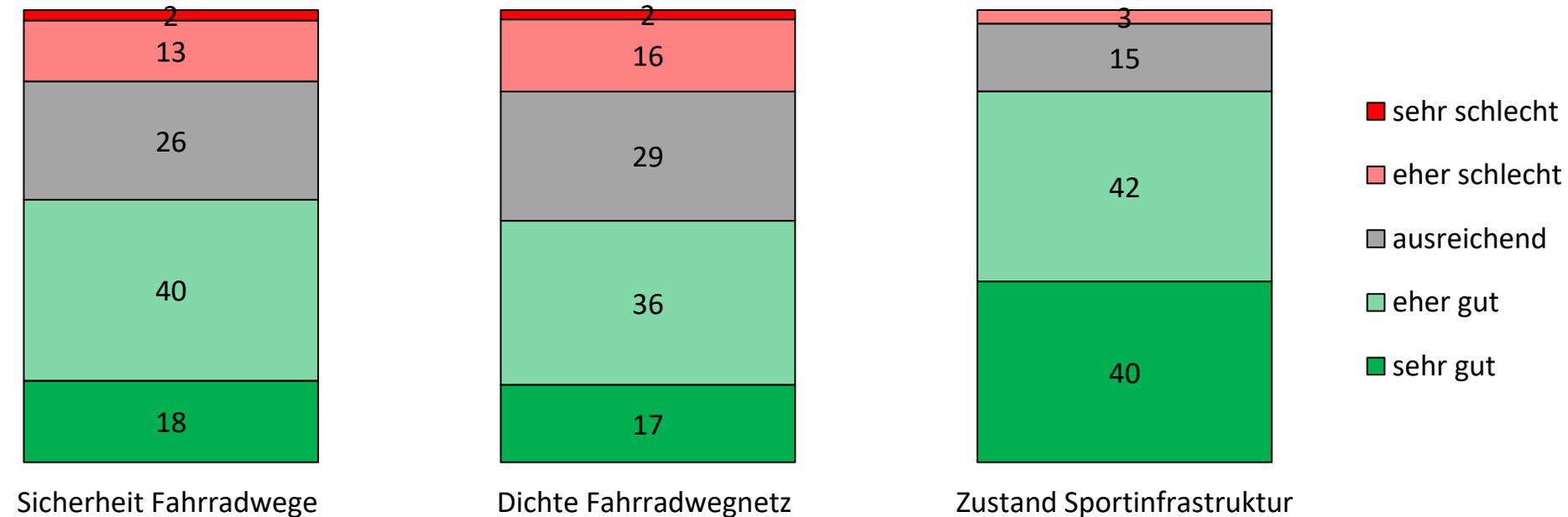


Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren; Mehrfachnennungen möglich.



# Bewertung der Sportinfrastruktur

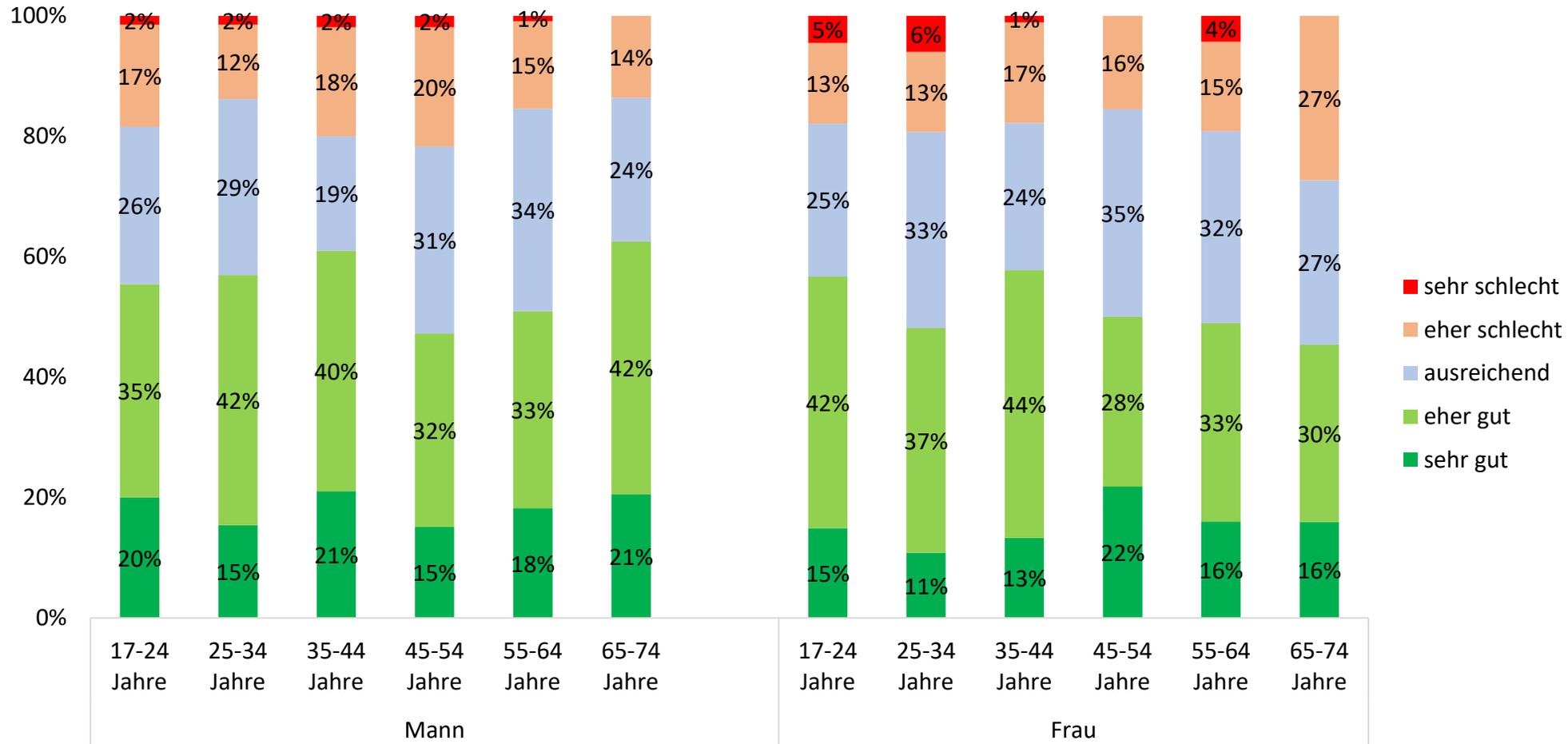
Frage: «Wie würden Sie die Sportinfrastruktur in Liechtenstein insgesamt bewerten? Und welche Bewertung würden Sie dem Radwegnetz in Liechtenstein mit Blick auf die ausgewählten Aspekte Sicherheit und Dichte geben?»



Eine grosse Mehrheit von 82 Prozent bewertet die Sportinfrastruktur in Liechtenstein als eher gut oder sehr gut. Lediglich 3 Prozent bewerten sie als eher schlecht oder sehr schlecht. Auch die Sicherheit und Dichte der Fahrradwege wird mehrheitlich positiv bewertet. Allerdings ist die Bewertung weniger positiv als diejenige der Sportinfrastruktur insgesamt.



# Bewertung Sicherheit des Radwegnetzes nach Alter und Geschlecht



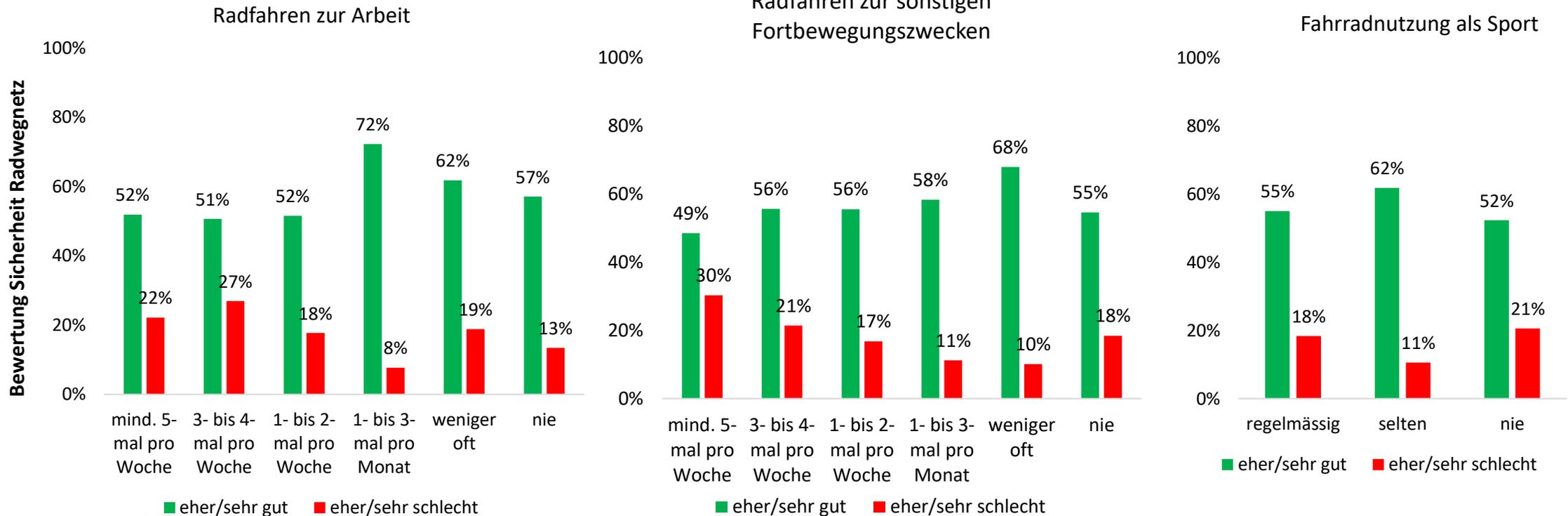
Die Variablen Alter und Geschlecht scheinen keinen starken Einfluss auf die Bewertung der Sicherheit des Radwegnetzes zu haben.

Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren



# Bewertung Sicherheit des Radwegnetzes nach Nutzungstypen

Ausgewiesen wird jeweils der Anteil jener, welche die Sicherheit als eher/sehr gut oder eher/sehr schlecht einstufen. Nicht ausgewiesen sind jene, welche die Kategorie ausreichend wählten.



