

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
DEN UMSETZUNGSSTAND DES MOBILITÄTSKONZEPTS 2030 SOWIE
DER DARIN ENTHALTENEN LÄNGERFRISTIGEN LEITPROJEKTE
(MONITORING MOBILITÄTSKONZEPT 2030, BERICHTSJAHR 2022)

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

Nr. 56/2023

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung	6
Zuständiges Ministerium.....	7
Betroffene Stellen	7
I. BERICHT DER REGIERUNG	9
1. Ausgangslage	9
1.1 Mobilitätskonzept 2030	9
1.2 Klimavision und Klimastrategie 2050.....	11
1.3 Energiestrategie 2030	12
2. Begründung der Vorlage.....	13
3. Rahmenbedingungen Berichtsjahr 2022	16
4. Umsetzung der Massnahmen und Leitprojekte	19
4.1 Massnahmen in Umsetzung.....	19
4.1.1 Ausbau ÖV und Radverkehr	19
4.1.2 Ausbau MIV-Infrastruktur und Rheinübergänge	35
4.1.3 MIV-Reduktion und intelligentere Verkehrsabwicklung	39
4.1.4 Verkehrssicherheit	46
4.1.5 Weitere Massnahmen und planungsrechtliche Rahmenbedingungen.....	49
4.2 Umgesetzte Massnahmen.....	52
4.2.1 Ausbau ÖV und Radverkehr	52
4.2.2 MIV-Reduktion und intelligentere Verkehrsabwicklung	53
4.2.3 Weitere umgesetzte Massnahmen.....	54
4.3 Geplante Massnahmen im Jahr 2023.....	54
4.4 Nicht umgesetzte Massnahmen.....	56
4.5 Stand der Leitprojekte (LP).....	57
4.5.1 LP 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, 1.06, 1.08, 2.03)	57
4.5.2 LP 2: S-Bahn Liechtenstein	58
4.5.3 LP 3: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan (3.03).....	58
4.5.4 LP 4: Rheinübergang Bendern-Haag (3.08, 3.09, 3.10).....	59
4.5.5 LP 5: Strassenverbindung Vaduz-Triesen (3.06)	59
4.5.6 LP 6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen (2.01, 3.07)	60
4.5.7 LP 7: Ausbau Radwegnetz (1.10 - 1.13, 1.15, 3.11).....	60

4.5.8	LP 8: Digitalisierung (2.02)	61
4.5.9	LP 9: Revision Enteignungsrecht, Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung (3.17)	61
4.5.10	LP 10: Sicherung Mobilitätskorridore (3.15).....	61
4.5.11	LP 11: Prüfung weiterführender Verkehrslösungen für ganz Liechtenstein (9.01)	62
5.	Monitoring und Wirkungskontrolle.....	62
5.1	Massgebende Indikatoren und Messgrössen	66
5.2	Schliessung bestehender Datenlücken und Ausblick.....	69
5.3	Auswertung Hauptindikatoren (Messwertblätter)	71
5.4	Auswertung Nebenindikatoren.....	128
5.4.1	A 1.5: Anzahl Fuss- und Radverkehrsquerungen über den Rhein	128
5.4.2	B 1.1: Fläche neu eingezoner Bauzone unter Berücksichtigung von Aus- und Umzonierungen (netto)...	128
5.4.3	B 1.2: ÖV-Güteklassen.....	129
5.4.4	B 1.3: Anzahl geforderter MIV- oder Rad- Pflichtabstellplätze bei Neubauten.....	130
5.4.5	B 2.2: Anteil modernisierter/aufgewerteter ÖV- Haltestellen	130
5.4.6	B 3.2: Anteil des gesicherten Mobilitätsraums.....	131
5.4.7	C 1.1: Erkannte Schwachstellen an der Verkehrsinfrastruktur.....	131
5.4.8	D 1.1: Gesamtfläche Verkehrsinfrastrukturen.....	132
5.4.9	D 3.1: Anzahl staatsnaher Betriebe mit eingeführtem BMM.....	132
5.4.10	D 3.2: Modal-Split in Betrieben.....	133
5.5	Fazit	134
6.	Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	142
7.	Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz	143
7.1	Neue und veränderte Kernaufgaben	143
7.2	Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	143
7.3	Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	143
II.	ANTRAG DER REGIERUNG	146

Beilagen:

- Projekt- und Massnahmenliste
- Monitoringblätter

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Monitoringbericht zum Mobilitätskonzept 2030 informiert die Regierung den Hohen Landtag jährlich über den Umsetzungsstand sowie die erfolgten Arbeiten zu den verschiedenen Massnahmen und längerfristigen Leitprojekten des Mobilitätskonzepts 2030. Zudem informiert sie über die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Bereich der Mobilität.

Einer möglichst optimalen Erreichbarkeit Liechtensteins kommt vor dem Hintergrund ansteigender Energiepreise, zunehmendem Fachkräftemangel und weiteren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Herausforderungen eine wichtige Bedeutung zu. Ebenso ist einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten vor dem Hintergrund der ökologischen und klimatischen Herausforderungen sowie zur Gewährleistung einer hohen Lebensqualität Beachtung zu schenken. Dies unterstreicht die Bedeutung des Mobilitätskonzept 2030 sowie der darin enthaltenen Massnahmen und Leitprojekte. Auch wenn bereits umgesetzte Massnahmen teilweise noch Zeit benötigen, um ihre volle Wirkung zu entfalten und messbaren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen zu können, kann aufgrund der täglichen Arbeit mit dem Mobilitätskonzept 2030 festgehalten werden, dass sich dieses bewährt. Die darin enthaltenen Massnahmen und Leitprojekte befinden sich generell auf gutem Weg.

Der Fokus der im Berichtsjahr vorgenommenen Arbeiten hat sich im Vergleich zum Vorjahr 2021 nicht wesentlich verändert. Er lag vornehmlich auf der Optimierung der Rheinübergänge inkl. der rheinquerenden Fuss- und Radverkehrsbrücken, der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts, der Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen sowie der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zudem wurde auch die Überarbeitung des Hauptradroutennetzes vorangetrieben. Als Hauptarbeiten des Berichtsjahres 2022 wurde unter anderem der Industriekreisel in Ruggell fertiggestellt, es wurde der Industriezubringer Vaduz-Triesen weiterbearbeitet sowie die Arbeiten zur Einführung eines verpflichtenden betrieblichen Mobilitätsmanagements für staatsnahe Betriebe fortgeführt.

Ausserdem wurde im Berichtsjahr die Studie «Gratis-ÖV» abgeschlossen und dem Landtag vorgelegt. Die Regierung hält darin fest, dass die Qualität des ÖV relevant ist, um dessen Attraktivität und damit Nutzung zu fördern. Es gilt daher, unter

anderem die Massnahmen aus der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts in den kommenden Jahren konsequent umzusetzen.

Weiter wurde das Thema «Road Pricing» im Rahmen einer Postulatsbeantwortung untersucht. Die entsprechenden Erkenntnisse führten zur Erstellung einer Vernehmlassungsvorlage zur Anpassung des Motorfahrzeugsteuergesetzes sowie des Energieeffizienzgesetzes, um Ladeinfrastrukturen zu fördern. Auch an der Beantwortung des Postulats betreffend ein «nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitätskonzept für Liechtenstein» wurde im Berichtsjahr gearbeitet. Die Aufsetzung eines entsprechenden Projekts soll im laufenden Jahr initiiert werden. Nicht zuletzt konnte im Berichtsjahr das Verkehrszählernetz in Liechtenstein mit 18 zusätzlichen Verkehrszählanlagen ausgestattet werden.

Neben den Resultaten des Massnahmenmonitorings wird im vorliegenden Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022, erstmals auch ein Wirkungsmonitoring präsentiert. Dies ermöglicht es, die Massnahmenpakete und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 bezüglich ihrer Wirkung und Effekte auf das Mobilitätsgeschehen in Liechtenstein zu beurteilen. Die im Rahmen des Berichtsjahres 2021 als Entwurf vorgelegten Indikatoren und Messwerte wurden hierzu im vergangenen Jahr nochmals überarbeitet, teilweise weiter konkretisiert und zu einem Konzept zusammengeführt, bevor nun Datenerhebungen durchgeführt und die Messwerte anschliessend ausgewertet werden können.

Anders als das Umsetzungsmonitoring soll das Wirkungsmonitoring nur alle vier Jahre erstellt werden. Aussagekräftige Messwertveränderungen benötigen eine gewisse Zeit. Zudem fallen dadurch die internen Ressourcen für die Erstellung des Wirkungsmonitorings nur alle vier Jahre an.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

BETROFFENE STELLEN

Amt für Hochbau und Raumplanung

Amt für Tiefbau und Geoinformation

Amt für Volkswirtschaft

Amt für Umwelt

Vaduz, 2. Mai 2023

LNR 2023-607

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Massnahmen (Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022) zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

1.1 Mobilitätskonzept 2030

Basierend auf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, den heutigen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen sowie begleitet durch eine umfassende Mobilitätsumfrage hat die Regierung das Mobilitätskonzept 2030¹ erarbeitet. Gestützt auf fünf Teilstrategien wurden vier Massnahmenpakete geschnürt, welche aufzeigen, wie vielfältig die bestehenden und zukünftigen Herausforderungen der

¹ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend das Mobilitätskonzept 2030 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte, Nr. 32/2020.

Verkehrspolitik Liechtensteins sind, um ein leistungsfähiges und attraktives Mobilitätsangebot zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Die Ausgangslage hat sich, wie im Mobilitätskonzept 2030 und auch im Monitoring zum Mobilitätskonzept 2030, in den beiden vorangehenden Berichtsjahren 2020² und 2021³, dargestellt, nicht geändert: *«Die Verkehrsinfrastruktur in Liechtenstein hat sich in den vergangenen fünfzig Jahren kaum verändert. Die Bevölkerung hat sich in dieser Zeit nahezu verdoppelt und die Anzahl an Beschäftigten mehr als verdreifacht. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur muss mittlerweile ein höheres Verkehrsaufkommen und vielfältigere Mobilitätsbedürfnisse abdecken, als dies bei den ursprünglichen Planungen und Ausbauten bekannt war. Die Verkehrsinfrastruktur stösst in bestimmten Bereichen zu Spitzenzeiten an ihre Grenzen. Dabei sind Liechtensteins Verkehrsprobleme nahezu ausschliesslich auf den täglichen Berufsverkehr zurückzuführen. Der Arbeitspendlerverkehr konzentriert sich dabei auf die bestehenden Grenzübergänge bzw. die fünf Rheinübergänge. Viele Liechtensteiner Beschäftigte nutzen für ihren Arbeitsweg die schweizerische Nationalstrasse A13 und erreichen oder verlassen ihren Arbeitsort zusammen mit den Arbeitspendlern aus dem Ausland über die Rheinübergänge.*

Die dadurch verursachten Verkehrsspitzen in den Morgen- und Abendstunden bringen das Strassennetz an den Rheinübergängen und einen Teil des Landstrassennetzes, trotz eines gut ausgebauten Linienbussystems und der laufenden Verbesserung im Fuss- und Radverkehrsnetz, an die Kapazitätsgrenzen. Die überlasteten Strassenabschnitte bewältigen den anfallenden Verkehr zu der genannten Zeit nur

² Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Massnahmen (Mobilitätskonzept Monitoringbericht 2021), Nr. 29/2021.

³ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte (Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2021), Nr. 62/2022.

noch bedingt, was zu Staubildung und Wartezeiten führt. Die Rheinübergänge Vaduz-Sevelen und Bendern-Haag sind an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt, resp. haben diese in den Spitzenstunden bereits überschritten. Der Verkehr beim Hauptzollamt Schaanwald-Tisis stagniert in den letzten Jahren, dafür werden die Ausweichrouten über Ruggell-Nofels, Schellenberg-Nofels sowie Mauren-Tosters vermehrt benutzt. Ausserdem kommt es auch innerhalb Liechtensteins regelmässig zu Verkehrsbehinderungen, wie beispielsweise auf den Abschnitten Triesen-Vaduz, Vaduz-Schaan oder innerhalb von Schaan. Die Verkehrsprobleme beschränken sich allerdings primär auf die Spitzenstunden.»

1.2 Klimavision und Klimastrategie 2050

Gestützt auf das Pariser Klimaübereinkommen von 2015 setzt sich Liechtenstein im Rahmen der Klimavision sowie der Klimastrategie 2050⁴ das Ziel, bis ins Jahr 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen.

In einer ersten Etappe sind die inländischen Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 55% gegenüber dem Referenzjahr 1990 zu reduzieren. Mindestens 40% der Emissionen sollen dabei im Inland reduziert werden, 15% der Emissionen im Ausland. Anlässlich der Behandlung der Abänderung des Emissionshandelsgesetzes im März 2023 im Landtag wurde das Klimaziel für das Jahr 2030 von ursprünglich 40% auf insgesamt 55% Reduktion der Treibhausgasemissionen erhöht. In einer zweiten Etappe bis zum Jahr 2050 sind die inländischen Emissionen um insgesamt 90% zu reduzieren. Die verbleibenden unvermeidbaren Sockelemissionen von 10% sollen kompensiert werden.

Der Verkehrssektor war im Jahr 2019 für rund 30% der inländischen Treibhausgasemissionen verantwortlich, was den zweitgrössten Anteil direkt nach dem

⁴ Klimastrategie Liechtenstein 2050, Regierung des Fürstentums Liechtenstein, 15. März 2023.

Sektor Gebäude und Industrie (50%) darstellt. Die Emissionen stammen hauptsächlich aus der Verbrennung fossiler Treibstoffe wie Benzin und Diesel.

Die entsprechenden Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr werden im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 mitberücksichtigt.

1.3 Energiestrategie 2030

In der Energiestrategie 2030 werden die Rahmenbedingungen und Herausforderungen für die kommenden Jahre wie folgt formuliert: *«In der Mobilität zeichnet sich in den kommenden Jahren eine starke Elektrifizierung ab. Im Bereich der Personenkraftwagen (PKW) wird dies in den nächsten Jahren vorwiegend mit batterieelektrischen Fahrzeugen geschehen. Fahrzeuge mit Strom ab einer Batterie anzutreiben ist effizienter als über Verbrennungsmotoren oder den Umweg von erneuerbarem Strom über Wasserstoff oder Methan. Herausforderungen bestehen heute noch darin, eine genügende Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum bereitzustellen und die Nachrüstung von Mietliegenschaften mit Ladeinfrastruktur voranzutreiben. Der Trend zu Elektromobilität hat keinen Einfluss auf die Kapazitäten im Strassenverkehr. Diesbezüglich erhofft man sich in Zukunft Kapazitätsverbesserungen durch die Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens. Dies wird jedoch noch mehrere Jahre dauern, bis diese Entwicklungen alltagstauglich sind und Wirkung zeigen werden. [...] Auch der öffentliche Verkehr soll vermehrt auf elektrische oder andere alternative Antriebsarten umgestellt werden.»*

Die Auswirkungen der zunehmenden Elektrifizierung auf Mobilität und Verkehr werden im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 mitberücksichtigt.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Massnahmen (Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022) informiert die Regierung nach dem Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2020⁵, vom Mai 2021 sowie dem Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2021⁶, vom Mai 2022 zum dritten Mal über den Umsetzungsstand.

