

stark ab und dies trotz der im Verhältnis zu vielen anderen Arbeitsplatzgebieten im Land nur mässig guten ÖV- und Rad-Erschliessung des Industriegebiets Balzers Nord?

Bereits im Jahr 1999, damals noch unter dem Namen Balzers Instruments, begann die Inficon AG mit der Einführung eines integralen Betrieblichen Mobilitätsmanagements. Dieses beinhaltet folgende Elemente:

- Für den Arbeitsweg gibt es die Kriterien «ohne Auto zumutbar» oder «nicht zumutbar».
- Die Parkgebühr beim Kriterium «ohne Auto zumutbar» ist deutlich höher als bei «nicht zumutbar».
- Beim jährlichen Mobilitätsbeitrag gibt es eine Abstufung je nachdem, wie oft jemand für den Arbeitsweg auf das eigene Auto oder Motorrad verzichtet.
- Alle Mitarbeitenden werden bezüglich Arbeitsweg gleich behandelt.
- Der Radverkehr wird speziell gefördert.

Jährlich führen die LIHK, der VCL und die Regierung die Aktion «Mit dem Rad zur Arbeit» durch. Jedes Mitglied eines Zweier-Teams muss an mindestens 50 Prozent der persönlichen Arbeitstage im Mai und Juni den Arbeitsweg per Rad zurücklegen. Die Abb. 3 gibt Auskunft über den Prozentsatz der erfolgreichen Mitarbeitenden.

Etwa 30 Prozent der in Balzers Beschäftigten wohnen in der Gemeinde, etwa 16 Prozent in Trübbach, Azmoos und Weite. Mit einer zusätzlichen Fuss-/Radbrücke im Bereich Môlesträssle, wie sie im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein vorgesehen ist, würden also etwa 45 Prozent der in Balzers Beschäftigten in Fahrraddistanz zum Arbeitsplatz wohnen! Wie kann dieses grosse Potenzial von Velofahrenden noch stärker motiviert werden, den Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurückzulegen?

Die Radfahrerinnen und Radfahrer profitieren von einer besseren Fitness und Gesundheit, der Arbeitgeber von höherer Produktivität und die Standortgemeinde von weniger Autoverkehr.

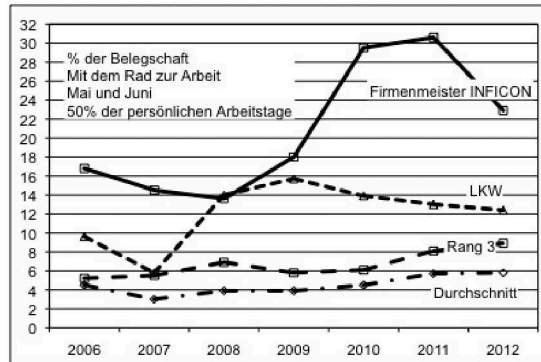


Abb. 3: «Mit dem Rad zur Arbeit»: Die Inficon wurde mit der höchsten Prozentzahl Firmenmeister.

S-Bahn FL.A.CH – der erste Schritt in die Bahn-Zukunft

In unserem Land wird der öffentliche Verkehr vor allem mit Linienbussen bewerkstelligt. Die einzige Bahnverbindung ist der Liechtenstein-Takt der ÖBB mit acht Kursen Feldkirch-Buchs pro Richtung an Werktagen und mit Haltestellen in Liechtenstein. Laut Bericht und Antrag 101/2011 der Regierung an den Landtag hat dieser Regionalzug trotz beschränkter Attraktivität über 600 Fahrgäste pro Tag.

In Vorarlberg wie auch in der Schweizer Nachbarschaft wird der Bahnverkehr stark ausgebaut. Ab Dezember 2013 verkehrt auf der Schweizer Seite neben dem Regionalexpress St. Gallen-Chur auch die S-Bahn S4 in beide Richtungen und erschliesst den südlichen Kantonsteil. Somit werden Sargans und Buchs zu ÖV-Knoten mit halbstündlichen Verbindungen in alle Richtungen. Ein Halt an der neuen Haltestelle Trübbach-Dornau wird erst etwa 2017 möglich, wenn die Strecke südlich von Buchs zur Doppelspur ausgebaut wird.

Nur durch einen Doppelspurausbau der Bahnstrecke Tisis-Nendeln wird es möglich, auch zwischen Feldkirch und Buchs im Halbstundentakt zu fahren und Liechtenstein in das regionale Bahnangebot der Nachbarländer einzubinden. Für die S-Bahn FL.A.CH sind folgende Haltestellen vorgesehen: Schaanwald im Bereich der Brücke nach Mauren (neu), Nendeln im Bereich der heutigen Kreuzung von Bahn