## Nutzungstypen und Häufigkeit der Nutzung

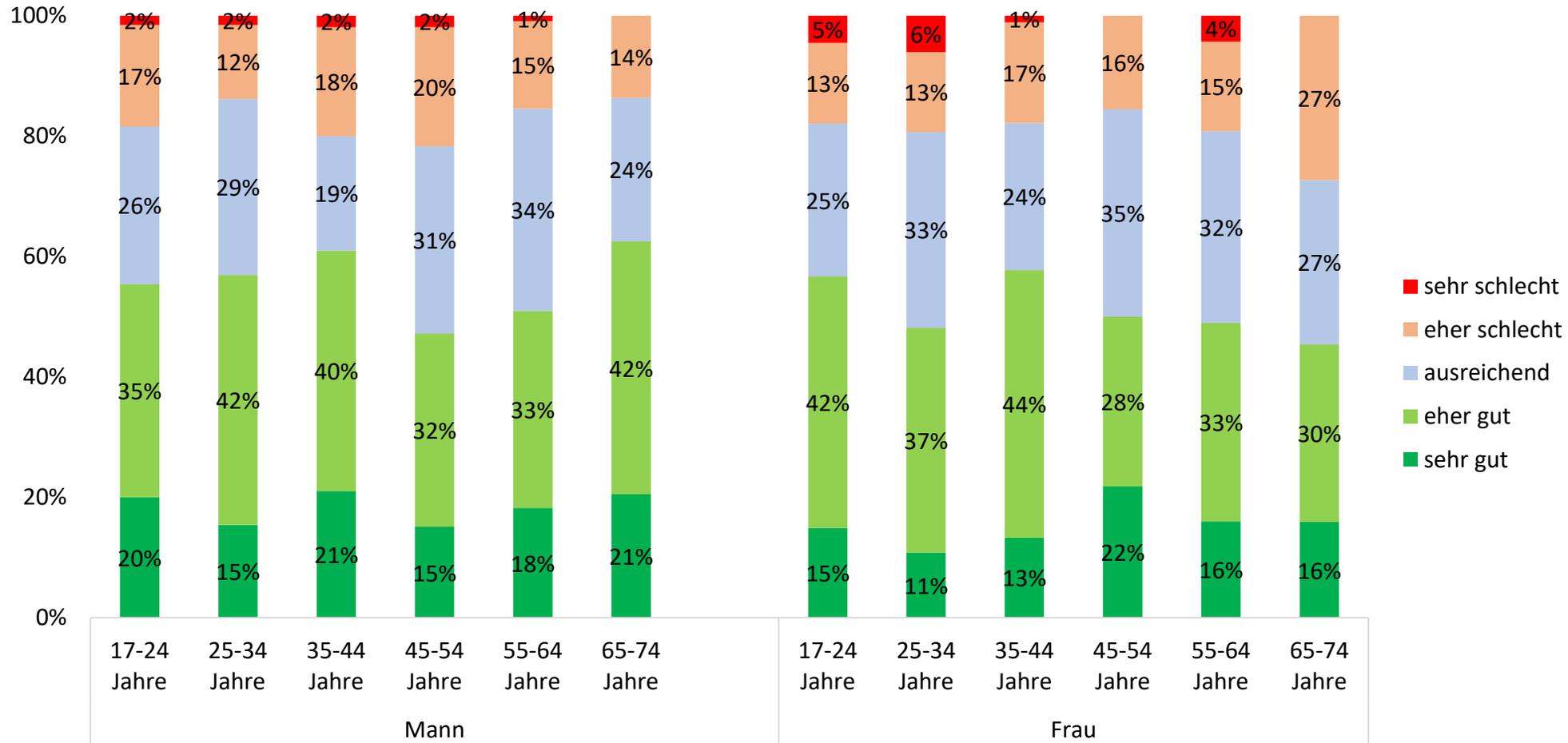
Die Detailanalyse zur Bewertung der Sicherheit des Radwegnetzes zeigt, dass Personen, welche das Rad besonders häufig für den Arbeitsweg oder sonstige Fortbewegungszwecke nutzen, die Sicherheit des Radwegnetzes etwas schlechter bewerten als solche, die das Rad nie für diese Zwecke nutzen. Die Unterschiede nach Nutzungshäufigkeit sind aber insgesamt nicht sehr gross. Aus der Analyse lässt sich schliessen, dass Nichttradfahrer kaum aufgrund der Sorge um die Sicherheit von der Nutzung des Fahrrads absehen. Bei der Freizeitnutzung zeigen sich keine Unterschiede bezüglich Nutzungshäufigkeit.

Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren





# Bewertung Dichte des Radwegnetzes nach Alter und Geschlecht



Die Variablen Alter und Geschlecht scheinen keinen starken Einfluss auf die Bewertung der Dichte des Radwegnetzes zu haben.

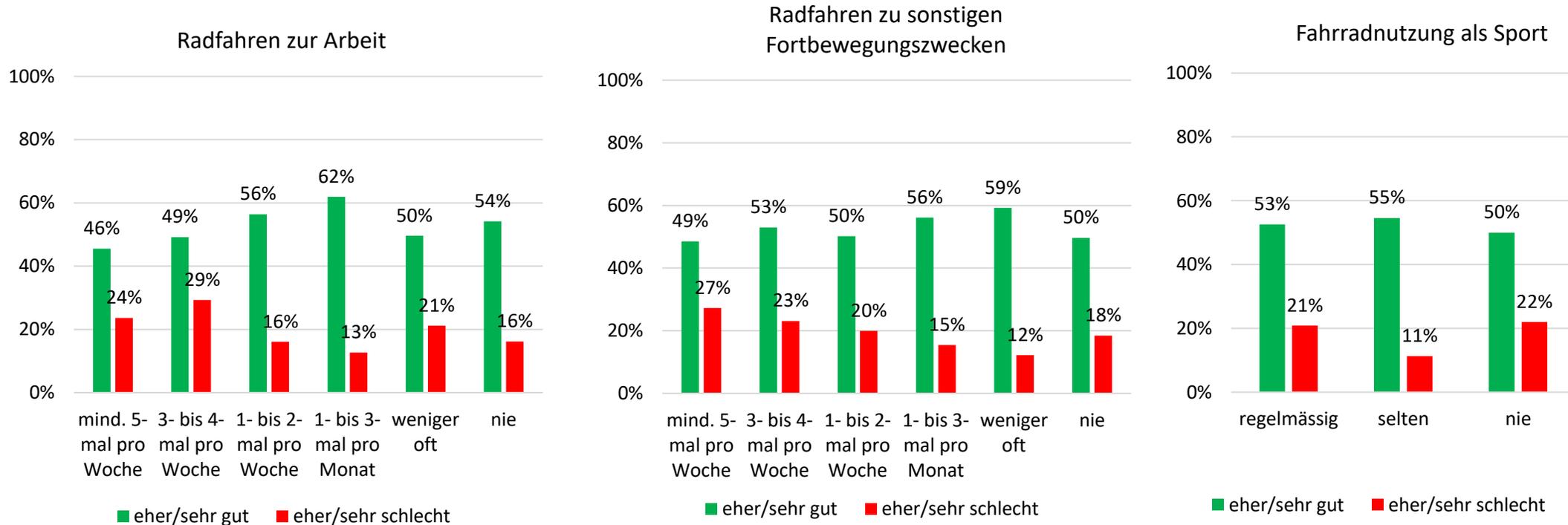
Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren





# Bewertung Dichte des Radwegnetzes nach Nutzungstypen

Ausgewiesen wird jeweils der Anteil jener, welche die Sicherheit als eher/sehr gut oder eher/sehr schlecht einstufen. Nicht ausgewiesen sind jene, welche die Kategorie ausreichend wählten.



## Nutzungstypen und Häufigkeit der Nutzung

Die Detailanalyse zur Bewertung der Dichte des Radwegnetzes zeigt, dass Personen, welche das Rad besonders häufig für den Arbeitsweg oder sonstige Fortbewegungszwecke nutzen, die Dichte des Radwegnetzes etwas schlechter bewerten als solche, die das Rad nie für diese Zwecke nutzen. Die Unterschiede nach Nutzungshäufigkeit sind aber insgesamt nicht sehr gross und auch geringer als hinsichtlich der Bewertung der Sicherheit.

Quelle: Sportumfrage 2021, Bevölkerung zwischen 17–74 Jahren





# Jugendbefragung: Schulweg und Sportverhalten

Im Juni 2021 führte das Liechtenstein-Institut im Auftrag der Regierung des Fürstentums Liechtenstein eine repräsentative Umfrage zum Sport- und Bewegungsverhalten der Schülerinnen und Schüler der 5. Klasse (11 Jahre), 7. Klasse (13 Jahre) und 9. Klasse (15 Jahre) durch. Nachfolgend werden insbesondere die Ergebnisse hinsichtlich der Nutzung des Fahrrads für den Schulweg dargestellt.





# Kernergebnisse Jugendbefragung

- Das Fahrrad ist meistens das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel, um zur Schule zu gelangen. Der Anteil der Fahrradnutzung sinkt jedoch stark mit zunehmendem Alter und insbesondere mit dem Wechsel von der Primarschule zu den weiterführenden Schulen. Dies hängt sicherlich zum grössten Teil mit dem mit dem Schulwechsel oftmals einhergehenden gestiegenen Dauer des Schulwegs zusammen.
- Die Sportlichkeit hat kaum einen Einfluss auf das gewählte Verkehrsmittel.
- Das Fahrrad wird meist nur dann für den Schulweg genutzt, wenn der Weg eher kurz ist.
- Schüler benutzen häufiger das Rad, dafür gehen Schülerinnen etwas öfter zu Fuss zur Schule.
- Schüler und Schülerinnen mit ausländischer Staatsbürgerschaft nutzen das Fahrrad weniger oft als Schüler und Schülerinnen mit liechtensteinischer Staatsangehörigkeit.
- Die befragten Jugendlichen betreiben den Radsport nur selten im Verein. Ausserhalb des Vereins gehört das Radfahren aber bei beiden Geschlechtern zu den beliebtesten Sportarten.



# Hauptverkehrsmittel für Schulweg nach ausgewählten Merkmalen



Frage: «Wie legst du deinen Schulweg normalerweise (am häufigsten) zurück?»