Anlässlich der Behandlung des Berichts und Antrags betreffend das Mobilitätskonzept 2030⁷ in der Landtagssitzung vom 6. und 7. Mai 2020 wurde die Regierung durch den Landtag beauftragt, *«jährlich Bericht zu erstatten zum Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte»*. Für die Begleitung der Erstellung des jährlichen Berichts hat die Regierung am 7. Juli 2020 einen Lenkungsausschuss eingesetzt. Dieser setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern des Ministeriums für Infrastruktur und Justiz (MINF), des Amts für Hochbau und Raumplanung (AHR), des Amts für Tiefbau und Geoinformation (ATG), des Amts für Volkswirtschaft (AVW), des Amts für Umwelt (AU), zwei Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden (Oberland und Unterland) sowie einem Vertreter bzw. Vertreterin des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil).

Damit die Massnahmenpakete und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 bezüglich ihrer Resultate und Effekte beurteilt werden können, ist, nebst der

⁵ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Massnahmen (Mobilitätskonzept Monitoringbericht 2021), Nr. 29/2021.

⁶ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte (Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2021), Nr. 62/2022.

⁷ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend das Mobilitätskonzept 2030 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte, Nr. 32/2020.

jährlichen Berichterstattung zum Umsetzungsstand, ein entsprechendes Monitoring und Controlling anzuwenden⁸.

Begleitet werden soll die Umsetzung der Massnahmen durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Dadurch kann das Verständnis für den Umbau der Verkehrspolitik hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur gefördert und die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht werden. Im Weiteren wird die Öffentlichkeit mittels der Internetseite www.mobilitaet2030.li über das Mobilitätskonzept 2030 und aktuelle Entwicklungen zum Thema Mobilität informiert.

Die Erarbeitung des Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022, erfolgte in fünf Schritten. Zunächst wurden die für das Wirkungsmonitoring definierten Indikatoren und Messwerte nochmals überarbeitet und weiter konkretisiert. Gestützt darauf konnten als zweiter Schritt die erforderlichen Datenerhebungen für das Wirkungsmonitoring gestartet werden und es wurde der Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 bei den federführenden Stellen erhoben. Auf dieser Grundlage wurden im dritten Schritt die Monitoringblätter und die Projektliste mit Zeitschiene erstellt. Anschliessend konnte im vierten Arbeitsschritt der eigentliche Monitoringbericht auf dieser Basis verfasst werden. Für das erstmals eingesetzte Wirkungsmonitoring wurden als fünfter Schritt Datensätze ausgewertet, grafisch aufbereitet und in den Bericht eingearbeitet.

Beim federführenden Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) wurden insgesamt rund 300 Personearbeitsstunden aufgewendet. Zusätzlich sind Aufwände bei beteiligten Amtsstellen, wie dem Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG), Amt für Volkswirtschaft (AVW), Amt für Umwelt (AU), Amt für Statistik (AS), den beteiligten Gemeindevertreterinnen und -vertretern, den Verkehrsbetrieben

⁸ Siehe dazu Kapitel I.5 «Wirkungskontrolle und Monitoring».

LIECHTENSTEINmobil sowie dem Ministerium für Infrastruktur und Justiz angefallen.

Der nun vorliegende Bericht und Antrag besitzt im Wesentlichen denselben Aufbau wie im vergangenen Jahr. So erfolgt die Berichterstattung zum Umsetzungsstand der Massnahmen und Leitprojekte zusätzlich zum Bearbeitungsstand nach Themenblöcken gegliedert (Kapitel 4). Zum Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen wurden umfassende Ausführungen gemacht. Um Wiederholungen zu vermeiden, wurden die Erläuterungen zu den thematisch nachträglich aufgeführten Leitprojekten nur summarisch verfasst. Zudem wurden zu ebendiesem Zweck jene Massnahmen, welche bereits vor dem Berichtsjahr 2022 «umgesetzt» wurden oder sich bereits vor dem Berichtsjahr 2022 als «nicht umgesetzt» bzw. hinfällig herausstellten, nicht mehr detailliert behandelt. Sie wurden in den entsprechenden Unterkapiteln 4.2 und 4.4 nur zusammenfassend aufgelistet. Für detailliertere Ausführungen wurde auf die Berichtsjahre 2020 und 2021 des Monitoring Mobilitätskonzept 2030 verwiesen.

Im Rahmen des vorliegenden Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022, wurde erstmals das neu erarbeitete Wirkungsmonitoring (Kapitel 5) eingesetzt. Dieses hat zum Ziel, die Wirkung der umgesetzten oder in Umsetzung befindlichen Massnahmen und Leitprojekte des Mobilitätskonzept 2030 mittels geeigneter Indikatoren und Messwerte zu erfassen und zu beschreiben, um auf dieser Basis gegebenenfalls korrigierend eingreifen zu können. In einem ersten Unterkapitel 5.1 werden die hergeleiteten Indikatoren und Messwerte zunächst in einer Übersicht dargestellt. Im zweiten Unterkapitel 5.2 wird die Thematik der soliden Datenbasis bzw. von bestehenden Datenlücken adressiert, bevor anschliessend in den Unterkapiteln 5.3 und 5.4 die entsprechenden Haupt- und Nebenindikatoren ausgewertet und sachlich beschrieben werden. Bei einigen Messwerten wird auch auf bereits bestehende Auswertungen verwiesen. Erst im Fazit

(Unterkapitel 5.5) erfolgt eine fachliche Interpretation der Messwerte und Indikatoren unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen im Berichtsjahr.

Analog zum Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2021 wurden auch im Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022, nur für jene Massnahmen Monitoringblätter erstellt, welche sich bereits in Umsetzung befinden. Dies ist zielführend, da bei noch nicht gestarteten Massnahmen in der Regel noch keine detaillierten Aussagen zum Umsetzungsstand oder den geplanten Arbeitsschritten gemacht werden können.

3. RAHMENBEDINGUNGEN BERICHTSJAHR 2022

Im Berichtsjahr 2022 stieg die Bevölkerung in Liechtenstein, wie schon in den vergangenen Jahren, an. Per 30. Juni 2022 betrug die ständige Bevölkerung im Land 39'444 Personen, was gegenüber dem Vorjahr ein Wachstum von 0.75% darstellt.⁹ Diese Entwicklungsrichtung wird für das Berichtsjahr auch bei der Anzahl an Arbeitsplätzen und der Zahl an nach Liechtenstein einpendelnden Arbeitskräften erwartet.¹⁰ Per Ende 2021 existierten in Liechtenstein 43'948 Arbeitsplätze (Total aus Voll- und Teilzeit), rund 2.8% mehr als noch 2020. Hierbei stammten rund 46% der Arbeitskräfte aus dem Inland, 32% aus der Schweiz, 20% aus Österreich, 1.5% aus Deutschland und 0.5% aus anderen Ländern.¹¹

Die Produktionsleistung Liechtensteins, gemessen am Bruttoinlandprodukt (BIP), brach noch im Jahr 2020, bedingt durch die COVID-Pandemie, um rund 5.9% ein.

⁹ Amt für Statistik, Ständige Bevölkerung nach Jahr, Staatsbürgerschaft, Geschlecht und Wohngemeinde, 30.06.2022.

¹⁰ Zum Zeitpunkt der Berichtsverabschiedung durch die Regierung lagen hierzu noch keine aktuellen Zahlen für das Jahr 2022 vor.

¹¹ Amt für Statistik, Arbeitsplätze nach Jahr, Voll-/Teilzeit, Wirtschaftszweig, Wohnsitz und Geschlecht, 31.12.2021.

Sowohl der Industriesektor wie auch der Sektor der Finanzdienstleistungen hatte einen entsprechenden Wertschöpfungseinbruch zu verbuchen. Dies im Gegensatz zu dem am stärksten von den Corona-Massnahmen regulierten Sektor der allgemeinen Dienstleistungen, welcher selbst im Krisenjahr 2020 konjunkturell stabil blieb. Gemäss der aktualisierten BIP-Schätzung des Liechtenstein-Instituts wird für das Jahr 2021 eine reale Wachstumsrate von noch rund +7% erwartet, zumal das BIP 2020 in der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung deutlich höher ausfiel, als noch in der amtlichen BIP-Schätzrechnung. Für das Berichtsjahr 2022 wird basierend auf den BIP-Schätzmodellen ein leicht negatives reales BIP-Wachstum erwartet.¹²

Die COVID-19-Pandemie prägte noch im vorangehenden Berichtsjahr 2021 das tägliche Leben. Vor allem zu Beginn und gegen Ende des Jahres wurden hohe Fallzahlen verzeichnet, weshalb in Freizeit- oder auch Restaurationsbetrieben Abstandsvorschriften und Kapazitätsgrenzen zu berücksichtigen waren. Im Berichtsjahr 2022 spielte COVID für eine Mehrheit der Bevölkerung eine immer weniger bedeutende Rolle im täglichen Leben. Obschon zu Beginn des Jahres die allzeit höchsten Fallzahlen verzeichnet wurden, entspannte sich die Pandemie-Situation im weiteren Verlauf des Jahres.¹³

Ab Februar 2022 dominierten stattdessen verschiedene Themen rund um den Krieg zwischen der Ukraine und Russland die tägliche Berichterstattung. Dieser Krieg in Europa wirkt sich auch auf Liechtenstein aus. Einerseits wurden zahlreichen Geflüchteten aus den betroffenen Gebieten Asyl gewährt, andererseits zeichnete sich der Konflikt in steigenden Preisen für Heizöl, Erdgas, Strom, Benzin,

¹² Brunhart Andreas, Liechtensteins BIP-Erholung seit Corona, Wirtschaft Regional Nr. 1/2023.

¹³ Amt für Statistik, Wöchentliche Situationsübersicht Liechtenstein: Tests, Impfungen, Todesfälle, 10.01.2023.

Diesel und weiteren Energieträgern ab. Als weiterer Faktor sind die Tätigkeiten zur Straffung der internationalen Geldpolitik zur Inflationsbekämpfung zu nennen.

Während die Bemessungssätze für die Motorfahrzeugsteuer seit 2014¹⁴ unverändert stagnieren, betrug die durchschnittliche Preissteigerung bei Treibstoffen 20% (Bleifrei 95) bzw. 25% (Diesel) gegenüber dem Vorjahr.¹⁵ Das Preisniveau beim öffentlichen Verkehr (ÖV) wurde im Berichtsjahr nicht verändert. Die letzte Steigerung der Ticketpreise erfolgte zwischen 2014 und 2017 (Jahresabo alle Zonen +15% bis +50%, Einzeltickets 1 Zone +4% bis +20%), wobei dies teilweise auch mit Vergrößerungen der Tarifzonen einher ging. Seither blieben die Ticketpreise im ÖV unverändert, auch für das Jahresabonnement.¹⁶

Trotz der steigenden Treibstoff- und Energiepreise konnte im Berichtsjahr 2022 in Liechtenstein keine wesentliche Reduktion bei der Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen bzw. der Mobilitätsbedürfnisse festgestellt werden. Das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hat im Berichtsjahr, verglichen mit dem Vorjahr, tendenziell wieder zugenommen. Dies, nachdem die Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen aufgrund von starken Corona-Massnahmen in den vorangegangenen Jahren 2019, 2020 und 2021 auf Abschnitten phasenweise noch um bis zu 40% tiefer lag.¹⁷ Das gemessene Verkehrsaufkommen bewegte sich an den meisten Zählstellen wieder ungefähr auf dem Niveau von vor der COVID-19-Pandemie oder noch etwas darunter. Das Radverkehrsaufkommen im Berichtsjahr lag an den gemessenen Strassenquerschnitten meistens wieder auf dem Niveau von vor der COVID-19-Pandemie oder darüber.

¹⁴ Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer vom 14. September 1994.

¹⁵ Bundesamt für Statistik, Landesindex für Konsumentenpreise, Durchschnittspreise Energie, 04.01.2023.

¹⁶ Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil, Tariftabelle 2001-2021, 2022.

¹⁷ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Bau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Liechtenstein (Verkehrsinfrastrukturbericht 2022), Nr. 83/2021.

Diese Entwicklung zeigt erneut die Wichtigkeit der Planung und Umsetzung der Massnahmen und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030. Um eine Veränderung in der Verkehrsmittelwahl bzw. des Modal-Splits in Richtung des Umweltverbunds¹⁸ zu erreichen, bedarf es eines gut aufeinander abgestimmten Massnahmenpakets, welches alle Verkehrsmittel berücksichtigt.

Die Regierung geht davon aus, dass die Bevölkerung Liechtensteins wie auch die Anzahl Arbeitsplätze und die Zahl an Zupendlerinnen und Zupendlern künftig weiter ansteigen wird. Dementsprechend ist auch davon auszugehen, dass die Mobilitätsnachfrage innerhalb Liechtensteins sowie hauptsächlich im funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg auch in Zukunft weiter zunehmen wird.

4. UMSETZUNG DER MASSNAHMEN UND LEITPROJEKTE

4.1 Massnahmen in Umsetzung

4.1.1 Ausbau ÖV und Radverkehr

4.1.1.1 Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil (1.01¹⁹)

Zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden und Busbetreiber im Werdenberg und Sarganserland konnten im Berichtsjahr die konzeptionellen Arbeiten zu den Buskonzepten Werdenberg-Obertoggenburg 2025 und Sarganserland 2025 weiter vorangetrieben werden. Einhergehend mit dem (abschnittsweisen) Doppelspurausbau auf der Schweizer Seite des Rheintals und der geplanten Einführung des IR-Halbstudentakts per Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ist

¹⁸ ÖV, FRV.