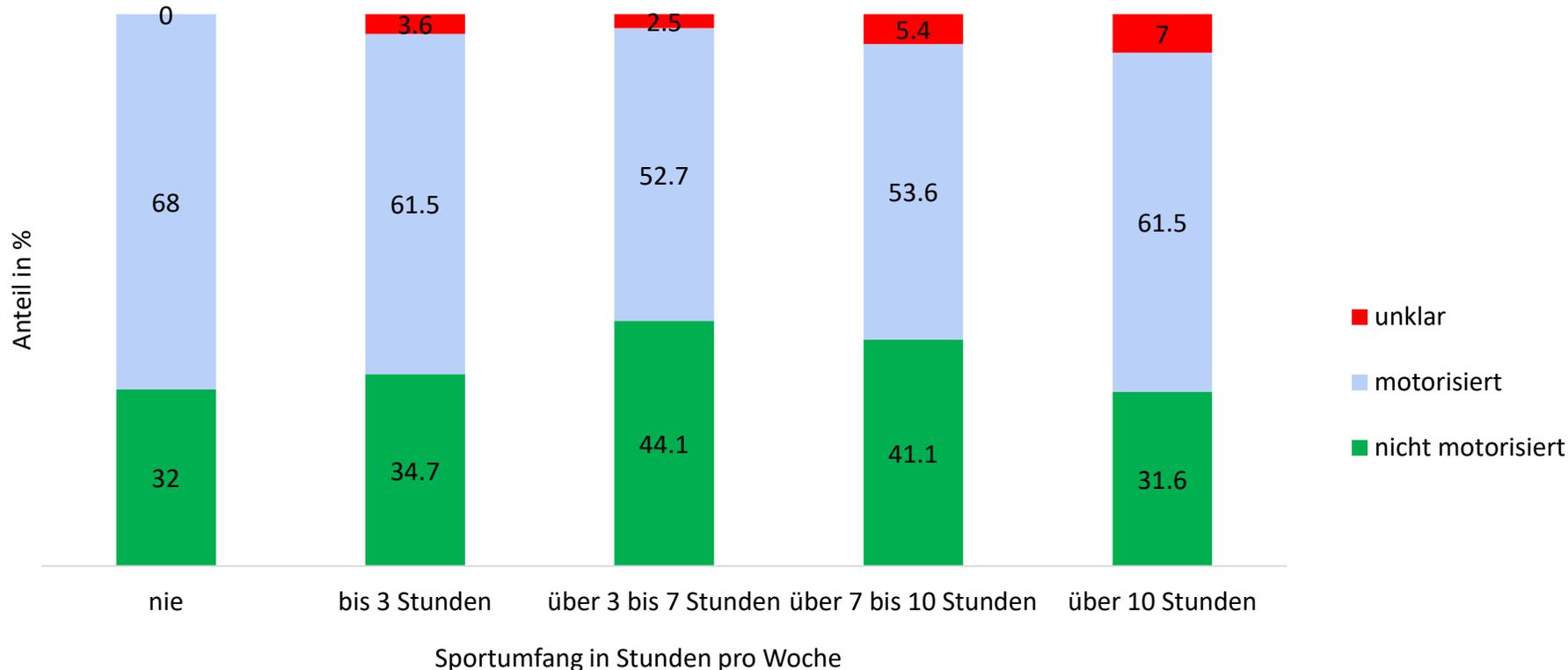
23 Prozent der befragten Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe nutzen für den Schulweg das Fahrrad. Auffallend ist dabei, dass E-Bikes kaum eine Rolle spielen (21 Prozent normales Rad; 2 Prozent E-Bike). Schüler nutzen das Fahrrad eher als Schülerinnen. Auch nimmt die Fahrradnutzung mit steigendem Alter ab. Schüler und Schülerinnen mit liechtensteinischer Staatsangehörigkeit nutzen das Fahrrad öfter. Der Vergleich nach Merkmalen kontrolliert jedoch nicht, inwieweit die Unterschiede von einer unterschiedlichen Wegdauer überlagert werden.

Quelle: Jugendbefragung 2021, 7. und 9. Klasse



# Verkehrsmittel für Schulweg nach Umfang der Sportaktivität (7. und 9. Klasse)

Frage: «Wie legst du deinen Schulweg normalerweise (am häufigsten) zurück?»



Der Sportumfang in Stunden pro Woche scheint keinen grossen Einfluss darauf zu haben, ob der Schulweg motorisiert oder nicht-motorisiert absolviert wird.

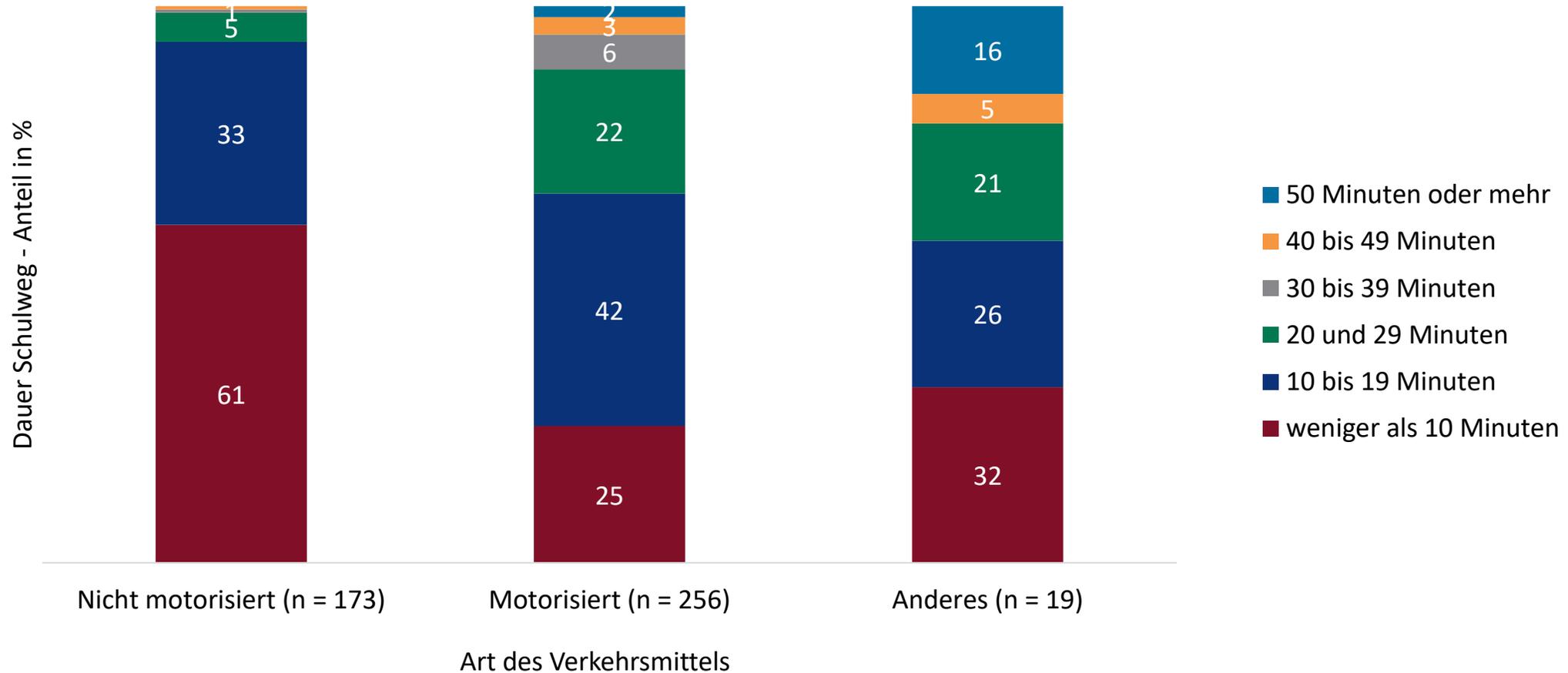
Quelle: Jugendbefragung 2021, 7. und 9. Klasse



# Dauer für Schulweg nach Verkehrsmittel (7. und 9. Klasse)



Kombination Verkehrsmittel für und Dauer des Schulwegs (für eine Wegstrecke)



Anmerkung: Bei Anderes handelt es sich meist um eine Mischform aus zwei faktisch gleichbedeutenden Verkehrsmitteln.

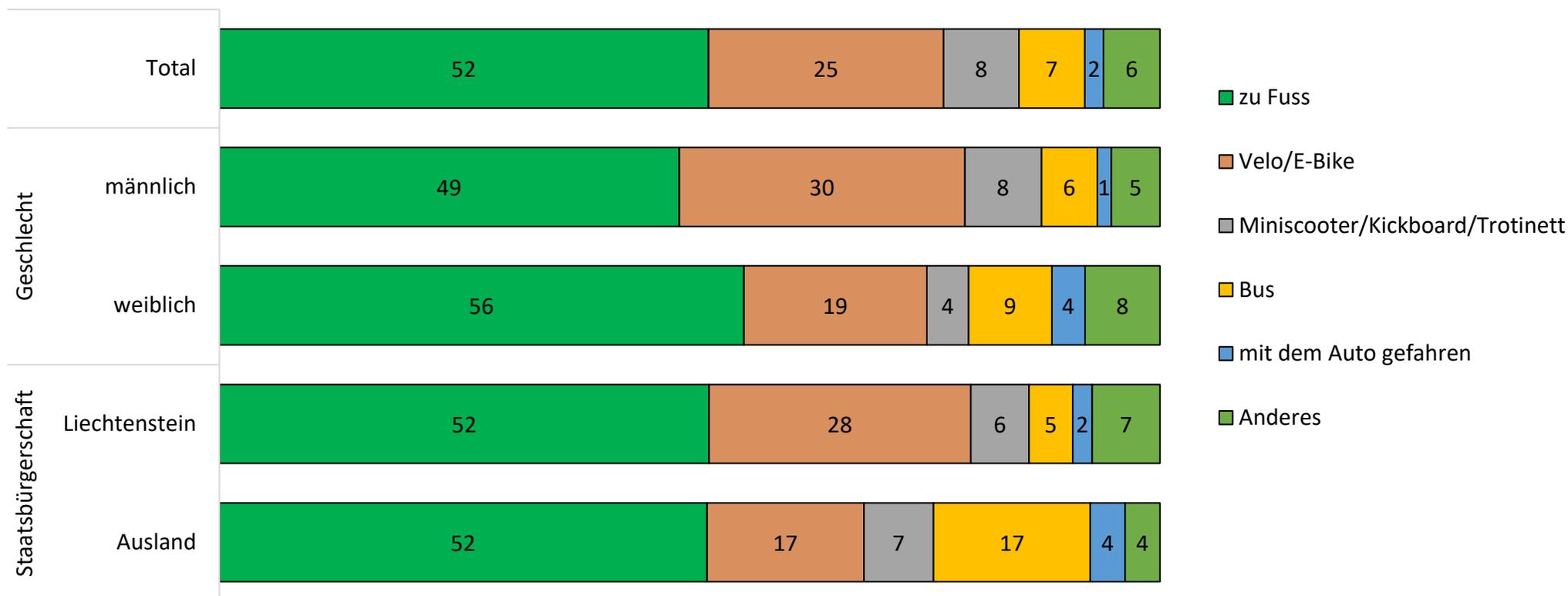
Quelle: Jugendbefragung 2021, 7. und 9. Klasse



# Primarstufe: Verkehrsmittel für Schulweg nach Geschlecht und Staatsbürgerschaft

Frage: «Wie legst du deinen Schulweg normalerweise (am häufigsten) zurück?»