¹⁹ Die in den Überschriften in Klammern angegebenen Zahlen beziehen sich auf die Nummer der jeweiligen Massnahme gemäss dem Mobilitätskonzept 2030 bzw. der Projekt- und Massnahmenliste in der Beilage.

auch ein Ausbau bzw. eine Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV-Angebots zwischen der Schweiz und Liechtenstein vorgesehen. Konkret befinden sich durchgehende Buslinien von Grabs (zur Hauptverkehrszeit von Gams) bis Trübbach/Sargans via Liechtenstein in Planung, bei welchen neu keine Umsteigevorgänge mehr erforderlich sein sollen. Zusammen mit der Gewährleistung eines Viertelstundentakts auf diesen Relationen (zur Hauptverkehrszeit) kann so das ÖV-Angebot insbesondere für den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr verbessert werden. Nachdem sich die Wartauer Stimmbevölkerung im April 2022 gegen eine neue Bahnhaltestelle «Trübbach Fährhütte» aussprach, konnte eine Interessensgemeinschaft aus Schweizer und Liechtensteiner Wirtschaftsvertretern nochmals Bewegung in diese Sache bringen. Sie sicherte dem Wartauer Gemeinderat ihre ideelle wie auch finanzielle Unterstützung von bis zu zwei Dritteln des Interessensbeitrags zu. Aufgrund der hierdurch veränderten Ausgangslage wurde von Seiten der Gemeinde eine erneute Abstimmung im Jahr 2023 angestrebt.²⁰ Ergänzend befinden sich verschiedene Diskussionen und Abklärungen bezüglich einer in Zukunft möglichen Wiederinbetriebnahme des Bahnhalts «Gams-Haag» mit Bus-Zubringerlinien ins Liechtensteiner Unterland in Gang. Hierzu hat sich auch die Regierung im Dezember 2022 positiv ausgesprochen. Ab September 2022 konnten in Abstimmung mit dem Kanton St.Gallen, dem Land Vorarlberg, den ÖBB sowie LIE-mobil drei zusätzliche Bahnfahrten zwischen Buchs und Feldkirch eingeführt werden. Sie verkehren werktags um 15.20 Uhr sowie 18.45 Uhr ab Feldkirch sowie um 19.19 Uhr ab Buchs. Es handelt sich hierbei um eine bisherige Leerfahrt, die nun genutzt werden kann sowie um zwei zusätzliche Fahrten. Per Ende 2022 konnte auf dieser Relation noch eine vierte zusätzliche Bahnfahrt eingeführt werden. Im Herbst 2022 konnte mit einigen Monaten Verzögerung aufgrund von technischen

²⁰ Anfang April 2023 sprachen sich die Bürger der Gemeinde Wartau im Rahmen der Bürgerversammlung positiv für die Realisierung eines Bahnhalts «Trübbach Fährhütte» mit finanzieller Beteiligung der entsprechenden Interessensgemeinschaft aus. Das Projekt wird deshalb in Angriff genommen.

Schwierigkeiten auch die Echtzeitfahrplanauskunft in Betrieb genommen werden. Aufgrund eines neuen Hintergrundsystems und neuen Schnittstellen werden die Echtzeitinformationen nicht nur auf den Anzeigen an den Haltstellen oder der Wemlin-App, sondern auch in den SBB-Auskunftssystemen angezeigt. Ergänzend wurde der Vertrieb von Einzelfahrkarten und Tageskarten über die SBB-Vertriebssysteme ermöglicht.

Ausserdem wurde im Herbst 2022 eine Absichtserklärung zwischen dem Kanton St. Gallen, dem Land Vorarlberg und dem Land Liechtenstein unterzeichnet, welche die Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV-Angebots zum Ziel hat. Gestützt auf der unterzeichneten trilateralen Absichtserklärung wurde auf Verwaltungsebene noch im Berichtsjahr die «trilaterale Fachgruppe ÖV» mit Vertreterinnen und Vertretern des Kantons St. Gallen, des Landes Vorarlberg und des Landes Liechtenstein eingesetzt. Diese widmet sich Themen wie den Grundlagen für grenzüberschreitende Tarife (grenzüberschreitendem Ticketing), der tarifarischen Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Kulturtickets, der Abstimmung der Ausbau- und Angebotsziele im grenzüberschreitenden Bahnverkehr sowie der Bestellung grenzüberschreitender Buslinien. Sie soll insbesondere auch die Frage der unterschiedlichen Tarifierung klären. Auf Regierungsebene wurde neu eine «Trilaterale Kommission ÖV» eingerichtet.

Im laufenden Jahr werden die Planungen zum Ausbau des grenzüberschreitenden Busangebots weitergeführt. Auch werden im Jahr 2023 Arbeiten für allfällige konzeptionelle Anpassungen am Busangebot innerhalb Liechtensteins stattfinden. Ebenso werden die zusätzlichen Bahnhalte in Trübbach und Gams-Haag weiterverfolgt. Von Seiten LIEmobil wird zusätzlich der Einsatz von modernen Ticketautomaten in den Bussen überprüft, um den Vertrieb durch das Fahrpersonal allenfalls einzustellen. Im Jahr 2023 soll ausserdem auch das Marketing für den ÖV mit einer

Ende 2022 zusätzlich geschaffenen Stelle bei LIEmobil ausgebaut und stärker forciert werden.

4.1.1.2 Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr (Fahrradvermietung an ÖV-Haltestellen, Radabstellplätze, Mitnahmemöglichkeiten) (1.03)

Dem Bussystem kommt in Liechtenstein die Funktion als zentrales Rückgrat im ÖV zu. Entsprechend fällt auch der optimalen Kombinierbarkeit von ÖV und Rad bzw. der Einführung eines Radverleihsystems starkes Gewicht zu. Insbesondere auf der ersten und letzten Etappe zwischen Wohnort oder Arbeitsplatz und Bushaltestelle (Arbeitsverkehr) kann so multimodales Mobilitätsverhalten gefördert und der Zugang zum ÖV vereinfacht werden. Im Berichtsjahr konnten die Zuständigkeiten zur Bereitstellung von Radabstellanlagen und weiterer Infrastruktur für das Radverleihsystem zwischen Land, LIEmobil und Gemeinden geklärt und entsprechende Massnahmen umgesetzt werden. Anschliessend konnte LIEmobil zusammen mit den Standortgemeinden Vaduz, Schaan, Gamprin-Bendern, Eschen-Nendeln und Ruggell im Berichtsjahr den Pilotbetrieb vom Radverleihsystem «LIEbike» aufnehmen. Aufgrund von Lieferengpässen verzögerte sich die Beschaffung der E-Bikes, weshalb dies nicht wie geplant schon im Juni, sondern erst im September 2022 möglich war. Gegen Ende 2022 konnte ein erstes positives Zwischenfazit zu «LIEbike» gezogen werden.

Die ersten gewonnenen Erkenntnisse aus dem Pilotbetrieb werden im laufenden Jahr bereits genutzt, um Verbesserungen umzusetzen. So ist ein Relaunch der LIEbike-App geplant, welcher unter anderem Verbesserungen beim Buchungssystem bringen wird. Ausserdem sollen im Jahr 2023 zusammen mit dem ATG die Möglichkeiten zur Ausweitung der Verleih- bzw. Rückgabestationen auf weitere Gemeinden und Unternehmen geprüft werden. Der Pilotbetrieb von «LIEbike» dauert voraussichtlich noch bis Ende 2023 an.

4.1.1.3 Neuauflage Busbevorzugungskonzept: Definition von Massnahmen zur Busbevorzugung mit Fokus auf den Bau von neuen und die Weiterführung von bestehenden Busspuren (1.04).

Zu Beginn des Berichtsjahrs konnten die bis dahin erarbeiteten Massnahmenfächer sowie das im Entwurf vorliegende Gesamtkonzept im Rahmen eines zweiten Forums (Mitwirkungsveranstaltung) mit Gemeindevertreterinnen und -vertretern sowie Vertreterinnen und Vertretern von Vereinen und Verbänden diskutiert und konsolidiert werden. Nach einer anschliessenden Überarbeitungsphase und der darauffolgenden Freigabe durch den Lenkungsausschuss sowie die Regierung wurden Ende April nochmals alle Liechtensteiner Gemeinden sowie Vereine/Verbände im Rahmen der Vernehmlassung eingeladen, zur Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts Stellung zu beziehen. Bis Ende September 2022 gingen beim Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) 44 Anträge und Anmerkungen zur Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts ein, wovon in der anschliessenden Überarbeitung 34 Stück berücksichtigt werden konnten. Die übrigen 10 Anmerkungen wurden nicht weiterverfolgt. Nach der finalen Freigabe durch den strategischen Lenkungsausschuss konnte das Konzept schliesslich der Regierung unterbreitet werden, welche die Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts am 13. Dezember 2022 genehmigte. Dies geschah aufgrund des zusätzlichen Abstimmungsbedarfs zwischen den Gemeinden und dem Land sowie aufgrund der zusätzlich durchgeführten Vernehmlassung rund ein halbes Jahr später, als ursprünglich geplant. Das ATG startete bereits Ende 2022 mit den Vorbereitungsarbeiten zur Umsetzung der Busbevorzugungsmassnahmen bzw. mit der Erarbeitung der notwendigen Studien/Vorprojekte.

Im laufenden Jahr wird das erarbeitete und von der Regierung genehmigte Busbevorzugungskonzept durch ein Grafikbüro zu einer Broschüre aufbereitet. Im Anschluss soll es noch im 1. Quartal 2023 den Medien vorgestellt und der

Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.²¹ Die darin enthaltenen kurzfristigen, mittelfristigen und längerfristigen Busbevorzugungsmassnahmen werden vom ATG in Abstimmung mit dem AHR, den Gemeinden, den Verkehrsbetrieben LIECHTENSTEINmobil und weiteren beteiligten Akteuren laufend angegangen und baldmöglichst umgesetzt.

4.1.1.4 Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche (1.05)

Das Bussystem stellt den zentralen Akteur des ÖV in Liechtenstein dar. Der attraktiven Gestaltung und komfortablen Benutzbarkeit der Haltestellen und Wartebereiche sowie einem einheitlichen Erscheinungsbild kommen besonderes Gewicht zu, um die positive Wirkung des ÖV zu stärken. Im Berichtsjahr konnten die Arbeiten zum Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil, welches die Grundsätze zur baulichen Ausgestaltung von Haltestellen wie auch die Zuständigkeiten regelt, weiter vorangetrieben werden. Unter anderem wurden diverse Metadaten und georeferenzierte Daten in einem Geodatenportal erfasst und zwecks Koordination zwischen ATG und LIEmobil bereitgestellt. Nach anfänglichen Softwareproblemen bei der Anzeige von Echtzeitdaten auf den montierten Abfahrtmonitoren konnten diese im Verlauf des Berichtsjahrs behoben werden, sodass nun Informationen in Echtzeit angezeigt werden. Im Berichtsjahr wurden ausserdem diverse für den Pilotbetrieb des Radverleihsystems «LIEbike» ausgewählte Haltestellen mit Radabstellanlagen ausgestattet. Nur bei wenigen Haltestellen sind die Arbeiten aufgrund von ausstehendem Landerwerb noch nicht erfolgt.

Im laufenden Jahr wird einerseits die Überarbeitung des Haltestellenhandbuchs weiter vorangetrieben. Andererseits ist im laufenden Jahr geplant, die

²¹ Die entsprechende Medienorientierung zur Präsentation der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts hat am 8. März 2023 stattgefunden. Das Konzept ist unter <https://www.mobilitaet2030.li/downloads/oeffentlich-einsehbar>.

Betriebsstabilität und Effizienz des Echtzeitanzeigers beim Bahnhof in Schaan durch den Austausch der Hintergrundkomponenten nochmals zu optimieren. Im Zusammenhang mit dem Radverleihsystem «LIEbike» werden bei den noch offenen Haltestellen, welche aufgrund des Landerwerbs noch ohne Abstellinfrastruktur ausgestattet sind, weitere Optionen geprüft und umgesetzt. Falls der Pilotbetrieb ausserdem noch auf weitere Gemeinden oder Unternehmen ausgeweitet werden sollte, wird sich auch noch weiterer Bedarf nach Haltestellen mit Abstellanlagen ergeben. Im laufenden Jahr 2023 ist zudem vorgesehen, dass LIEmobil zusammen mit dem ATG ein Konzept zu den «Bushaltestellen der Zukunft» ausarbeitet. Nach der Erstellung des Konzepts sollen die bestehenden Bushaltestellen schrittweise basierend auf dem Konzept angepasst werden.

4.1.1.5 Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen, um den Zugang zu Mobilitätsangeboten möglichst einfach zu gestalten (1.09)

Das AHR führte im Verlauf des Berichtsjahrs diverse Gespräche bezüglich der Nutzung von digitalen Angeboten zur Vereinfachung des Zugangs zu Mobilitätsangeboten. Unter anderem wurde ein Austausch mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) bezüglich Verkehrs- und Mobilitätsdaten durchgeführt und es fanden Gespräche mit unterschiedlichen privaten Unternehmen, welche Dienstleistungen im Bereich der Mobilität anbieten und einen starken digitalen Fokus haben, statt. Mit diesen Akteuren konnten erste potenzielle Handlungsstrategien identifiziert werden. Im Herbst 2022 unterzeichneten die Regierungen des Kantons St. Gallen, des Landes Vorarlberg sowie des Fürstentums Liechtenstein zudem eine Absichtserklärung zur Planung und Umsetzung von Verbesserungsmassnahmen für den grenzüberschreitenden ÖV. Diese schliessen auch Digitalisierungsangebote mit ein.

Im laufenden Jahr werden das AHR, das ATG wie auch die LIEmobil den Austausch mit den oben genannten Akteuren sowie allfälligen weiteren Anbietern fortführen und vertiefen. Es scheint aktuell zielführend, mindestens für den funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein, in welchem zahlreiche grenzüberschreitende Pendlerbeziehungen bestehen, ein einheitliches digitales Angebot für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen anzustreben, um den Zugang zu Mobilitätsangeboten zu vereinfachen. Ausserdem scheint es gegenwärtig zweckmässig, nur eine Plattform für alle Mobilitätsangebote (Rad, ÖV, MIV u.a.m.) anzustreben, weshalb die Massnahmen 1.09 und 2.02 künftig als eine Massnahme weiterbearbeitet werden.

Aus der unterzeichneten trilateralen Absichtserklärung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV geht die Gründung der «trilateralen Fachgruppe ÖV» auf Verwaltungsebene hervor. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe werden im laufenden Jahr auch Massnahmen zur Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im Dreiländereck Schweiz-Vorarlberg-Liechtenstein angegangen, was im Hinblick auf digitale Mobilitätsangebote und Mobilitätsplattformen einen wichtigen Aspekt darstellt. Auf Regierungsebene wurde zwischen St. Gallen, Vorarlberg und Liechtenstein eine «Trilaterale Kommission ÖV» gegründet.

4.1.1.6 Lückenschluss und Erweiterung Hauptradrouten sowie Überprüfung/Erweiterung des (Haupt-)Radroutennetzes bzgl. Radschnellwegen/Radwege in Hanglagen (1.10 – 1.13)

Im Berichtsjahr nahm die eingesetzte Arbeitsgruppe, in welcher unter anderem ein Gemeindevertreter Einsitz hat, ihre Tätigkeiten auf. Ein externes Planungsbüro begleitete die Projektarbeiten. Unter Rückbindung in die Arbeitsgruppe und den strategischen Lenkungsausschuss wurden im Berichtsjahr die relevanten Grundlagen analysiert, ein Zielsystem hergeleitet, Ausbau- und Angebotsstandards für die künftige Radverkehrsinfrastruktur definiert, eine Netzhierarchie/Typologisierung

hergeleitet und für den gesamten funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein die radverkehrsrelevanten Ziel- und Quellorte identifiziert. Letztere wurden anschliessend mittels idealisierter Wunschlinien verbunden und in einem nächsten Arbeitsschritt auf das bereits bestehende Wegenetz bzw. neu zu erstellende Wege/Abschnitte umgelegt. Der so erarbeitete erste Entwurf des künftigen Hauptradroutennetzes wurde anschliessend ein erstes Mal mit Vertreterinnen und Vertretern des Kantons St. Gallen, des Kantons Graubünden, des Landes Vorarlberg sowie der Stadt Feldkirch abgestimmt, um eine durchgehende und attraktive grenzüberschreitende Radverkehrsinfrastruktur gewährleisten zu können. Im Dezember fand zudem ein erstes Forum (Mitwirkungsveranstaltung) mit Gemeindevertreterinnen und -vertretern sowie Vertreterinnen und Vertretern von Vereinen/Verbänden statt, in dessen Rahmen der erste Entwurf des künftigen Hauptradroutennetzes für den Alltagsradverkehr vorgestellt und diskutiert wurde. Ergänzend führte das begleitende Planungsbüro basierend auf den definierten künftigen Angebots- und Ausbaustandards im Berichtsjahr eine Bestandesaufnahme bzw. Schwachstellenanalyse am heute bereits bestehenden Hauptradroutennetz in Liechtenstein durch. Zudem wurde für die Radverkehrsführung vom Grenzübergang Schaanwald-Tisis über Nendeln bis nach Schaan eine Variantenprüfung durchgeführt und die daraus resultierenden Erkenntnisse mit der Gemeinde Eschen-Nendeln besprochen. Aufgrund des räumlich begrenzten Strassenquerschnitts, vor allem im Bereich «Kaiser» in Schaanwald, war dies auch im Hinblick auf die Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts (1.04) ein Aspekt, der vorgezogen geklärt werden musste. Gegenwärtig wird ein östlich der Bahnlinie separat verlaufender Radweg vom Grenzübergang Schaanwald-Tisis bis Nendeln (ab Sportfeldstrasse westlich der Bahnlinie) und ein vom Ortsausgang Nendeln via Feldkircherstrasse weiter bis Schaan verlaufender abgesetzter Radweg angestrebt. Hierzu konnten von Seiten des ATG bereits die ersten Arbeiten bzw. Verhandlungen durchgeführt werden. Mit der Errichtung einer Fahrradfurt auf der

Zollstrasse in Vaduz sowie eines beidseitigen Radstreifens auf der Rheinstrasse in Ruggell konnten weitere Sofortmassnahme von Seiten des Landes umgesetzt werden. Ausserdem wurde vom ATG bis Ende 2022 auch ein erster Entwurf zur Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Land und Gemeinden hinsichtlich der Realisierung, des Betriebs, des Unterhalts und der Finanzierung von Radverkehrsinfrastrukturen erarbeitet.

Im laufenden Jahr werden die Projektarbeiten fortgeführt. In einem ersten Schritt wird der vorliegende erste Entwurf des künftigen Hauptradroutennetzes für den Alltagsradverkehr gestützt auf den Erkenntnissen aus dem ersten Forum überarbeitet. Im Anschluss ist geplant, auch für den Freizeitradverkehr einen ersten Netzentwurf zu erarbeiten, wobei, wo möglich und sinnvoll, Synergien mit dem Wegenetz für den Alltagsradverkehr zu nutzen sind. Ein zweites Forum ist für Mitte 2023 vorgesehen. Zudem werden die bestehenden Sofortmassnahmen weiterbearbeitet und basierend auf den Ergebnissen der durchgeführten Schwachstellenanalyse auch neue Sofortmassnahmen in Abstimmung mit den Gemeinden angegangen. Von Seiten ATG wird im laufenden Jahr der vorliegende erste Entwurf zur Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Land und Gemeinden betreffend der Radverkehrsinfrastrukturen weiter konkretisiert. Hierzu werden in einem nächsten Schritt insbesondere die Gemeinden miteinbezogen werden. Ausserdem werden parallel zur Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes gemeinsam mit den Standortgemeinden auch die Überlegungen zu zusätzlichen Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein (Massnahmen 3.08 und 3.11) wie auch zur Vereinheitlichung der Radwegsignalisation (Massnahme 1.15) weitergeführt.

4.1.1.7 Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen (1.14)

Mit der Schaffung von attraktiven Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen werden die Voraussetzungen geschaffen, um die

Kombinationsmöglichkeiten von Bus und Rad bzw. multimodale Mobilitätsformen anbieten zu können. Im Zusammenhang mit dem Pilotbetrieb des Radverleihsystems «LIEbike» konnten durch das ATG, die Standortgemeinden und LIEmobil diverse ÖV-Haltestellen und öffentliche Einrichtungen mit Radabstellanlagen ausgestattet werden; unter anderem an den folgenden Standorten: Vaduz Mühleholzmarkt, Schaan Bahnhof, Bendern Parkhaus «Rhi», Gamprin Gemeindehaus, Ruggell Industriering, Eschen Gemeindehaus, Gamprin Freizeitanlage «Grossabünt», Vaduz Rheinparkstadion, Vaduz Universität Liechtenstein.

Gegebenenfalls wird der Pilotversuch von «LIEbike» im laufenden Jahr auf noch weitere ÖV-Haltestellen in zusätzlichen Gemeinden ausgeweitet. Dies ist insbesondere vom weiteren Erfolg des Pilotbetriebs abhängig. Die erforderliche Infrastruktur würde wiederum durch das ATG und die Standortgemeinden in Abstimmung mit LIEmobil erstellt. Unabhängig vom Pilotbetrieb «LIEbike» werden durch das ATG im laufenden Jahr kontinuierlich weitere radverkehrsrelevante Ziel-/Quellorte bei Interesse mit attraktiven Radabstellanlagen ausgestattet. Ab Mitte/Ende 2023 ist zudem geplant, ein ganzheitliches Konzept zu Radabstellanlagen im Land zu erarbeiten und anschliessend weiterführende Massnahmen umzusetzen. Dies soll insbesondere auch unter Einbezug der (Zwischen-)Ergebnisse aus der Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes (1.10 - 1.13) erfolgen.

4.1.1.8 Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation (1.15)

Die heute vorhandene Radinfrastruktur, und damit einhergehend auch die entsprechende Signalisation, hat sich über viele Jahre hinweg auf Basis der jeweils geltenden Normen entwickelt. Aufgrund von technischen Veränderungen entwickelten sich diese Normen jedoch stark weiter, weshalb die heute bestehende Infrastruktur und Signalisation sehr unterschiedlich ausgestaltet ist. Nach dem im Jahr 2021 durchgeführten Pilotversuch in der Gemeinde Schaan wurde im

Berichtsjahr 2022 die Überprüfung der Radverkehrssignalisation gemeindeweise fortgesetzt. Für identifizierte Schwachstellen konnten durch das ATG mögliche Verbesserungsmassnahmen ausgearbeitet und mit den jeweiligen Standortgemeinden besprochen werden. Der Fächer an möglichen Massnahmen umfasst einerseits sofort umsetzbare Massnahmen, wie beispielsweise der Ersatz vergilbter/verblichener Beschriftungen oder das Anbringen von zusätzlichen Wegweisern. Aber auch längerfristige Massnahmen, wie die Anpassung von Vortrittsregelungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen, sind im Massnahmenfächer enthalten. Als zentrale Schwäche konnte die in vielen Gemeinden vorhandene Signalisation «Fuss- und Radweg» innerorts identifiziert werden. Der Radfahrer wird mit diesem Signal dazu verpflichtet, den kombinierten Fuss- und Radweg innerorts zu benutzen.

Im laufenden Jahr gilt es, die identifizierten Verbesserungsmassnahmen umzusetzen. Dabei liegt der Fokus einerseits auf der Schaffung und Durchsetzung eines einheitlichen Standards bei der Signalisation von Radwegen, Fusswegen, kombinierten Fuss- und Radwegen sowie Fusswegen mit Radfahrern gestattet. Andererseits ist geplant, die in vielen Gemeinden festgestellte Signalisation «Fuss- und Radweg» innerorts durch das Signal «Fussweg mit Radfahrer gestattet» zu ersetzen. Dies schafft die Voraussetzung dafür, dass schnellere Radfahrer nicht eine gemeinsame Verkehrsfläche mit den Fussgängern teilen müssen, sondern auch auf der normalen Strassenfahrbahn verkehren dürfen.

4.1.1.9 Pförtneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (2.03)

Die bestehenden Pförtneranlagen im Land (z.B. Zollstrasse in Schaan) wurden bisher noch nicht als «echte» Pförtneranlagen zur Dosierung des MIVs eingesetzt. Sie wurden stets wie eine reguläre Lichtsignalanlage betrieben. Zumal im Rahmen der von der Regierung genehmigten Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts (1.04) auch konzeptionelle Überlegungen zum Einsatz von «echten» Pförtneranlagen

gemacht wurden, war ein entsprechender Verkehrsversuch geplant. Nachdem dieser in den vergangenen Jahren aufgrund des COVID-bedingten geringen Verkehrsaufkommens mehrmals verschoben werden musste, konnte er im Berichtsjahr 2022 durch LIEmobil durchgeführt werden. Es muss jedoch festgehalten werden, dass aufgrund des vorherrschenden Verkehrsaufkommens auch im Berichtsjahr keine aussagekräftigen Ergebnisse erzielt bzw. ausgewertet werden konnten. Für die Umsetzung von Busbevorzugungsmassnahmen aus dem Busbevorzugungskonzept konnten im Berichtsjahr erste Vorbereitungen getroffen werden.

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten zur Umsetzung von ersten Massnahmen aus dem Busbevorzugungskonzept weiter vorangetrieben. Das ATG geht die einzelnen Massnahmen in Abstimmung mit dem AHR, der LIEmobil und den Standortgemeinden laufend an. Die erforderlichen Studien und Vorprojekte werden ausgearbeitet und anschliessend die vorgesehenen Massnahmen umgesetzt. Es ist zudem geplant, anstelle einer Wiederholung des Verkehrsversuchs im Zuge der Umsetzung von «echten» Pfortneranlagen situationsbezogen laufend Optimierungen vorzunehmen, sofern dies überhaupt erforderlich ist.

4.1.1.10 Aktive Beobachtung von grenznahen Eisenbahninfrastrukturprojekten mit Einfluss auf Liechtenstein (3.05)

Die schienengebundenen Mobilitätsangebote in Liechtenstein werden im Wesentlichen durch Eisenbahninfrastrukturprojekte im grenznahen Ausland beeinflusst. Als Beispiele sind unter anderem die Südeinfahrt in Feldkirch oder auch die Nord- oder Südschleife in Buchs zu nennen. Um auf aktuelle Entwicklungen und künftige Eisenbahnprojekte frühzeitig reagieren und die Interessen Liechtensteins einbringen zu können, fand im Berichtsjahr im Rahmen des trinationalen

Lenkungsausschusses²² ein Austausch mit der Republik Österreich und der Schweizer Eidgenossenschaft in Hall im Tirol statt. Liechtenstein war auf Ministeriums- und Ämterebene vertreten.

Des Weiteren wurde im Rahmen der 43. Regierungschefkonferenz der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK) im Juni 2022 die IBK-Strategie 2023-2027 beschlossen, welche auf die «nachhaltige Mobilität über Grenzen» und hierbei insbesondere auf den ÖV fokussiert. In der Folge konnte auch das Projekt «Bodanrail 2045», welches im grenzüberschreitenden Schienenverkehr im Bodenseeraum längerfristig kürzere Reisezeiten, mehr Direktverbindungen und besser abgestimmte Anschlüsse anstrebt, beschlossen werden. Es setzt die erwähnte IBK-Strategie konkret um.

Weitere Entwicklungen konnten im Berichtsjahr ausserdem auf der Schweizer Seite des Rheintals beobachtet werden. Einerseits fand der Spatenstich zum (abschnittswisen) Doppelspurausbau des Bahntrassees auf der Schweizer Seite des Rheintals statt. Dieser schafft die Voraussetzung zur Einführung des IR/RE-Halbstudentakts auf der Strecke St. Gallen-Sargans (bzw. Chur) per Fahrplanwechsel 2024/2025. Andererseits wurden im Berichtsjahr auch die Arbeiten zur damit verbundenen Anpassung der Buskonzepte Werdenberg/Obertoggenburg und Sarganserland vorangetrieben. Insbesondere die Auswirkungen auf das Liechtensteiner Busnetz wurden hierbei überprüft (vgl. Massnahme 1.01).

²² Grundlage dieses Lenkungsausschusses bildet die Vereinbarung vom 14. September 2007 zwischen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich und dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens. Mindestens einmal im Jahr findet für den Informationsaustausch und zur Koordination der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur sowie zum Austausch zu organisatorischen, rechtlichen und technischen Fragen ein Treffen des Lenkungsausschusses statt.

Im laufenden Jahr ist ein weiterer Austausch im Rahmen des trilateralen Lenkungsausschusses geplant. Ausserdem ist vorgesehen, die Arbeiten zu den Buskonzepten Werdenberg/Obertoggenburg und Sarganserland zu finalisieren und entsprechend auch die Überprüfung hinsichtlich Auswirkungen auf Liechtenstein weiter voranzutreiben. Zudem wird auch das Projekt «Bodanrail 2045» durch die IBK-Mitglieder weiterverfolgt. Die grenzüberschreitenden Eisenbahnprojekte werden im laufenden Jahr aktiv weiter beobachtet und bezüglich ihrer Auswirkungen auf Liechtenstein überprüft. Nachdem sich die Gemeinde Wartau nach der anfänglichen Ablehnung eines Bahnhalts «Trübbach Fährhütte» Anfang 2023 positiv gegenüber der Realisierung des entsprechenden Bahnhalts mit finanzieller Beteiligung der Interessensgemeinschaft aussprach, wird dieses Projekt ebenfalls weiterverfolgt (vgl. Massnahme 1.01).

4.1.1.11 Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag (3.08)

Das von der Regierung zur Kenntnis genommene Gesamtverkehrskonzept Haag-Bendern (GVK) gibt den übergeordneten Rahmen für die künftige Verkehrsführung im Bereich des Rheinübergangs in Bendern vor. Im Berichtsjahr führte die Gemeinde Gamprin-Bendern die Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern (SBK) fort. Dieses soll die weiteren Rahmenbedingungen für die künftige Verkehrsführung sowie die Siedlungsentwicklung definieren. In diesen Erarbeitungsprozess wurden unter anderem auch Studierende der Universität Liechtenstein sowie der Fachhochschule OST einbezogen. Zudem konnte im Berichtsjahr die Verfeinerung des übergeordneten Gesamtverkehrskonzepts Haag-Bendern, gestützt auf das städtebauliche Konzept Unterbendern sowie auf zusätzlich durchgeführten Verkehrsdatenerhebungen, gestartet werden. Hierbei werden vor allem die Themen Fuss- und Radverkehr (FRV) sowie ÖV nochmals vertieft bearbeitet, um attraktive und komfortable Fuss- und Radverkehrsverbindungen beidseits wie auch über den Rhein sowie optimale Bedingungen für den ÖV schaffen zu

können. Im Rahmen der Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes (1.10 bis 1.13) konnten mit der Analyse von radverkehrsrelevanten Ziel- und Quellorten ebenfalls wichtige Grundlagen für eine zusätzliche Radverkehrsbrücke über den Rhein erarbeitet werden.