Transportmittel Schulweg (Anteile in %; n=248)

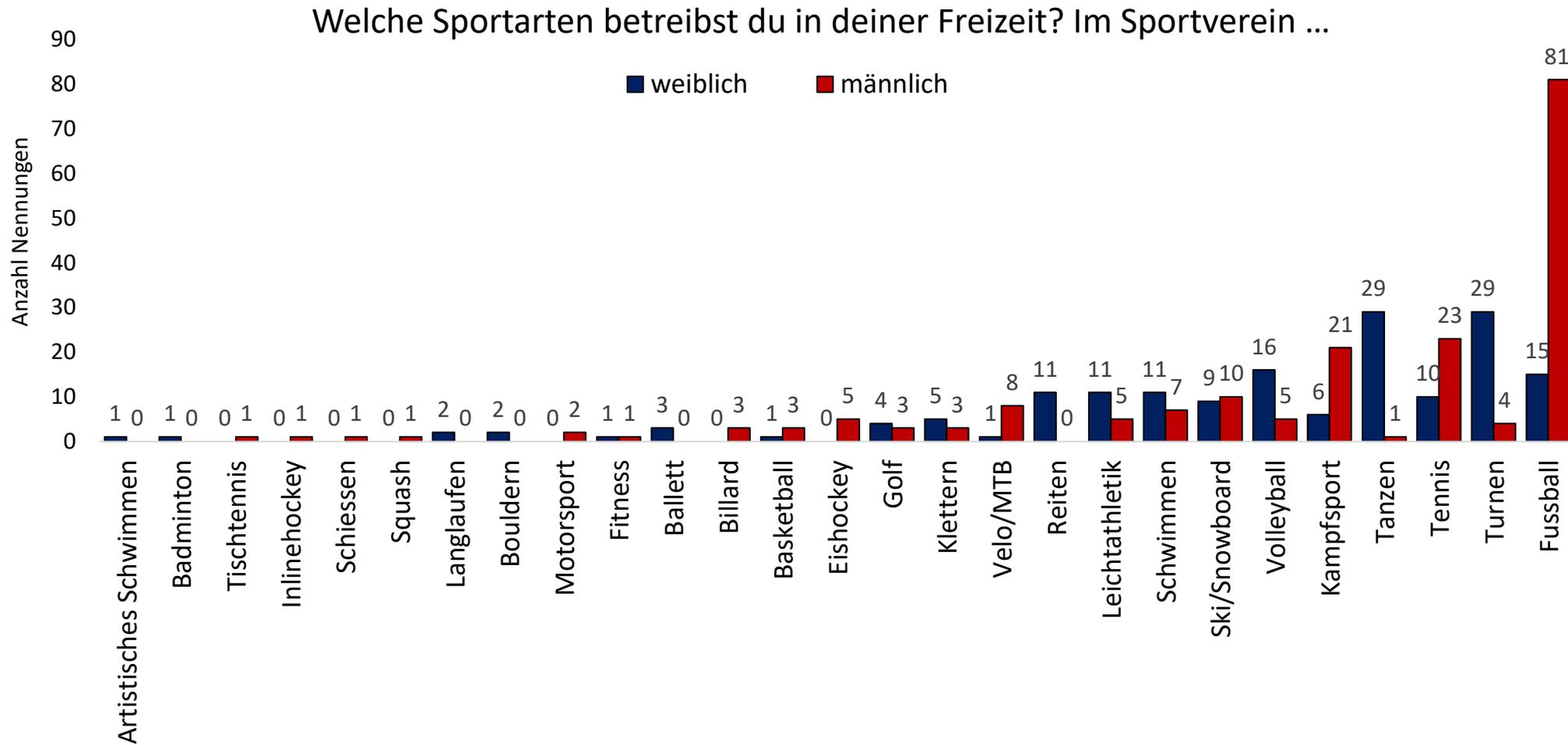


25 Prozent der befragten Schülerinnen und Schüler der 5. Klasse Primarschule nutzen für den Schulweg das Fahrrad. Hinsichtlich der Unterschiede nach den abgefragten Merkmalen zeigt sich ein sehr ähnliches Bild wie auf der Sekundarstufe. Demnach wird das Fahrrad eher von Jungen als von Mädchen genutzt und eher von Personen mit liechtensteinischer Staatsangehörigkeit.

Quelle: Jugendbefragung 2021, 5. Klasse



# Sport im Sportverein nach Geschlecht – Sekundarstufe



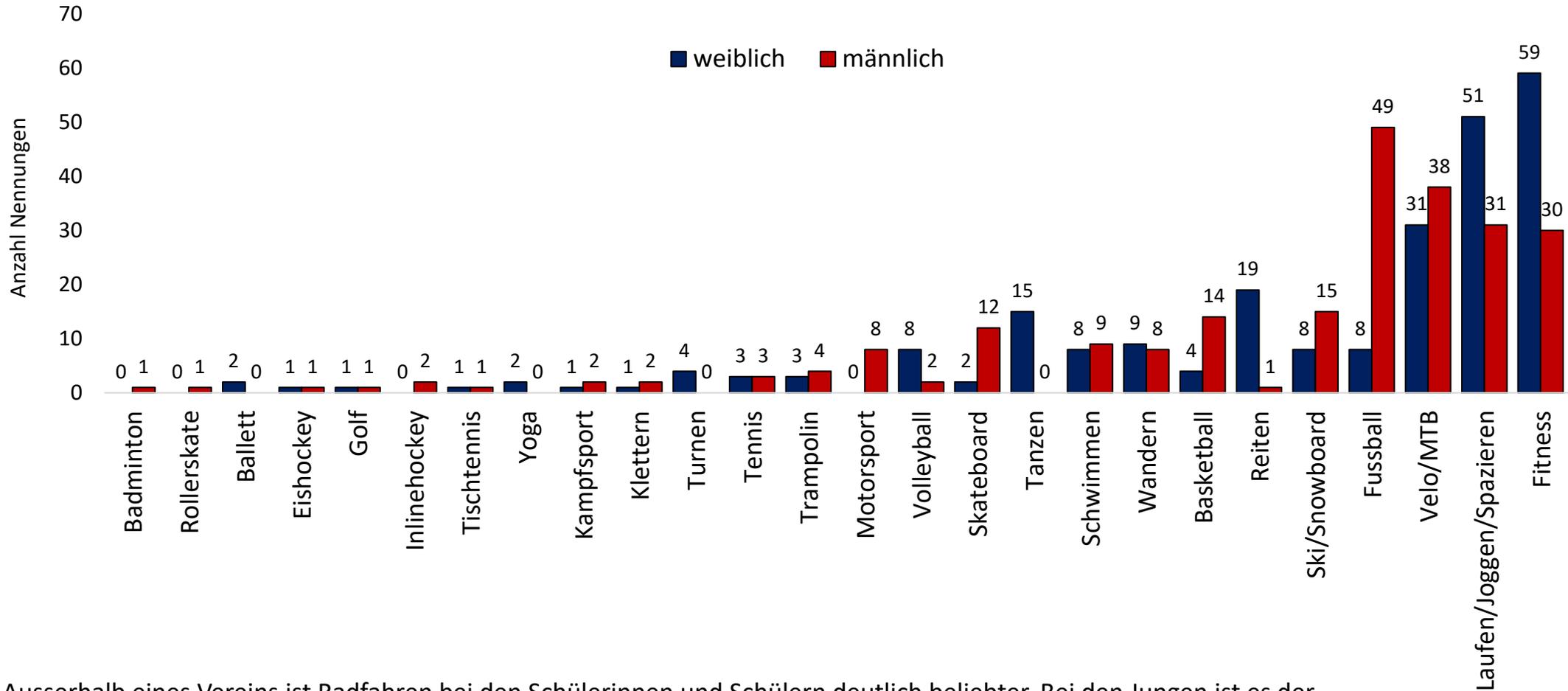
Nur sehr wenige Schülerinnen und Schüler betreiben Radsport in einem Sportverein.



# Sport ausserhalb Sportverein nach Geschlecht – Sekundarstufe



Welche Sportarten betreibst du in deiner Freizeit? Ausserhalb eines Vereins ...



Ausserhalb eines Vereins ist Radfahren bei den Schülerinnen und Schülern deutlich beliebter. Bei den Jungen ist es der zweitbeliebteste Sport und bei den Mädchen der drittbeliebteste Sport.

Quelle: Jugendbefragung 2021, 7. und 9. Klasse Anmerkung: Mehrfachnennungen möglich.





# Fahrradaktionen in Liechtenstein

Fahrradaktionen gelten allgemein als ein wichtiges Instrument zur Förderung der Fahrradnutzung in der Bevölkerung. Im Folgenden werden die Fahrradaktionen in Liechtenstein vorgestellt. Die präsentierten Daten wurden dankenswerterweise vom Verkehrsclub Liechtenstein zur Verfügung gestellt.





# Kernergebnisse Fahrradaktionen

- In Liechtenstein gibt es verschiedene Fahrradwettbewerbe, welche sich an Schülerinnen und Schüler, die allgemeine Bevölkerung oder die in Liechtenstein Beschäftigten richten.
- Die Aktionen bieten eine einfache Registrierung an und stellen Teilnehmenden attraktive Preise in Aussicht.
- Die Teilnahmebereitschaft variiert sehr stark zwischen den einzelnen Betrieben und Gemeinden. Eine hohe Teilnahmequote lässt sich deshalb wohl am besten mit einer fahrradfreundlichen Unternehmenskultur und entsprechender Motivation durch den Arbeitgeber erklären.
- Obwohl die Anzahl an Anmeldungen in den vergangenen Jahren in der Tendenz leicht zugenommen hat, bleibt der Anteil der Teilnehmenden an der Belegschaft insgesamt konstant. Folglich hat die Relevanz der einzelnen Aktionen insgesamt nicht zugenommen.
- Sowohl aus Sicht der Bewegungsförderung als auch der Verkehrspolitik sind Fahrwettbewerbe und andere Aktionen zur Förderung der Fahrradnutzung ein wichtiges Instrument.
- Für den Erfolg von Fahrradaktionen sind breit abgestützte Partnerschaften mit dem Engagement der Regierung und der Wirtschaft nötig.