Diese Massnahme wird im laufenden Jahr weiterverfolgt. Es ist von Seiten der Gemeinde Gamprin-Bendern geplant, die Inhalte des städtebaulichen Konzepts Unterbendern im laufenden Jahr erstmals der Bevölkerung öffentlich vorzustellen und diese gemeinsam zu diskutieren. Parallel dazu wird im laufenden Jahr auch die Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) auf Basis des städtebaulichen Konzepts (SBK) weiter vorangetrieben. Sobald die Fuss- und Radverkehrsführung im Bereich Unterbendern geklärt bzw. bereinigt ist und auch die Trassen für den ÖV und MIV definiert wurden, kann über die Lage der Langsamverkehrsbrücke weiter diskutiert werden.

4.1.1.12 Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers (3.11)

Im Zuge der laufenden Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes (1.10 bis 1.13), insbesondere im Rahmen der durchgeführten ersten Mitwirkungsveranstaltung, konnten erste Erkenntnisse zum Bedarf an zusätzlichen rheinquelenden Radverkehrsbrücken gewonnen bzw. bestätigt werden. Bezüglich einer Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Sevelen wurden im Berichtsjahr weitere Gespräche unter der Federführung der Standortgemeinden geführt. Von Seiten des ASTRA wird ein Ausbau des Autobahnanschlusses in Sennwald (Bypass von der Rheinbrücke zur Autobahneinfahrt Richtung St. Gallen mit Verbreiterung der Rheinbrücke) geplant. In diesem Zusammenhang wurde auch überprüft, ob künftig der FRV auf einer breiteren Rheinbrücke integriert werden könnte. Das Ergebnis hierzu fiel negativ aus, weil die Brücke aus statischen Gründen nur auf drei Spuren ausgebaut werden kann. Die zusätzlich gewonnene Spur wird künftig

als Rechtsabbiegespur auf die Autobahn A13 Richtung St. Gallen beansprucht. Für den Radverkehr muss deshalb eine separate Querungsmöglichkeit über den Rhein gesucht werden.

Im laufenden Jahr wird die Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes weiter vorangetrieben und es werden weitere Erkenntnisse zum Bedarf an zusätzlichen Radverkehrsbrücken über den Rhein erarbeitet. Ausserdem sollen auch die Arbeiten und Gespräche für eine Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Sevelen durch die Gemeinden weiterverfolgt werden. Bezüglich der Radverkehrsbrücke in Ruggell werden von Seiten Land und Gemeinde im laufenden Jahr Alternativen, insbesondere eine eigenständige Radverkehrsbrücke über den Rhein, geprüft. Unter anderem stellt auch das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein ein geeignetes Gefäss zur Fortführung der Abstimmungsarbeiten zwischen den Liechtensteiner und Schweizer Gemeinden, dem Kanton St. Gallen, dem ASTRA und weiteren Beteiligten dar.

4.1.2 Ausbau MIV-Infrastruktur und Rheinübergänge

4.1.2.1 Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone (3.06)

Nachdem im Jahr 2021 von Seiten des AU die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden konnte, fällte die Regierung am 15. Februar 2022 die beschwerdefähige positive Entscheidung über die Umweltverträglichkeit. Im Berichtsjahr ging von einem Anwohner eine Beschwerde gegen diesen Entscheid ein.

In der Folge muss im laufenden Jahr zunächst der Instanzenzug bzw. die Rechtskraft der UVP abgewartet werden. Im Anschluss ist geplant (falls der Beschwerde des Anwohners im UVP Verfahren keine Folge gegeben wird), einerseits eine Aktualisierung des Bauprojekts mit zugehörigem Kostenvoranschlag durchzuführen

und andererseits einen Bericht und Antrag betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredits auszuarbeiten. Weitere Umsetzungsschritte werden nach Genehmigung des Verpflichtungskredits durch den Landtag angegangen. Diese sind insbesondere mit dem Amt für Bevölkerungsschutz (ABS) bezüglich der Rheindammsanierung auf der Liechtensteiner Seite zu koordinieren.

4.1.2.2 Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang (3.07)

Der Rheinübergang Vaduz-Sevelen stösst insbesondere im Abendverkehr an seine Kapazitätsgrenze. Es kommt an den Autobahnanschlüssen, der dreispurigen Rheinbrücke mit den zwei 90-Grad-Kurven, täglich zu Staubildungen. Der bestehenden Verkehrsinfrastruktur gelingt es nicht mehr, das anfallende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Mit der Massnahme 3.07 wird beabsichtigt, diese Verkehrsknoten beim Rheinübergang Vaduz-Sevelen zu optimieren und auszubauen.

Basierend auf dem im Jahr 2020 durchgeführten Verkehrsversuch zur intelligenten Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke wurde dieses Vorhaben in zwei Teilprojekte aufgesplittet. Im Zuge der Massnahme 2.01 wird der kurzfristige «Teilausbau» weiterverfolgt und baldmöglichst umgesetzt. Damit geht auch ein Ausbau des Strassenabschnitts auf dem Rheindamm, dessen Knoten sowie die Sicherstellung der Möglichkeit zur Verkehrserschliessung des Landesspitals einher. Der längerfristige «Vollausbau» des Rheinübergangs Sevelen-Vaduz mit vier oder mehr Fahrbahnen auf der Rhein- und Autobahnbrücke wird im Rahmen der Massnahme 3.07 bearbeitet.

Im Jahr 2021 wurde das Projekthandbuch hinsichtlich Verkehrs- und Wachstumsprognosen, Rahmenbedingungen zum Landesspital auf dem Willeareal sowie im Zusammenhang mit dem Industriezubringer Vaduz-Triesen (3.06) und dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation aktualisiert.

Gestützt hierauf konnte im Berichtsjahr die Vorstudie zum Teilprojekt «Vollausbau» erarbeitet werden. Es wurden diverse Koordinationsgespräche mit dem Kanton St. Gallen und dem ASTRA (Autobahn A13) geführt.

Im laufenden Jahr gilt es in einem ersten Schritt, die diversen noch offenen Fragestellungen hinsichtlich Neubau des Landesspitals, Rheindammsanierung, Realisierung des Industriebringers Vaduz-Sevelen (3.06) und der damit verbundenen Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone zu klären. Anschliessend ist geplant, die vorliegende Vorstudie hinsichtlich der geklärten Punkte zu aktualisieren bzw. zu überarbeiten, bevor in einem weiteren Schritt das Vorprojekt erarbeitet werden kann. Die Umsetzung des Teilprojekts «Vollausbau» steht in starker örtlicher Abhängigkeit zu den weiteren Schritten im Zusammenhang mit dem Neubau des Landesspitals. Aufgrund der Eingabefrist von Anfang 2025, bis zu welcher das Agglomerationsprogramm der 5. Generation beim Bund eingereicht werden muss, wird der «Vollausbau» voraussichtlich erst in die nachfolgende 6. Programmgeneration (Einreichfrist 2029/2030) eingespeist werden können.

4.1.2.3 Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke (3.09)

Die Gemeinde Gamprin führte im Berichtsjahr ihre Überlegungen zur Arbeitsplatzverdichtung, Stärkung des Wirtschaftsstandorts und Attraktivierung der Dienstleistungsmeile im Rahmen des städtebaulichen Konzepts (SBK) Unterbendern fort. Unter anderem wurden auch Studierende der Fachhochschule OST sowie der Universität Liechtenstein mit Semesterarbeiten in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Aufgrund der Resultate des städtebaulichen Konzeptes ergab sich ein Anpassungsbedarf beim übergeordneten Gesamtverkehrskonzept Haag-Bendern (GVK), welches die künftige Verkehrsführung auf der Liechtensteiner Seite des Rheinübergangs untersucht. Das GVK konnte sich in seiner bestehenden Form aufgrund des bei seiner Erarbeitung noch unklaren Verlaufs der Verkehrsachsen zu wenig

vertieft mit den Themen FRV bzw. ÖV auseinandersetzen. Deshalb galt es, zusätzlich durchgeführte Verkehrsdatenerhebungen einzuarbeiten und den bisherigen Stand des GVK hinsichtlich der Erkenntnisse aus dem SBK zu bereinigen bzw. zu konsolidieren, andererseits wurden auch die Themen Fuss- und Radverkehrsführung sowie ÖV-Trasse nochmals vertieft bearbeitet.

Im laufenden Jahr sollen die Arbeiten zum SBK Unterbendern abgeschlossen und voraussichtlich noch in der ersten Hälfte des Jahres ein erstes Mal öffentlich bzw. der Bevölkerung präsentiert werden. Ausserdem wird die Konsolidierung von GVK und SBK weitergeführt und die Verfeinerung des GVKs hinsichtlich der Themen FRV sowie ÖV fortgesetzt. In einem darauffolgenden Arbeitsschritt ist geplant, mit der Erarbeitung der Vorstudie für den Brückenbau zu beginnen. Auch künftig sind diese Arbeiten mit dem Kanton St. Gallen, dem ASTRA (Autobahn A13) sowie mit dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein und dem Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan (EKU) zu koordinieren.

4.1.2.4 Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern (3.10)

Aufgrund der engen funktionalen wie auch örtlichen und prozessualen Abhängigkeiten zwischen der Rheinbrücke Bendern-Haag und den Verkehrsknoten in Bendern besteht zwischen den Massnahmen 3.09 und 3.10 eine enge Verknüpfung. Sowohl für die Optimierung bzw. den Ersatz der bestehenden Brücke (3.09) wie auch für die Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern (3.10) bilden die im Berichtsjahr erfolgten wie auch im laufenden Jahr anstehenden Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern und zum Gesamtverkehrskonzept Haag-Bendern (Vertiefung hinsichtlich FRV und ÖV) die zentrale Grundlage.

4.1.2.5 Ruggell Rheinstrasse, Einmündung Industriestrasse (Industriekreisel) (3.12)

Im Berichtsjahr erfolgte der Bau des Industriekreisels in Ruggell. Die Bauarbeiten konnten zusammen mit der biodiversitätsfördernden Gestaltung der Mittelinseln wie auch mit der Errichtung eines beidseitigen Radstreifens auf der Rheinstrasse (Abschnitt Industriekreisel bis Kreisel Dorfstrasse) durchgeführt werden. Ende 2022 wurde der Industriekreisel in Betrieb genommen.

Im laufenden Jahr wird noch der Feinbelag eingebracht, bevor die Bauarbeiten komplett abgeschlossen sind.

4.1.3 MIV-Reduktion und intelligentere Verkehrsabwicklung

4.1.3.1 Schrittweise Verpflichtung der LIEmobil zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen (1.08)

Seit Ende 2021 erbringt die BOS PS Anstalt die Transportleistungen auf dem Liechtensteiner Liniennetz. Im Zuge der Vergabe des Transportauftrags für die Jahre 2021-2031 wurde der Transportbeauftragte dazu verpflichtet, mindestens 10% der Fahrleistungen lokal emissionsfrei zu erbringen. Im Dezember des Berichtsjahres konnte der erste Elektrobus von LIEmobil in Betrieb genommen werden, drei weitere werden noch bis Ende Januar 2023 folgen. Die Fahrmotoren werden mit Strom erneuerbaren Ursprungs betrieben. Mit diesen vier Fahrzeugen kann diese erste Forderung nach 10% lokal emissionsfreier Fahrleistung erfüllt werden. Dadurch werden jährlich rund 250'000kg CO₂ eingespart.²³ Ausserdem entschieden die Regierung und die Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil) im Berichtsjahr, den Umstieg auf lokal emissionsfreie Antriebe zu beschleunigen

²³ Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil, www.liemobil.li, Nachrichten, abgerufen am 25.01.2023.

indem ein ambitionierter Plan zum Umstieg erarbeitet wurde. Wie in der Klimastrategie 2050 festgehalten, sieht die neue Roadmap vor, dass ab dem Jahr 2026 ein Drittel aller Fahrleistungen, ab dem Jahr 2028 die Hälfte aller Fahrleistungen und ab dem Jahr 2032 alle Fahrleistungen lokal emissionsfrei erbracht werden.

Im Januar des laufenden Jahres werden zunächst die drei weiteren Elektrobusse von LIEmobil eingeflottet. Ausserdem werden bereits die ersten Vorbereitungen getroffen, um die neue Zielvorgabe von einem Drittel lokal emissionsfreier Fahrleistung ab dem Jahr 2026 zu erreichen. Konkret werden von Seiten der PS Anstalt die Arbeiten für einen neuen Werkhof weiterverfolgt, welcher von Grund auf so konzipiert ist, dass er sich als Standort für eine vollelektrische Fahrzeugflotte eignet. Ausserdem werden von den geplanten 18 Fahrzeuersatzinvestitionen der nächsten 8 Jahre aufgrund der neuen Zielvorgabe einige schon etwas früher in die Wege geleitet.

4.1.3.2 Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung (2.01)

Im Berichtsjahr erarbeitete das ATG ein Signalisationskonzept für die wechselseitige Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen. Als Grundlage hierzu diente die bereits 2021 erarbeitete Vorstudie zum Spurendesign bzw. der Spurenführung. Mit Abschluss dieser Arbeiten konnte die Machbarkeitsstudie vervollständigt und zuhanden des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur Stellungnahme unterbreitet werden. Gegen Ende des Berichtsjahrs ging von Seiten ASTRA die Rückmeldung ein, dass grundsätzlich die Einrichtung einer Wechsellspur auf der Rheinbrücke unterstützt werde.

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten weiter vorangetrieben. Das Ziel ist es, diese Massnahme als Teilprojekt der Massnahme 3.07 möglichst rasch und unabhängig vom Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein umzusetzen. Im

laufenden Jahr gilt es, die Zusammenarbeit mit dem ASTRA, dem Kanton St. Gallen und den betroffenen Gemeinden weiter zu verstärken. Insbesondere sind auf Liechtensteiner Seite diverse noch offene Fragen im Zusammenhang mit dem Neubau des Landesspitals auf dem Willeareal, der Rheindammsanierung sowie allfälligen tangierten Gasleitungen zu klären. Von Seiten des ATG kann anschliessend das Vorprojekt ausgearbeitet werden. Bevor in einem späteren Arbeitsschritt mit der Realisierung gestartet werden kann, wird ausserdem noch um eine Baubewilligung bei den betroffenen Gemeinden bzw. dem Kanton sowie eine nationalstrassenrechtliche Zustimmung von Seiten ASTRA angesucht werden müssen.

4.1.3.3 Einsatz von Mobilitätsplattformen / Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität (2.02)

Im Frühjahr des Berichtsjahrs wurde das Projekt mit dem Verein «Digitales Liechtenstein» beendet und die im vorherigen Jahr gesprochenen finanziellen Mittel wurden zurückbezahlt. Die Regierung ist zur Auffassung gelangt, dass das Konzept für eine Mobilitätsplattform neu erarbeitet werden muss bzw. bereits etablierte Plattformen wie der SBB oder Angeboten von Google Maps berücksichtigt werden müssen. Das AHR stand im Berichtsjahr im Austausch mit verschiedenen Behörden und weiteren Akteuren. Unter anderem tauschte sich das AHR mit dem ASTRA sowie privatwirtschaftlichen Unternehmen, welche entsprechende Dienstleistungen anbieten, aus. In Austausch mit dem ATG und den Verkehrsbetrieben LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil) konnten erste potenzielle Stossrichtungen für das weitere Vorgehen identifiziert werden. Es scheint gegenwärtig erstrebenswert, für den gesamten funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein eine einheitliche Lösung für Mobilitätsplattformen/Apps zu erarbeiten. Ausserdem wird es als zweckmässig beurteilt, nur eine Plattform anzustreben, welche alle Mobilitätsangebote vom FRV, über den ÖV bis hin zum MIV und weiteren Mobilitätsangeboten abdeckt. Die

Arbeiten werden im laufenden Jahr fortgeführt. Die Gespräche mit den erwähnten Akteuren und allfälligen weiteren Beteiligten werden vertieft.

Die Massnahmen 1.09 und 2.02 werden aufgrund der engen thematischen Abhängigkeit künftig als eine einzige Massnahme weiterbearbeitet.

4.1.3.4 Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion (2.04)

Die Fachstelle für betriebliches Mobilitätsmanagement des AHR führte im Berichtsjahr vertiefende Gespräche mit jenen staatsnahen Betrieben bzw. öffentlichen Unternehmen gemäss Art. 2 des Gesetzes über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (ÖUSG), welche im vergangenen Jahr Interesse an einer Aufnahme ins Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) der Liechtensteinischen Landesverwaltung (LLV) bekundet hatten. Ausserdem wurden auch die Revision von Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetz (LMMG) und Landes-Mobilitätsmanagement-Verordnung (LMMV) weiter vorangetrieben, um die Voraussetzungen zur Ausweitung des BMM der LLV auf weitere staatsnahe Betriebe zu schaffen. Der Vernehmlassungsbericht ist seit dem Berichtsjahr in Arbeit und wird im laufenden Jahr weiterbearbeitet. Es wird das Ziel verfolgt, künftig alle öffentlichen Unternehmen gemäss Art. 2 ÖUSG in das LMMG zu integrieren. Parallel dazu wird im Rahmen der Revision des LMMG bzw. der LMMV das BMM der LLV weiterentwickelt.

Im laufenden Jahr werden die vertiefenden Gespräche zwischen der Fachstelle für betriebliches Mobilitätsmanagement des AHR und den öffentlichen Unternehmen gemäss Art. 2 ÖUSG fortgeführt und weiter vertieft. Es ist geplant im laufenden Jahr die entsprechende Vernehmlassung zur Revision des LMMG durchzuführen.

Zudem werden Arbeiten zur Weiterentwicklung des LLV-internen BMM weiter vorangetrieben.

4.1.3.5 Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (2.05)

Der Fachbereich für betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) des AHR unterstützte auch im Berichtsjahr im Auftrag der Regierung interessierte Firmen und Organisationen bei der Einführung eines freiwilligen betrieblichen Mobilitätsmanagements aktiv. Ausserdem organisierte der Fachbereich BMM den 15. BMM-Tag in Kombination mit der AMIGO Abschlusskonferenz, unter anderem mit einer Verhaltensökonomin, dem Mitgründer einer Start-Up-Community im digitalen Mobilitätsbereich, der Leiterin des Departements Gesundheit an der Fernfachhochschule Schweiz, der Telekom Liechtenstein und weiteren.

Die Beratungsleistungen von Seiten des Fachbereichs BMM des AHR werden auch im laufenden Jahr weitergeführt. Ausserdem ist die Durchführung eines weiteren 16. BMM-Tags geplant.

4.1.3.6 Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme zur Minimierung des CO₂-Ausstosses (2.06)

Im Rahmen der Massnahme 2.06 wurde im Berichtsjahr an einem Vernehmlassungsbericht betreffend die Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes sowie des Energieeffizienzgesetzes gearbeitet. Einerseits soll für Personenwagen bei der erstmaligen Zulassung in Liechtenstein eine einmalige Pauschalabgabe für den CO₂-Ausstoss eingeführt werden, sofern der CO₂-Ausstoss eines Fahrzeugs gewisse Werte übersteigt. Andererseits soll eine gesetzliche Grundlage für die Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektroautos geschaffen werden. In Bezug auf

die Höhe der Motorfahrzeugsteuer ist eine befristete Privilegierung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben vorgesehen.²⁴

4.1.3.7 Ansiedlung von Arbeitsplatzgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse (2.07)

Um Arbeitsplatzgebiete mit hohem Güterverkehrsaufkommen künftig vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse anzusiedeln, müssen zunächst die strategischen raumplanerischen Grundlagen geschaffen bzw. angepasst werden. Im Berichtsjahr wurden von Seiten des AHR hierzu die Arbeiten für ein regionales Gesamtverkehrskonzept Werdenberg-Liechtenstein sowie für die Überarbeitung des Liechtensteiner Landesrichtplans aufgenommen. Für die Überarbeitung des Landesrichtplans wurden bereits im Jahr 2021 erste Vorbereitungsarbeiten durchgeführt, der eigentliche Überarbeitungsprozess startete jedoch erst im Berichtsjahr. Unter Federführung des AHR sowie in Begleitung eines externen Planungsbüros wurden die Themen «Inhalte/Struktur» und «Kapitel Raumentwicklungsstrategie» erarbeitet und im Rahmen von zwei Mitwirkungsveranstaltungen mit Gemeindevertreterinnen und -vertretern sowie Vertreterinnen und Vertretern von Vereinen/Verbänden diskutiert und konsolidiert.

Zusammen mit den Vertreterinnen und Vertretern des Vereins «Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein» und einem externen Planungsbüro konnten von Seiten AHR im Berichtsjahr ausserdem die Arbeiten zum regionalen Gesamtverkehrskonzept Werdenberg-Liechtenstein gestartet werden. Hierbei fand eine Situationsanalyse hinsichtlich der Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr statt. Es wurden Zielsetzungen definiert, Potenziale und Schwächen erörtert und gestützt darauf ein Entwurf mit weiterzuverfolgenden Strategien und

²⁴ Mitte April 2023 wurde der entsprechende Vernehmlassungsbericht zur Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes von der Regierung verabschiedet. Die Vernehmlassung läuft bis Mitte Juli 2023.

Lösungsansätzen erarbeitet. Die Liechtensteiner und Schweizer Gemeinden wurden zudem im Rahmen von Workshops in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Dieses Konzept wird unter anderem auch als Grundlage für das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation erarbeitet.

Die Arbeiten zu dieser Massnahme werden im laufenden Jahr weiter vorangetrieben. Hinsichtlich der Überarbeitung des Landesrichtplans werden weitere Themen/Sachkapitel erarbeitet und an Mitwirkungsveranstaltungen mit Gemeinden, Vereinen und Verbänden diskutiert. Eine dritte Mitwirkungsveranstaltung ist für Mitte 2023 geplant. Die öffentliche Mitwirkung und Vernehmlassung ist zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls vorgesehen. Der Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts Werdenberg-Liechtenstein soll im laufenden Jahr den Behörden zur Vernehmlassung zugestellt und voraussichtlich noch im selben Jahr der Regierung zur Kenntnis gebracht werden.

4.1.3.8 Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten (2.10)

Ein detaillierter Datenbestand zu Verkehrsaufkommen, Verkehrsüberlastungen, Staulängen oder auch Verlustzeiten für verschiedene Verkehrsmittel stellt eine zentrale Grundlage für verschiedene verkehrsplanerische und raumplanerische Fragestellungen und Planungen dar. Gestützt auf diesen Daten kann unter anderem Handlungsbedarf an der bestehenden Infrastruktur identifiziert werden oder es können Prognosen zum künftigen Verkehrsaufkommen modelliert werden.

Bereits im Jahr 2021 erarbeitete das AHR zusammen mit einem externen Planungsbüro ein Zählstellenkonzept für Liechtenstein. Gestützt darauf konnten im Berichtsjahr insgesamt 18 zusätzliche Verkehrszählanlagen für den MIV und den Radverkehr errichtet werden. Ende 2022 konnten die neuen Anlagen erfolgreich getestet werden. Ausserdem fand im Berichtsjahr ein verwaltungsinterner

Erfahrungsaustausch zwischen dem AHR und dem ATG bezüglich der Erfassung und Überwachung vom Verkehrsgeschehen statt. Im Rahmen von verschiedenen Projekten, z.B. der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts oder des Verkehrsversuchs zur intelligenten Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen, konnten Erfahrungen mit Verspätungs- und Reisezeitdaten oder auch Drohnenbeobachtungen gesammelt werden.

Die neu errichteten Verkehrszählanlagen konnten per 1. Januar 2023 «scharf» geschaltet und final in Betrieb genommen werden. Ihre Ergebnisse werden erstmals mit der Jahresauswertung 2023 auf der Internetseite der LLV publiziert werden. Im laufenden Jahr wird der Erfahrungsaustausch bezüglich Verkehrsmonitoring noch auf weitere Akteure wie beispielsweise LIEmobil ausgeweitet. Im Anschluss ist gegenwärtig geplant, ein Konzept zur Verbesserung des Verkehrsmonitorings auszuarbeiten. Ein Fokus soll hierbei auf Potenziale und Abhängigkeiten von/zu Mobilitätsdatenplattformen bzw. Mobilitätsdaten-Drehscheiben gelegt werden (vgl. 1.09, 2.02).

4.1.4 Verkehrssicherheit

4.1.4.1 Laufende Verbesserungen der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen (4.01)

Das ATG erstellt Neubauten von Verkehrsanlagen jeweils auf Basis der aktuellsten anwendbaren Normen und Richtlinien. Im Berichtsjahr 2022 wurden keine reinen Neuanlagen erstellt. Bei sämtlichen bearbeiteten Strassenbauten handelte es sich um die Ergänzung oder den Ausbau von bereits bestehenden Anlagen (vgl. 4.02). Im laufenden Jahr wird diese Massnahme als Daueraufgabe weiterverfolgt.

4.1.4.2 Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen (4.02)

Das ATG verbessert die Verkehrssicherheit von Infrastrukturen wie Strassen, Fussgängerübergängen, Radwegen und weiteren Verkehrsinfrastrukturen laufend. Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen werden stets auf Basis der neuesten anwendbaren Strassenbaunormen erstellt, wodurch sie im Hinblick auf die Sicherheitsstandards jeweils dem aktuellsten Stand entsprechen.

Im Berichtsjahr wurden folgende Ausbauten an der Liechtensteiner Verkehrsinfrastruktur vorgenommen: Im Bereich Obergufer in Triesenberg wurde die Bushaltestelle mit Fussgängerquerung erneuert, in dessen Rahmen gleichzeitig die Strasse saniert und ein Trottoir realisiert wurde. Ausserdem wurde in diesem Bereich der Anschluss der Gemeindestrasse optimiert. Im Berichtsjahr wurde zudem ein Abschnitt der Planknerstrasse in Schaan mit einem zusätzlichen Trottoir ausgebaut, sodass dort nun beidseitig ein Trottoir vorhanden ist. Zudem konnte im Innerortsbereich von Planken ein Trottoir realisiert werden; somit ist dort nun einseitig eine Fussgängerinfrastruktur vorhanden. In Schellenberg wurde der Knoten Widum optimiert und in Ruggell konnte im Berichtsjahr der Industriekreisel realisiert werden. Gestützt auf regelmässig durchgeführten Verkehrssicherheitsaudits wurden im Berichtsjahr Schwachstellen an der Marianumstrasse in Vaduz und an der Fürst-Franz-Josef-Strasse in Vaduz behoben. Die verkehrssicherheitstechnisch sehr wichtige Verbesserung an der Bushaltestelle Mühleholz in Vaduz musste hingegen aufgrund des nicht möglichen Landerwerbs zurückgestellt werden. Es war geplant, die vorhandene Bushaltestelle und den Fussgängerstreifen zugunsten verbesserter Sichtbeziehungen neu anzuordnen.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Ausbau von bestehenden Verkehrsanlagen wird vom ATG als Daueraufgabe weiterverfolgt. Konkret sind im laufenden Jahr folgende Projekte geplant: Umgestaltung der

Peter-und-Paul-Strasse bzw. des Schul- und Kirchenplatzes in Mauren, Ausbau Landstrasse in Ruggell, Umbau Bushaltestelle Klenn in Schellenberg, Deckbelags-einbau am Trottoir im Innerortsbereich von Planken, Sanierung der Bahnhofstrasse in Schaan auf dem Abschnitt Poststrasse bis Bahnübergang, Deckbelagseinbau auf der Planknerstrasse inklusive Trottoir in Schaan auf dem Abschnitt Feldkircherstrasse bis Kinderheim. Ausserdem werden auch künftig weitere Verkehrssicherheitsaudits auf Strassenabschnitten in Liechtenstein durchgeführt.

4.1.4.3 Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen (4.03)

Das ATG überprüft die Verkehrssicherheit von Fussgängerstreifen bei Neu- und Umbauten laufend. Wo erforderlich, werden entsprechende Verbesserungen vorgenommen. Ausserdem werden auch bekannte Unfallschwerpunkte standardmässig überprüft und entschärft.

Im Berichtsjahr wurden folgende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen umgesetzt: Behebung Schwachstelle beim Fussgängerstreifen im Bereich Widum in Schellenberg mit Mittelinsel, Studie betreffend die Verbesserung der Fussgängerquerung Klenn in Schellenberg.

Auch im laufenden Jahr wird bei jedem Um- oder Neubauvorhaben untersucht, inwiefern die Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen verbessert werden kann. Bekannte Unfallschwerpunkte werden durch das ATG auch im laufenden Jahr standardmässig entschärft. Für das Jahr 2023 sind gegenwärtig die folgenden Massnahmen vorgesehen: Sanierung Bushaltestelle mit Fussgängerquerung im Bereich Klenn in Schellenberg sowie diverse Optimierungen im Zuge der weiteren Sanierungsarbeiten an der Landstrasse in Ruggell.

4.1.4.4 Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen (4.04)

Im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten werden auch die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr standardmässig überprüft. Im Berichtsjahr wurden konkret folgende Massnahmen umgesetzt: Realisierung eines beidseitigen Radstreifens auf der Rheinstrasse in Ruggell zwischen Industriestrasse und Zentrum sowie Entschärfung der Verkehrssituation an der Marianumstrasse/Einfahrt Mühleholz zugunsten des Radverkehrs.

Auch wird in Zukunft laufend überprüft, inwiefern die Verkehrssicherheit für den Radverkehr im Zusammenhang mit Neu- und Ausbauten verbessert werden kann. Im laufenden Jahr sind bisher diverse Verbesserungen im Rahmen der Sanierungsarbeiten entlang der Landstrasse in Ruggell geplant. Weitere Sofortmassnahmen für den Radverkehr werden auf Basis der Massnahmen 1.10 bis 1.13 angegangen.