# Verschiedene Radaktionen in Liechtenstein

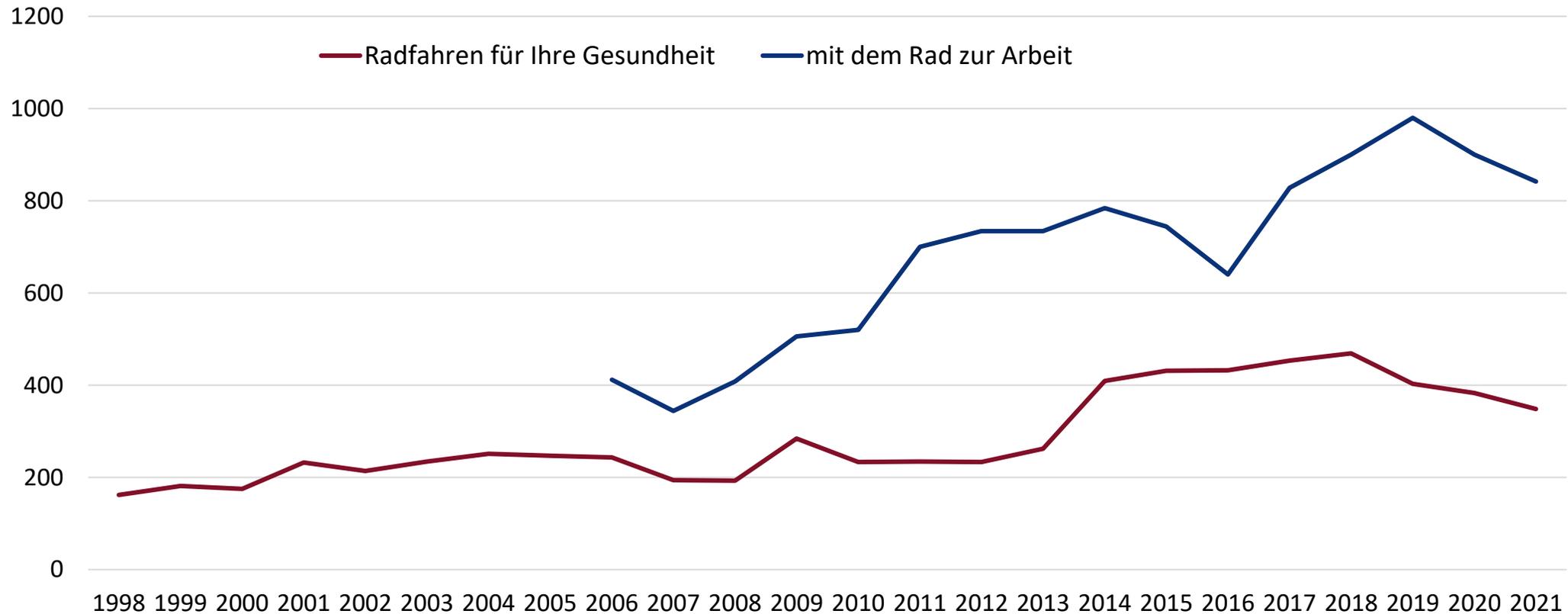
In Liechtenstein gibt es verschiedene Radaktionen in Form von Fahrradwettbewerben. Initiant ist meist der Verkehrsclub Liechtenstein. Die einzelnen Projekte werden aber von verschiedenen Projektpartnern unterstützt (z. B. LIHK, Schulamt, Regierung).

- Radfahren für die Gesundheit
  - Teilnahmeberechtigt sind in Liechtenstein wohnhafte und/oder arbeitende Personen, ab 12 Jahren; Registrierung erfolgt über Website.
  - Winter- und Sommerwettbewerb mit attraktiven Preisen.
  - Initiant Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) unterstützt durch verschiedene Unternehmen
- Mit dem Rad zur Arbeit
  - Sommerradwettbewerb mit attraktiven Preisen
  - Teilnahme in Teams
  - Am Wettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit» können nur Mitarbeitende der an der Aktion beteiligten Betriebe mitmachen (LIHK, Landesverwaltung, Gemeinden); Registrierung erfolgt über Website.
  - Initiant Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) unterstützt durch verschiedene Unternehmen
- Weitere Informationen: <https://www.fahrradwettbewerb.li/>
- Walk n' bike to school
  - Zweimal jährliche Durchführung mit attraktiven Preisen: Frühling als Teamwettbewerb; Herbst als Einzelwettbewerb
  - Unterstützt durch Amt für Gesundheit





# Radfahren für Gesundheit oder Arbeit



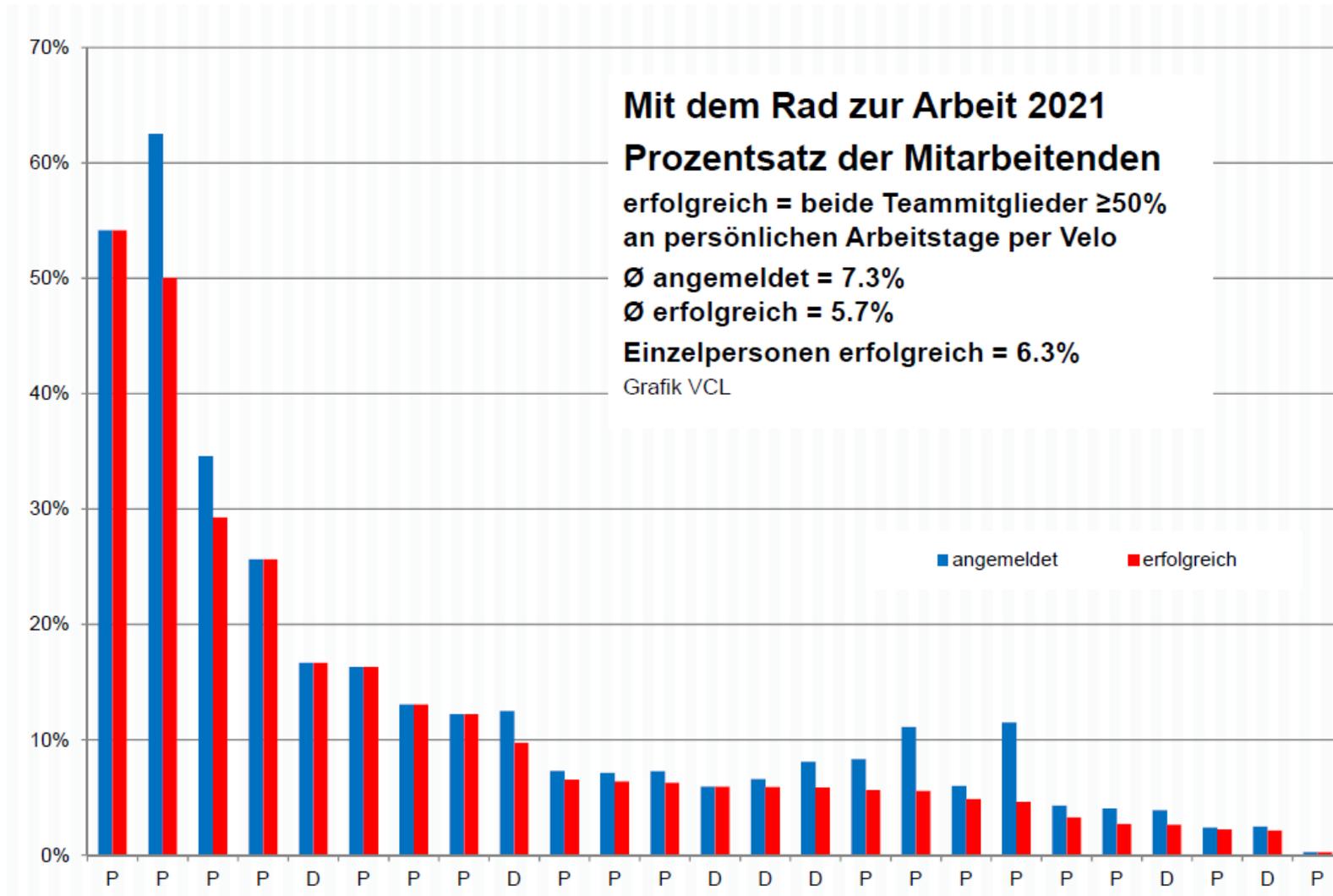
Die Abbildung zeigt die Anzahl Teilnehmende an den beiden Radaktionen «Radfahren für Ihre Gesundheit» und «Mit dem Rad zur Arbeit». Obwohl mehr Personen an der Aktion «Radfahren für Ihre Gesundheit» teilnahmeberechtigt wären, ist die Anzahl Teilnehmender tiefer. Dies unterstreicht die Wichtigkeit einer guten Kampagne und damit entsprechender Partner für die Sichtbarkeit solcher Aktionen.