4.1.5 Weitere Massnahmen und planungsrechtliche Rahmenbedingungen

4.1.5.1 Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen (3.15)

Die Sicherung von Mobilitätsräumen entlang der Landstrassen hat zum Ziel, insbesondere bei beschränkten Platzverhältnissen wie beispielsweise bei Ortsdurchfahrten, bedarfsgerecht Raum für die heutigen und künftigen Mobilitätsansprüche zu sichern. Die bestehenden Mobilitätskorridore wurden bereits in der Vergangenheit in den geeigneten raumplanerischen Instrumenten (Landes- und Gemeinde-richtpläne) behördenverbindlich festgehalten. Im Berichtsjahr wurden hierzu diverse Gespräche und Verhandlungen mit Grundeigentümerinnen und -eigentümern sowie Gemeinden geführt. Unter anderem wurden die Arbeiten zu dieser Massnahme auch mit ersten Erkenntnissen aus dem Busbevorzugungskonzept sowie der Überarbeitung des Hauptradroutennetzes abgestimmt. Im Berichtsjahr konnten konkret Grundstücke bzw. Grundstücksteile in den Bereichen Balzers

Gagoz-Rietstrasse-Industrie (geringer Fortschritt), Nendeln Engelkreuzung-Rheinstrasse-Essanestrasse bis Bendern (geringer Fortschritt) und Vaduz Austrasse-Heiligkreuz-Äulestrasse-Landstrasse (erheblicher Fortschritt), Triesenberg Maseschastrasse, Schaan Planknerstrasse und weiteren erworben und/oder abgetauscht werden.

Die Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen wird als Daueraufgabe weiterverfolgt und laufend mit den Erkenntnissen aus dem Busbevorzugungskonzept, der Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptadrourennetzes und weiteren Projekten sowie den behördenverbindlichen Verkehrsrichtplänen der Gemeinden abgestimmt. Wie schon in den vergangenen Jahren werden auch im laufenden Jahr die erforderlichen Korridorbreiten unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des MIV, des ÖV, des FRV sowie der Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung der Ortskerne ausgeschieden.

4.1.5.2 Abklärungen betreffend Autobahnverbindung der Rheintalautobahnen A14 und A13 nördlich von Feldkirch mit Option der finanziellen Beteiligung von Liechtenstein (8.01)

Bezüglich einer Verbindung der Rheintalautobahnen A14 und A13 nördlich von Feldkirch fanden im Berichtsjahr wiederum diverse Gespräche mit den Beteiligten auf Schweizer und österreichischer Seite statt. Unter anderem wurde auch auf Agglomerationsebene der Austausch mit der Stadt Feldkirch sowie der angrenzenden Agglomeration Rheintal gepflegt.

Die Österreichische Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) führte bereits Ende 2020 eine Variantenprüfung zur Verbindung der A14 und A13 durch und legte sich damals auf die Verbindungsvariante «CP» fest. Geplant war eine Ostumfahrung von der L204 über Lustenau-Nord nach St. Margrethen in die Schweiz. Der Kanton St. Gallen, das Land Vorarlberg wie

auch die Agglomeration Rheintal unterstützten diese Variante. Mitte 2021 wurde durch den österreichischen Nationalrat jedoch eine erneute Prüfung von Alternativen zur bisherigen «CP-Variante» gefordert. Die daraus resultierende zusätzliche Variante «Lustenau Süd» wurde Anfang 2023 vom Klimaschutzministerium in Wien vorgestellt. Sie soll von Dornbirn Süd nach Widnau/Diepoldsau führen. Diese Variante schneide gemäss dem Klimaschutzministerium unter anderem verkehrstechnisch und aus Sicht Klimaschutz sowie Bodenversiegelung besser ab, als die bisherige Bestvariante «CP». Diverse Akteure, darunter auch der Kanton St. Gallen, sprachen sich gegenüber dieser neuen Variante und damit verbundener zusätzlicher Planungsarbeiten mit entsprechendem Zeitbedarf kritisch aus. Gegenwärtig sind diverser bilaterale Gespräche zwischen den beteiligten Akteuren im Gang.

Von Seiten Liechtensteins werden die Bestrebungen für eine knapp nördlich von Feldkirch verlaufende Autobahnverbindung A14 – A13, mit Option der finanziellen Beteiligung, weiterverfolgt und auf verschiedenen Ebenen eingebracht. Die weiteren Entwicklungen bzw. Erkenntnisse in diesem Bereich werden ins Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan einzuspeisen sein. Weitere Entwicklungen hinsichtlich dieser Massnahme werden dem Landtag wieder zur Kenntnis gebracht.

4.1.5.3 Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen in Liechtenstein (9.01 [3.03, 3.13, 3.14, 3.18])

Im Rahmen der Massnahme 9.01 werden Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen für ganz Liechtenstein geprüft. Die Massnahmen 3.03, 3.13, 3.14, 3.18 sowie der Zusatzantrag H aus dem Landtag werden in dieser Massnahme vereint und gemeinsam weiterbearbeitet. Aufgrund der zentralen Bedeutung von weiterführenden Überlegungen zu landesweiten Verkehrslösungen sowie den daraus resultierenden Auswirkungen auf verschiedene Einzelmassnahmen wurde im Mobilitätskonzept 2030 zudem ein neues Leitprojekt 11 eingeführt.

Im Zuge der Landtagssitzung vom April 2022 überwies der Landtag das Postulat «Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitätskonzept-Konzept für Liechtenstein» an die Regierung. In der Folge erarbeiteten das AHR, das ATG sowie ein begleitendes externes Planungsbüro eine mögliche Projektorganisation inklusive eines möglichen Erarbeitungsprozesses für ein entsprechendes Konzept. Zudem wurden die rechtlichen und baulichen Rahmenbedingungen überprüft und es wurde im Anschluss ein Entwurf zur Postulatsbeantwortung verfasst. Die Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen für Liechtenstein wird im Rahmen der Arbeiten für ein «Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept» erfolgen.

Im laufenden Jahr wurde von Seiten des AHR, des ATG und dem MINF die Postulatsbeantwortung betreffend ein «nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept» finalisiert und im April 2023 dem Landtag zur Kenntnis gebracht. In einem nächsten Schritt ist geplant, unter Berücksichtigung der Diskussionen im Landtag den entsprechenden Erarbeitungsprozess zusammen mit einem externen Fachbüro aufzunehmen. Unter anderem soll hierbei auch die Bevölkerung in geeigneter Form einbezogen werden. In diesem Rahmen werden auch Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen für Liechtenstein, wie mit der Massnahme 9.01 bzw. dem Leitprojekt 11 des Mobilitätskonzepts gefordert, überprüft.

4.2 Umgesetzte Massnahmen

4.2.1 Ausbau ÖV und Radverkehr

4.2.1.1 Beauftragung einer Studie zu den Effekten eines kompletten Verzichts auf ÖV-Tickets (1.06)

Im Berichtsjahr wurden die Arbeiten zu dieser Massnahme unter Federführung der LIEmobil sowie in Zusammenarbeit mit einem externen Fachbüro weiter

vorangetrieben. Die erarbeitete Studie wurde später finalisiert und im Dezember 2022 mit entsprechendem Bericht und Antrag dem Landtag zur Kenntnis gebracht. Dieser hat sich weiterhin für die Förderung des ÖV ausgesprochen, basierend auf der Studie jedoch keinen generellen Verzicht auf ÖV-Tickets für sämtliche Kunden unterstützt.

Die Arbeiten zu dieser Massnahme sind somit abgeschlossen. Im laufenden Jahr werden anderweitige zielgruppenspezifischere Massnahmen, wie beispielsweise Job-Tickets oder die Revision des BMM-Gesetzes und der BMM-Verordnung, weiterverfolgt und vorangetrieben. Ausserdem werden sich im laufenden Jahr die eingesetzten Gremien «Trilaterale Fachgruppe ÖV», mit Vertreterinnen und Vertretern des Kantons St. Gallen, des Landes Vorarlberg und des Landes Liechtenstein auf Verwaltungsebene, sowie «Trilaterale Kommission ÖV» auf Regierungsebene mit der Vereinfachung der grenzüberschreitenden Tarifsituation im Dreiländereck Schweiz-Österreich-Liechtenstein auseinandersetzen.

4.2.2 MIV-Reduktion und intelligentere Verkehrsabwicklung

4.2.2.1 Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV (2.11)

Nachdem der Landtag im März des Berichtsjahrs ein Postulat zum Thema «Road Pricing» an die Regierung überwiesen hat, überprüfte das AHR zusammen mit dem Amt für Strassenverkehr (ASV) und einem externen Fachbüro die entsprechenden Möglichkeiten und Effekte eines solchen Lenkungssystems. Besonderes Gewicht wurde hierbei auf die finanzielle Gleichbehandlung von in- und ausländischen Verkehrsteilnehmenden, die ökologischen Komponenten, die gesetzlichen Anforderungen, die technische Umsetzbarkeit wie auch die finanziellen Auswirkungen für Staat und Bevölkerung gelegt. Im September wurde die entsprechende

Postulatsbeantwortung vom Landtag zur Kenntnis genommen.²⁵ Die Regierung kommt aufgrund der Untersuchungen zum Schluss, dass die Einführung eines Road Pricing Systems auf Basis einer verursachergerechten und fahrleistungsabhängigen Abgabe erfolgen müsste. Aufgrund von hohen Anforderungen an die Zuverlässigkeit der technischen Infrastruktur, hohen Einführungskosten alleine für Liechtenstein sowie signifikanten Vollzugsrisiken wird die Einführung eines Road Pricing Systems nur in Abstimmung mit dem umliegenden Ausland für sinnvoll und zielführend bewertet. Diese Massnahme wurde abgeschlossen.

4.2.3 Weitere umgesetzte Massnahmen

Weitere Massnahmen, welche bereits vor dem Berichtsjahr 2022 umgesetzt werden konnten, sind nachfolgend aufgeführt:

- 1.07 Versuch der Ansiedlung von Fernbussen mit Haltestellen in Vaduz oder Schaan zur Anbindung an die internationale Fernbus-Linien (umgesetzt im Jahr 2020);
- 3.16 Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887 (umgesetzt im Jahr 2020).

Für detaillierte Informationen zu diesen Massnahmen wird auf das Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2020 sowie Berichtsjahr 2021 verwiesen.

4.3 Geplante Massnahmen im Jahr 2023

Die vorgesehene Zeitplanung für die einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 ist aus der Projekt- und Massnahmenliste ersichtlich. Sowohl für die

²⁵ Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road Pricing System, Nr. 95/2022.

bereits in Umsetzung befindlichen Massnahmen wie auch für die noch geplanten Massnahmen sind darin die voraussichtlichen Projektzeitachsen aufgezeigt.

Über die geplanten, aber noch nicht in Umsetzung befindlichen Massnahmen kann nur bedingt Auskunft gegeben werden, zumal meist auch noch keine umfassenden Arbeiten vorgenommen wurden. Allfällige Ausführungen wären zudem mit grossen Unsicherheiten verbunden. Aus diesen Gründen wurden für die geplanten Massnahmen noch keine Monitoringblätter erstellt. Es handelt sich konkret um folgende Massnahmen:

- Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln (3.02);
- Einführung einer Parkplatzbewirtschaftungspflicht für öffentlich-rechtliche Unternehmen (2.08);
- Überprüfung Baugesetz betreffend Parkplätze (2.09);
- Überprüfung der zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen nötigen Gesetzgebung sowie Revision des Verbandsbeschwerderechts (3.17).

Im laufenden Jahr 2023 werden zusätzlich zu den bereits in Umsetzung befindlichen Massnahmen die Arbeiten für folgende Projekte gestartet (und nächstes Jahr Monitoringblätter erstellt):

- Einführung einer Parkplatzbewirtschaftungspflicht für öffentlich-rechtliche Unternehmen (2.08);

Im Jahr 2023 werden in einem ersten Schritt die erforderlichen Grundlagen zusammengetragen werden müssen (z.B. bestehende Bewirtschaftungsformen, Anzahl Parkplätze). Um mittels Festsetzung von Parkgebühren und einer maximal möglichen Abstellzeit den Verkehr bzw. die MIV-Nutzung massgeblich beeinflussen zu können, wird ein regional abgestimmtes, flächendeckendes Konzept zu erarbeiten sein.

- Überprüfung der zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen nötigen Gesetzgebung sowie Revision des Verbandsbeschwerderechts (3.17).

Im laufenden Jahr werden betreffend Überprüfung der zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen nötigen Gesetzgebung die notwendigen Vorabklärungen und juristischen Vorbereitungsarbeiten aufgenommen werden. Die Abklärungsarbeiten für die Revision des Verbandsbeschwerderechts werden separat durch das AU erfolgen.

4.4 Nicht umgesetzte Massnahmen

Im Berichtsjahr 2022 haben sich keine zusätzlichen Massnahmen als hinfällig herausgestellt bzw. wurden keine zusätzlichen Massnahmen «nicht umgesetzt».

Massnahmen, die bereits im Berichtsjahr 2021 oder zuvor hinfällig wurden bzw. «nicht umgesetzt» wurden, sind nachfolgend aufgelistet, wobei zu erwähnen ist, dass einzelne Massnahmen, wie auch das nachfolgende Kapitel 4.5 zeigt, in neue Massnahmen überführt wurden:

- 1.02 Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein (nicht umgesetzt im Jahr 2020);
- 3.01 Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung (30-Minuten-Takt, Railjet-Halt Nendeln) und damit verbundener Strassenprojekte (nicht umgesetzt im Jahr 2020);
- 3.03 Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn-Liechtenstein (nicht umgesetzt im Jahr 2021);
- 3.04 Prüfung neuer Verkehrssysteme zur Erschliessung des ganzen Landes als Ergänzung zur S-Bahn (nicht umgesetzt im Jahr 2020);

- 3.13 Prüfen Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald (nicht umgesetzt im Jahr 2021);
- 3.14 Prüfen Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz (nicht umgesetzt im Jahr 2021);
- 3.18 Prüfung von Tunnellösungen im Liechtensteiner Unterland (nicht umgesetzt im Jahr 2021);
- Zusatzantrag H Prüfen Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastung von Schaanwald und Nendeln (nicht umgesetzt im Jahr 2021).

Für detaillierte Informationen zu diesen Massnahmen wird auf das Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2020 sowie Berichtsjahr 2021 verwiesen.