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Angaben des Verkehrsclub Liechtenstein (VCL)



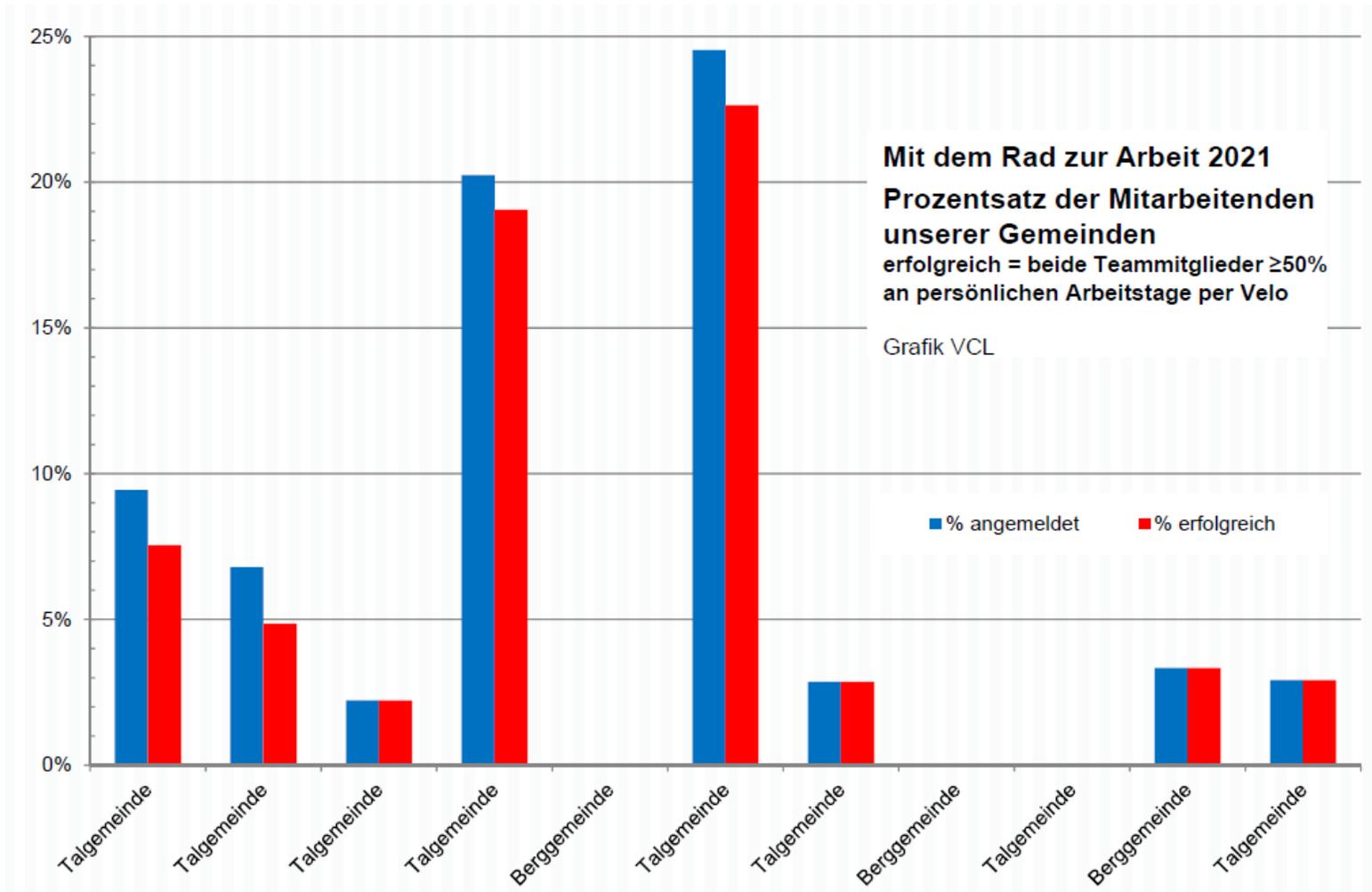


# Mit dem Rad zur Arbeit 2021 – Prozentsatz der Mitarbeitenden



Die Abbildung weist für die an der Aktion «Mit dem Rad zur Arbeit 2021» teilnehmenden Betriebe den Anteil an teilnehmenden Mitarbeitenden aus. Die Teilnahmequote variiert demnach sehr stark zwischen den einzelnen Betrieben.

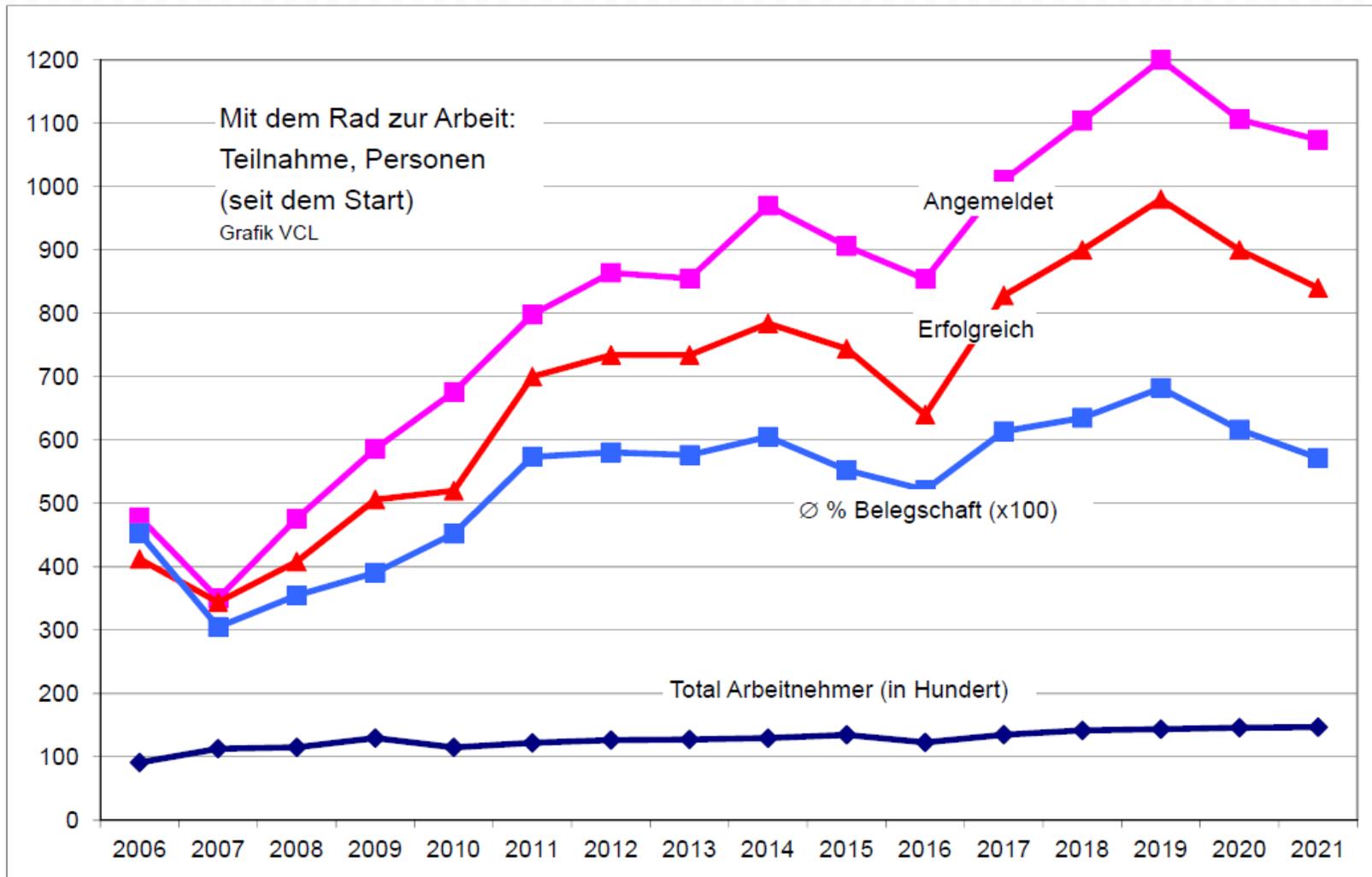
# Mit dem Rad zur Arbeit – Prozentsatz der Mitarbeitenden der Gemeinden



Die Abbildung weist für die Gemeinden den Anteil an teilnehmenden Mitarbeitenden aus. Die Teilnahmequote variiert stark zwischen den einzelnen Gemeinden.



# Mit dem Rad zur Arbeit



Die Abbildung zeigt, dass die absolute Anzahl der an der Aktion «Mit dem Rad zur Arbeit 2021» teilnehmenden Personen in der Tendenz in den vergangenen Jahren zwar angestiegen ist. Gemessen an der Belegschaft stagniert die Teilnahmequote jedoch.



# Verkehrszählungen in Liechtenstein

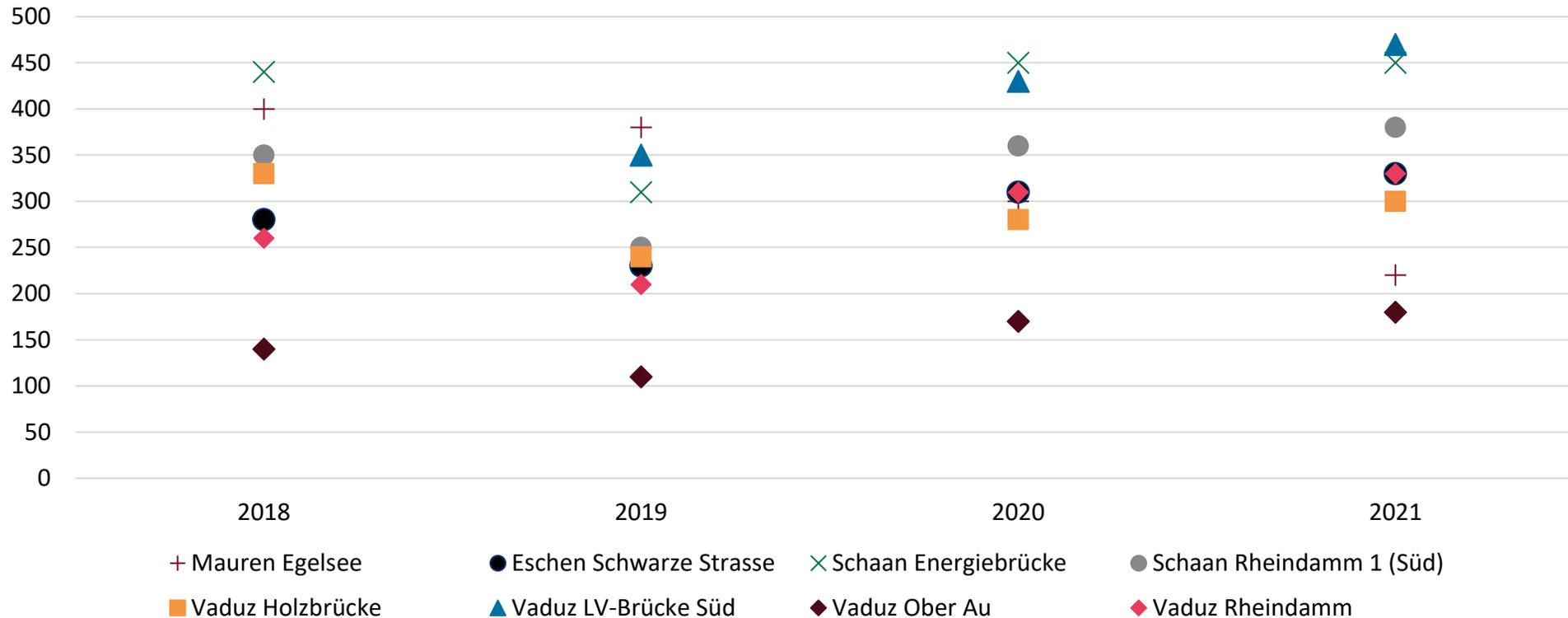
Im Herbst 2021 veröffentlichte das Amt für Bau und Infrastruktur verschiedene Daten zum Fahrradverkehr in Liechtenstein. Die Daten differenzieren nach Strecken und Tageszeiten. Die Art der Fahrradnutzung lässt sich jedoch nicht bestimmen.



# Verkehrsentwicklung – Ausgewählte Zählstationen



Durchschnittlicher täglicher Verkehr seit 2018



Die Abbildung zeigt, wie sich der Fahrradverkehr der ausgewählten Stationen als durchschnittliche Anzahl Fahrradfahrerinnen und -fahrer pro Tag zwischen 2018 und 2021 entwickelt hat. Die Werte sind für die meisten Stationen konstant. Ein Rückgang lässt sich vor allem bei der Zählstation Mauren Egelsee feststellen, was wohl vor allem auf die im Zusammenhang mit der Coronapandemie erfolgten Einschränkungen zurückzuführen ist.

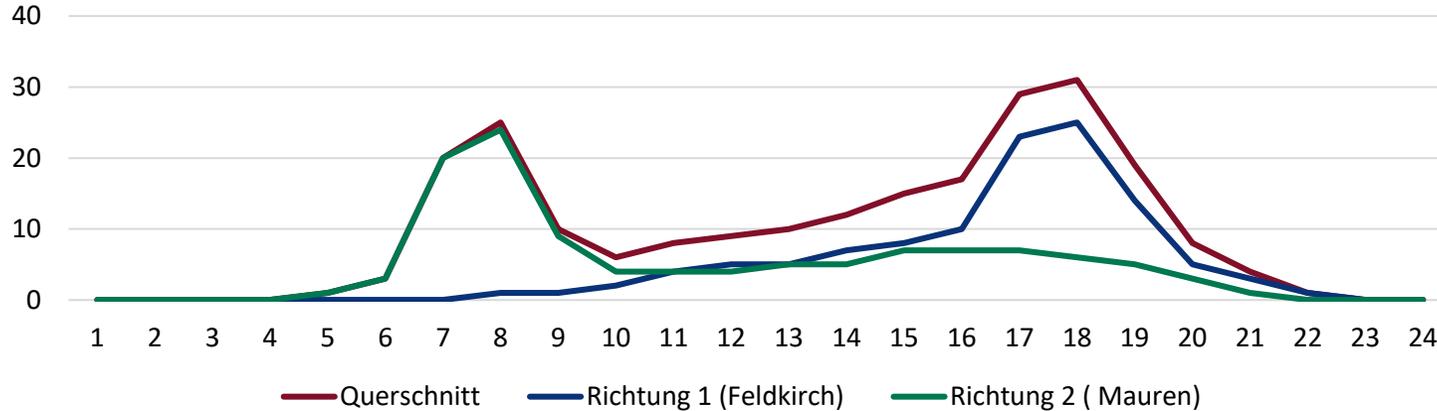
Quelle: Amt für Bau und Infrastruktur 2021, eigene Darstellung



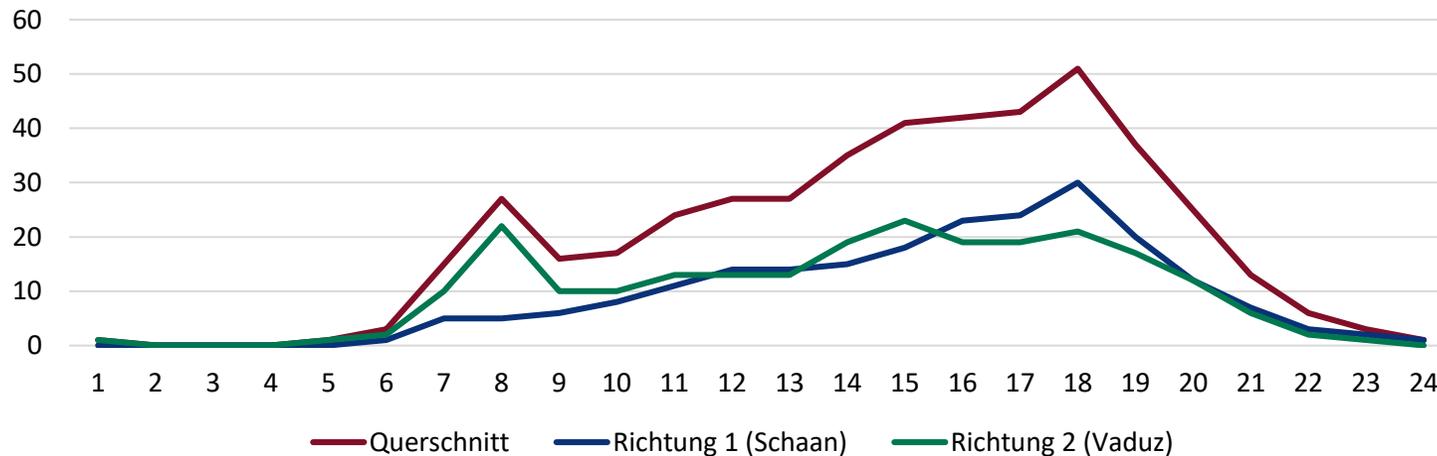
# Vergleich zweier Messstationen



Durchschnittliche Tagesganglinie Mauren Egelsee



Durchschnittliche Tagesganglinie Vaduz LV-Brücke Süd

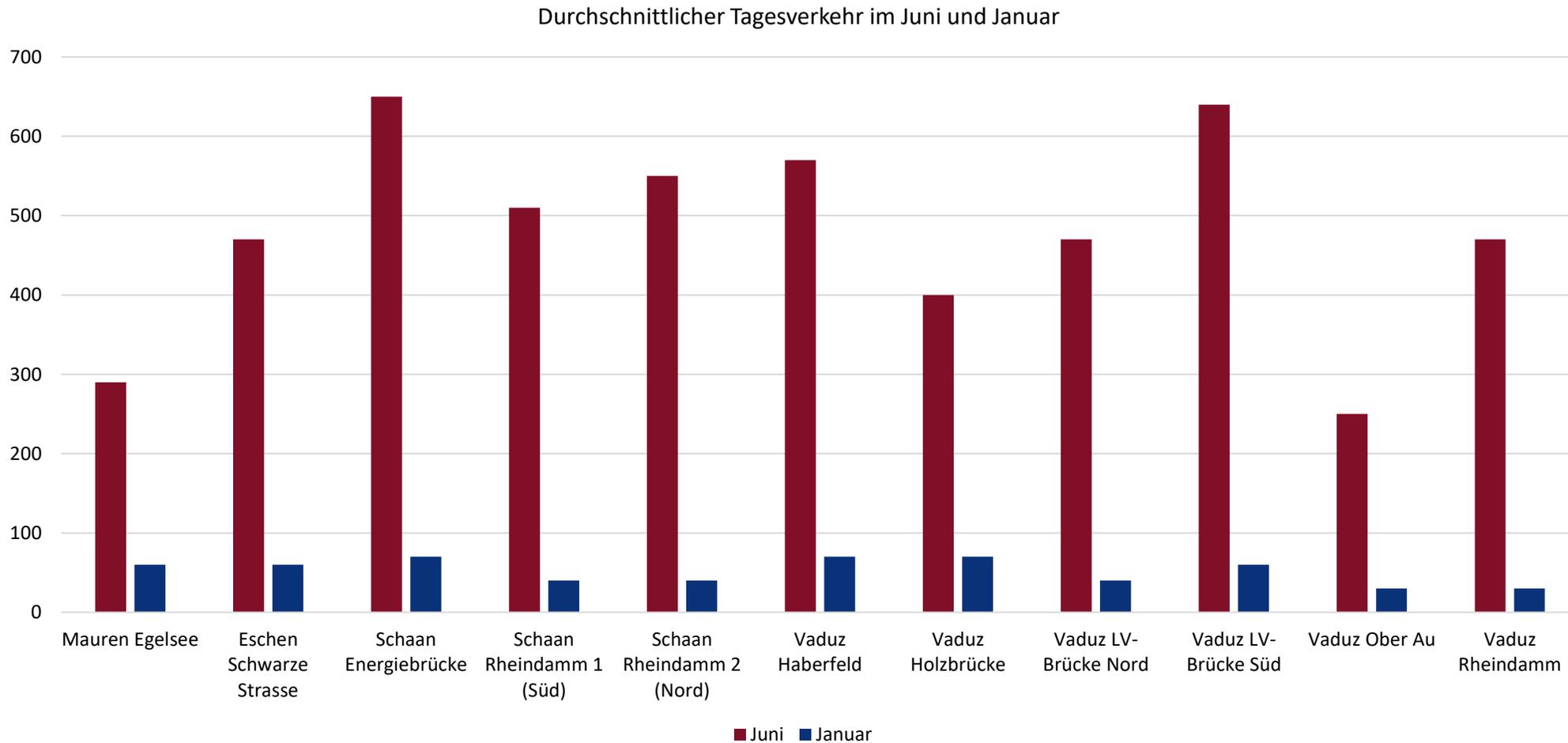


Bei den meisten Zählstationen lässt sich eine erste Spitze am Morgen und eine weitere Spitze am Abend feststellen. Dies deutet auf eine häufige Nutzung für den Arbeitsweg hin. Die Spitzen sind aber nicht bei allen Stationen gleich ausgeprägt. Besonders ausgeprägt sind diese Spitzen bei der Zählstation Mauren Egelsee.





# Jahresgang des durchschnittlichen Tagesverkehr

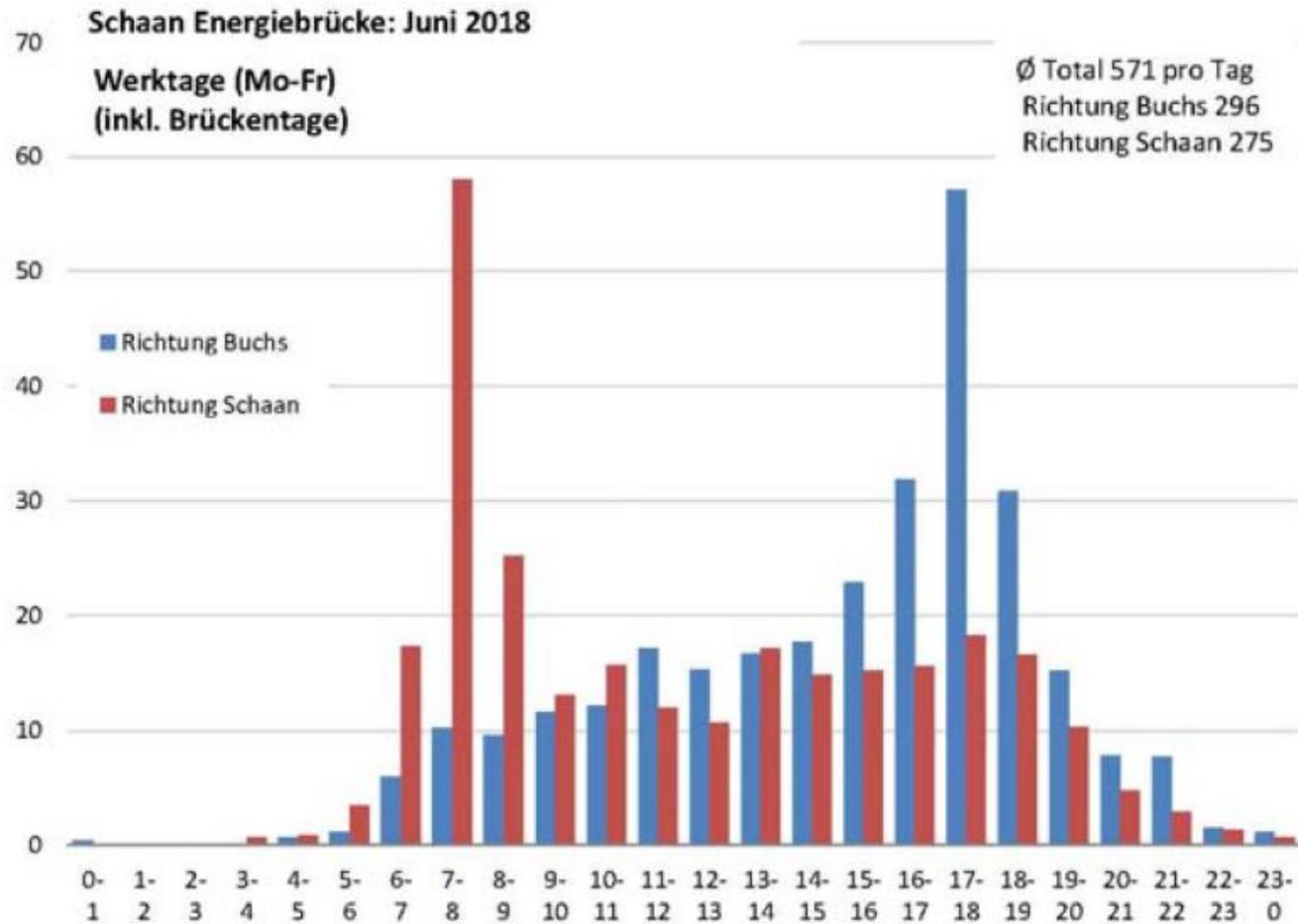


Die Abbildung zeigt, wie stark der Tagesverkehr im Jahresverlauf schwankt. Als Spitzenmonat gilt der Juni. Die Tiefstwerte werden im Januar verzeichnet.

Quelle: Amt für Bau und Infrastruktur 2021



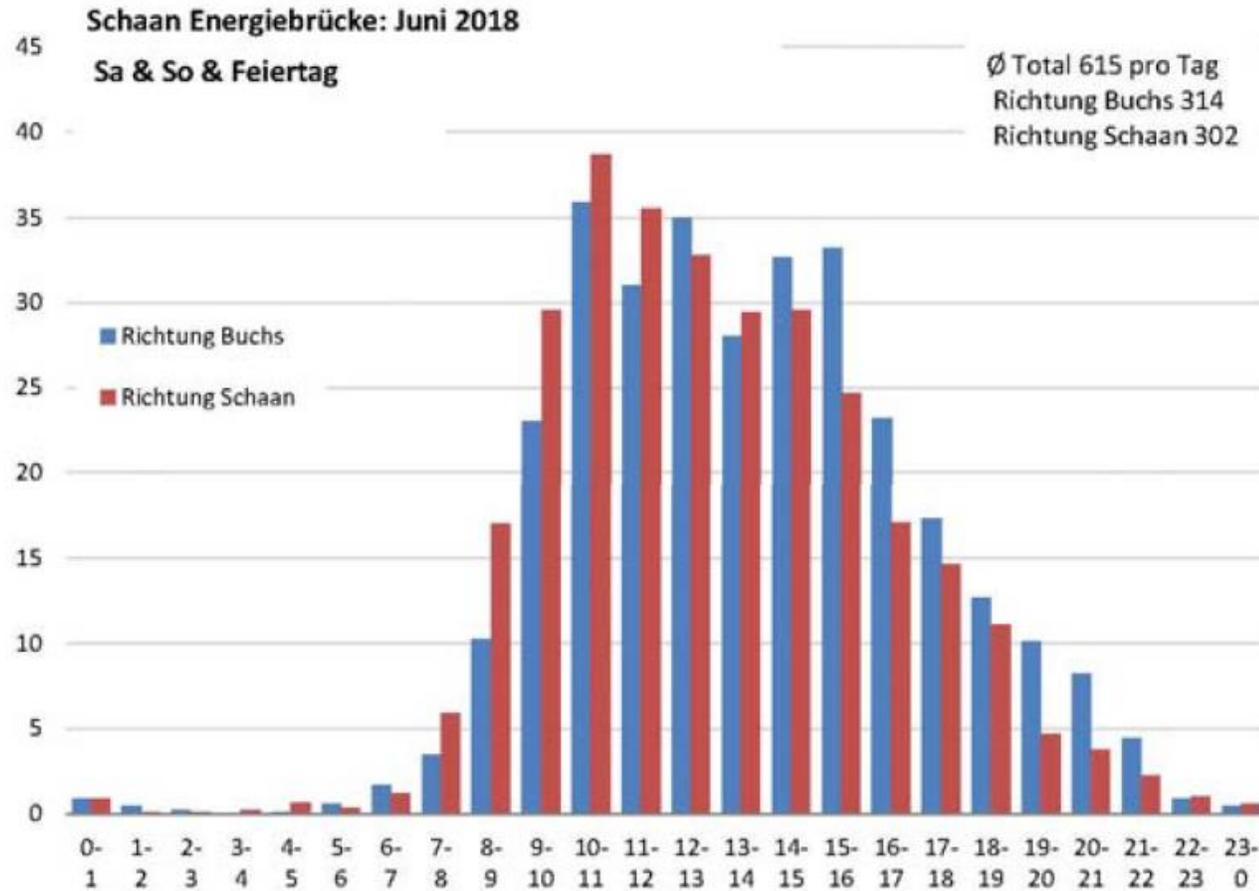
# Fahrradvolumen pro Zählstelle und Monat: Schaan Energiebrücke (Werktage)



Eine Differenzierung nach Fahrtrichtung und Uhrzeit unterstreicht die Bedeutung des Arbeitsverkehrs während der Woche.



# Fahrradvolumen pro Zählstelle und Monat: Schaan Energiebrücke (Samstag, Sonntag und Feiertag)



Am Wochenende zeigen sich keine Unterschiede hinsichtlich der Fahrrichtung.





# Zusammenfassung

Der Auftrag an diese Studie war eine Sonderauswertung der Sportumfrage hinsichtlich der Fahrradnutzung sowie die Zusammenstellung weiterer relevanter Kennzahlen. Im Folgenden werden die wichtigsten Erkenntnisse nochmals zusammengefasst.



# Fahrradnutzung

- 48 Prozent der Männer und 37 Prozent der Frauen geben an, regelmässig Radsport zu betreiben. Nur 19 Prozent der Männer und 27 Prozent der Frauen betreiben den Sport nie. Der Radsport gehört damit zu den beliebtesten Sportarten Liechtensteins.
- Auch für sonstige Fortbewegungszwecke wird das Fahrrad regelmässig genutzt. Nur 21 Prozent der Männer und 26 Prozent der Frauen geben an, das Fahrrad nie zu nutzen.
- Am geringsten ist die Fahrradnutzung für den Arbeitsweg. Dies zeigt nicht nur die Sportumfrage, sondern auch die Volkszählung, wonach nur 3 Prozent der erwerbstätigen Bevölkerung das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg betrachtet. Wiederum ist die Fahrradnutzung bei Frauen etwas tiefer als bei Männern.
- Die verschiedenen Datenerhebungen zeigen auch, dass die Fahrradnutzung mit dem Alter zunimmt. Insbesondere bei erwachsenen Personen unter 30 Jahren ist die Häufigkeit der Fahrradnutzung unterdurchschnittlich.
- Die Sicherheit und Dichte des Fahrradwegnetzes wird mehrheitlich positiv bewertet. Die Bewertung fällt jedoch nicht so positiv aus wie diejenige der Sportinfrastruktur insgesamt. Hervorzuheben ist, dass Personen, welche das Fahrrad nie oder sehr selten nutzen, Dichte und Sicherheit weniger oft negativ bewerten als Personen, welche das Fahrrad häufig nutzen.



# Schlussfolgerungen

- Hinsichtlich aller Nutzungsformen des Fahrrads besteht in Liechtenstein Ausbaupotenzial. Dies bestätigt der Vergleich mit der Schweiz, wo der Radsport im Ranking der beliebtesten Sportarten höher klassiert ist und das Fahrrad auch öfter als Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit genutzt wird.
- Das grösste Ausbaupotenzial besteht zweifelsohne bei der Fahrradnutzung für den Arbeitsweg. Die eingangs aufgeführten verkehrspolitischen Konzepte zeigen dabei, dass hierzu bereits verschiedene Massnahmen angedacht sind bzw. ergriffen wurden.
- Die Auswertung der verschiedenen Fahrradaktionen zeigt, dass die Fahrradnutzung stark variiert zwischen den Betrieben und somit auch eine Frage der Betriebskultur und nicht nur der Infrastruktur ist.
- Die Fahrradnutzung ist sowohl aus bewegungs-, verkehrs- und umweltpolitischer Sicht förderungswürdig. Entsprechende Anstrengungen sollten über die verschiedenen Themenbereichen hinweg koordiniert werden.
- Eine besondere Zielgruppe von Kampagnen könnten erwachsene Personen unter 30 Jahren sein, welche das Fahrrad im Vergleich zu den anderen Altersgruppen weniger häufig nutzen.