4.5 Stand der Leitprojekte (LP)

4.5.1 LP 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, 1.06, 1.08, 2.03)

Um eine Veränderung des Modal-Splits in Richtung ÖV (und FRV) zu erzielen, bedarf es eines Pakets von gut aufeinander abgestimmten Massnahmen. Einerseits sollte das ÖV-Angebot weiter ausgebaut bzw. verdichtet werden und die Anschlusszeiten und -beziehungen verbessert werden. Andererseits bedarf es konkurrenzfähiger Reisezeiten, insbesondere gegenüber dem MIV, sowie eines zuverlässigen Fahrplans. Dies kann mittels geeigneter Busbevorzugungsmassnahmen erreicht werden. Mit einem einfach verständlichen Tarifsysteem, welches grenzüberschreitend zur Anwendung gelangt, kann ein weiterer Hebel angesetzt werden, um einen möglichst niederschweligen Zugang für Fahrgäste bieten zu können. Ausserdem leisten auch attraktive und subjektiv sichere Bushaltestellen, ein einheitliches Erscheinungsbild und die Reduktion der Umweltbelastungen durch alternative Antriebssysteme einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖV. Diese Massnahmen müssen sowohl innerhalb Liechtensteins auf Landes- und Gemeindeebene abgestimmt werden, wie auch grenzüberschreitend mit den

Nachbarländern und Kantonen koordiniert werden. Insbesondere für letzteres bildet das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein eine zentrale Grundlage. Das Leitprojekt 1 befindet sich auf Kurs und wird im laufenden Jahr weiter vorangetrieben (vgl. Massnahmen 1.01, 1.04, 1.05, 1.06, 1.08, 2.03).

4.5.2 LP 2: S-Bahn Liechtenstein

Nach dem Volksentscheid gegen einen Verpflichtungskredit für eine S-Bahn Liechtenstein im August 2020 wurden die zugehörigen Massnahmen sistiert. Das ursprüngliche Leitprojekt 2 wurde in der Folge auch nicht mehr weiterverfolgt. Die im Rahmen der Massnahmen 1.02, 1.03, 3.01 und 3.02 enthaltenen Massnahmen betreffend Lärmschutz und behindertengerechtem Ausbau der Bahnhalteinfrastruktur werden jedoch eigenständig weitergeführt. Aufgrund der gesetzlichen Umsetzungsverpflichtung der Lärmschutzverordnung (LSV) zum 13. Oktober 2023 wurde mittels Überarbeitung des Lärmsanierungskonzepts der Handlungsbedarf bezüglich Eisenbahnlärm überprüft. Es konnte aufgezeigt werden, dass mit der geplanten Sanierung des Rollmaterials (ohne Graugussbremsen) und den vorgesehenen Sanierungsmassnahmen an der Eisenbahnstrecke alle Grenzwerte eingehalten werden und keine Grenzwertüberschreitungen mehr auftreten. Betreffend den behindertengerechten Ausbau des Bahnhofs Nendeln wurden im Berichtsjahr die Planungsarbeiten durch die ÖBB aufgenommen. Diese werden im laufenden Jahr weiter vorangetrieben.

4.5.3 LP 3: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan (3.03)

Im Rahmen der «Variantenprüfung Schaan» konnte keine eindeutige Bestvariante zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan eruiert werden. Aus diesem Grund wurde beschlossen, den Variantenfächer für künftige Verkehrslösungen in Liechtenstein nochmals weiter zu öffnen (vgl. 3.03 und 9.01). Alternative

Lösungsansätze für das Zentrum von Schaan werden im Rahmen der Massnahme 9.01 bzw. des Leitprojekts 11 weiterverfolgt.

4.5.4 LP 4: Rheinübergang Bendern-Haag (3.08, 3.09, 3.10)

Wie in den vorangehenden Kapiteln zu den Massnahmen 3.08, 3.09 und 3.10 dargestellt, konnten die Projektarbeiten zum Rheinübergang Bendern-Haag im Berichtsjahr 2022 weiter vorangetrieben werden. Das Projekt befindet sich im Zeitplan. Im laufenden Jahr werden die Arbeiten durch die Gemeinde Gamprin-Bendern, das Land und weitere Beteiligte fortgeführt. Ein besonderer Schwerpunkt ist hierbei auf die Koordination zwischen kommunalem städtebaulichem Leitbild und übergeordnetem Gesamtverkehrskonzept Bendern-Haag, als auch auf die Abstimmung mit dem Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan (EKU) sowie dem in Erarbeitung befindlichen Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation zu richten. Das Ziel ist es, dieses Projekt in die letzteren beiden einzuspeisen. Sobald gestützt auf dem städtebaulichen Konzept die Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer konkretisiert wurde, kann auch geprüft werden, welche baulichen Massnahmen gegenüber dem Zeitplan des Agglomerationsprogramms vorgezogen werden können.

4.5.5 LP 5: Strassenverbindung Vaduz-Triesen (3.06)

Auch bezüglich der Strassenverbindung zwischen Vaduz und Triesen konnten die Arbeiten im Berichtsjahr 2022 weitergeführt werden. Nach Genehmigung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durch die Regierung wurde von einem Anwohner jedoch Beschwerde gegen den UVP-Entscheid erhoben. In der Folge wird zunächst der Instanzenzug und die Rechtskraft des UVP-Entscheids abzuwarten sein. Die Koordination mit der laufenden Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptstrassennetzes, den Massnahmen zum Rheinübergang Vaduz-Sevelen (Leitprojekt 6), der Rheindammsanierung sowie dem weiteren Vorgehen im Zusammenhang

mit dem Neubau des Landesspitals auf dem Willeareal in Vaduz ist weiterhin sicherzustellen.

4.5.6 LP 6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen (2.01, 3.07)

Um baldmöglichst die bestehende Verkehrssituation am Rheinübergang Vaduz-Sevelen verbessern zu können, wurde das Gesamtprojekt in die zwei Teilprojekte «Teilausbau» und «Vollausbau» aufgesplittet. Im Zuge des ersteren wird die wechselseitige Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke angestrebt. Von Seiten des ASTRA konnte für dieses Vorhaben im Berichtsjahr eine «grundsätzliche Unterstützung» erreicht werden (vgl. Massnahme 2.01). Hinsichtlich des längerfristigen «Vollausbaus» werden die Arbeiten parallel dazu weiter vorangetrieben. Eine erste Vorstudie konnte im Berichtsjahr erarbeitet werden (vgl. Massnahme 3.07). Sowohl hinsichtlich des «Teilausbaus» als auch hinsichtlich des «Vollausbaus» werden in einem nächsten Schritt im laufenden Jahr diverse offene Fragen im Zusammenhang mit dem Industriebus Vaduz-Triesen, dem weiteren Vorgehen beim Neubau des Landesspitals, der Rheindammsanierung u.a.m. zu klären sein. Es ist davon auszugehen, dass das Teilprojekt «Vollausbau» erst in die nächste 6. Programmgeneration des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein eingespeist werden kann.

4.5.7 LP 7: Ausbau Radwegnetz (1.10 - 1.13, 1.15, 3.11)

Um eine Veränderung des Modal-Splits zugunsten des FRV (sowie ÖV) zu erzielen, bedarf es unter anderem einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Hierzu ist das bestehende Hauptradroutennetz zu erweitern und bestehende Lücken sind zu schliessen. Ausserdem soll eine Überprüfung und Erweiterung hinsichtlich Rad-schnellwegen und Radwegen an Hanglagen vorgenommen werden. Neben einer durchgehenden und möglichst direkten Radverkehrsinfrastruktur innerhalb Liechtensteins bedarf es jedoch auch attraktiver Querungsmöglichkeiten über den

Rhein sowie ansprechender Signalisationen. Das Leitprojekt 7 befindet sich, wie in den vorhergehenden Kapiteln erläutert, auf gutem Weg. Die Arbeiten zu diesem Projekt müssen weiterhin mit den Optimierungen an den Rheinübergängen, den kommunalen Bestrebungen nach zusätzlichen Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein, dem Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan (EKU) sowie dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein koordiniert werden.

4.5.8 LP 8: Digitalisierung (2.02)

Nachdem die Zusammenarbeit mit dem Verein «Digitale Mobilitätsplattform» im Frühjahr 2022 beendet wurde, standen die zuständigen Stellen unter anderem im Austausch mit weiteren Anbietern in diesem Bereich. Es fanden Gespräche mit Unternehmen, die im Bereich Mobilität aktiv sind und einen starken digitalen Fokus haben, statt. Der Kontakt mit diesen Akteuren soll im laufenden Jahr weiter vertieft werden, um künftig den grenzüberschreitenden Austausch von Mobilitätsdaten sowie einen einfachen Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten über eine Mobilitätsplattform sicherzustellen.

4.5.9 LP 9: Revision Enteignungsrecht, Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung (3.17)

Die Arbeiten zum Leitprojekt 9 wurden im Berichtsjahr noch nicht gestartet. Es ist geplant, im laufenden Jahr die ersten Vorbereitungsarbeiten hierzu zu starten (vgl. geplante Massnahmen im Jahr 2023).

4.5.10 LP 10: Sicherung Mobilitätskorridore (3.15)

Wie in den vorherigen Kapiteln dargelegt (vgl. 3.15), konnten im Berichtsjahr wieder verschiedene Grundstücke bzw. Grundstücksteile erworben bzw. abgetauscht werden. Insbesondere auf dem Abschnitt «Vaduz Austrasse – Heiligkreuz-

Äulestrasse-Landstrasse» konnten im Berichtsjahr Fortschritte erzielt werden. Diese Tätigkeiten werden längerfristig als Daueraufgabe weiterverfolgt.

4.5.11 LP 11: Prüfung weiterführender Verkehrslösungen für ganz Liechtenstein (9.01)

Die Massnahmen 3.03, 3.13, 3.14, 3.18 und der Zusatzantrag H des Landtags wurden zur Massnahme 9.01 zusammengeführt bzw. im Rahmen des Leitprojekts 11 weiterverfolgt. Im Berichtsjahr wurden einerseits die rechtlichen und baulichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit einem Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept überprüft sowie eine mögliche Projektorganisation und ein möglicher Erarbeitungsprozess erarbeitet. Diese Erkenntnisse flossen anschliessend in den Entwurf der Postulatsbeantwortung ein, welche im April 2023 dem Landtag unterbreitet wurde. Insbesondere mit dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein sowie dem Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan (EKU) sind die weiteren Arbeitsschritte zu diesem Leitprojekt abzustimmen.

Das Leitprojekt 11 bzw. die Massnahme 9.01 steht ausserdem im Zusammenhang mit der Massnahme 3.04 «Prüfung neuer Verkehrssysteme zur Erschliessung des ganzen Landes als Ergänzung zur S-Bahn». Die Massnahme 3.04 ist deshalb (noch) nicht umgesetzt.

5. MONITORING UND WIRKUNGSKONTROLLE

Die Wirkung und der Erfolg des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen Massnahmen und Leitprojekte soll im Rahmen eines Monitorings und Controllings periodisch überprüft und dem Landtag zur Kenntnis gebracht werden.

Das Umsetzungscontrolling ist dabei auf den Vollzug der Massnahmen und Leitprojekte ausgerichtet. Wie schon in den bisherigen Berichtsjahren²⁶ zum Mobilitätskonzept 2030 werden mittels Monitoringblätter²⁷ die Projektzeitachsen, die erzielten Fortschritte und allfällige Hindernisse/Risiken je Massnahme dokumentiert. Demgegenüber umfasst das erstmals angewendete Wirkungscontrolling die regelmässige Überprüfung der Wirkung der umgesetzten oder in Umsetzung befindlichen Massnahmen und Leitprojekte. Gestützt auf der im Mobilitätskonzept 2030 definierten übergeordneten Leitidee «Standort und Lebensqualität» sowie den davon abgeleiteten «Grundsätzen und Zielen» wurden Indikatoren und Messwerte hergeleitet, welche für die Messung der Zielerreichung bzw. die Wirkungskontrolle herangezogen werden sollen. Die Gegenüberstellung der Entwicklung von massgebenden Indikatoren/Messwerten mit der definierten Zielsetzung erlaubt es, unter Berücksichtigung von Rahmenbedingungen (z.B. des Berichtsjahrs), gegebenenfalls frühzeitig korrigierend einzugreifen, um die Zielerreichung sicherzustellen.

Eine zentrale Voraussetzung hierzu ist das Vorliegen einer soliden Datenbasis. Auf diesem Fundament konnten Indikatoren zu den Themen «Wirtschaftsstandort», «Siedlungsentwicklung und Lebensqualität», «Verkehrssicherheit» und «Energie, Umwelt und Gesellschaft» ausgewertet werden. Als Datenquellen wurden Datensätze und Kennzahlen von Seiten des AHR, des ATG, des AU, des Amts für Statistik (AS) sowie der LIEmobil verwendet oder es wurde auf bereits vorliegende Auswertungen/Berichte verwiesen.

²⁶ Mobilitätskonzept Monitoringbericht 2021 (Bericht und Antrag Nr. 29/2021) und Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2021 (Bericht und Antrag Nr. 62/2022).

²⁷ Für jede sich in Umsetzung befindliche Massnahme des Mobilitätskonzepts 2030 wurde ein Monitoringblatt erstellt, welches jährlich aktualisiert und gepflegt wird. Konzentriert auf 2 Seiten gibt es Auskunft über die Zielsetzung, den Zeitplan, das Projekt-Budget, die Projektorganisation, Projektabhängigkeiten, mögliche Risiken, den Umsetzungsstand, die erreichten Meilensteine sowie die nächsten anstehenden Arbeitsschritte. Die Monitoringblätter sind dem vorliegenden Bericht und Antrag beigefügt.

Mit dem vorliegenden Wirkungsmonitoring lassen sich nicht nur Entwicklungen im Zusammenhang mit dem FRV, dem ÖV und dem MIV beobachten, sondern auch Aussagen in Bezug auf den Güterverkehr in Liechtenstein ableiten (z.B. Stauzeiten, Reisezeiten, Schwerverkehrsanteil an MIV-Zählstellen u.a.m.). Dessen künftige Entwicklung steht insbesondere in Abhängigkeit mit den Zollstellen im grenznahen Schweizer und österreichischen Ausland (z.B. Zollstelle Wolfurt, St. Margrethen/Buchs et.).

Ein erster Entwurf an Indikatoren und Messwerten für das Wirkungsmonitoring wurde bereits im Rahmen des letzten Berichtsjahres 2021 vorgelegt. Im Hinblick auf die erste Umsetzung des Wirkungsmonitorings bzw. die erste Auswertung der Indikatoren und Messwerte im Zuge des vorliegenden Berichtsjahres 2022 wurden einige Indikatoren und Messwerte jedoch nochmals weiter konkretisiert, leicht angepasst oder in wenigen Fällen gestrichen. Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden, wurde bei letzterem, wo möglich, auch auf bereits bestehende Auswertungen von anderen Amtsstellen verwiesen. Im Zuge des neu konzipierten Wirkungsmonitorings wurden zudem Datenlücken identifiziert, welche es in Zukunft mittels zusätzlicher Datenerhebungen zu schliessen gilt.

Das vorliegende Wirkungsmonitoring gliedert sich in zwei Teile. Im ersten Teil wurden die massgebenden «Hauptindikatoren» mittels detaillierter Auswertungsblätter und Diagrammen erfasst und quantitativ ausgewertet. In einem zweiten Teil wurden zudem «Nebenindikatoren» qualitativ ausgewertet. Hierbei handelt es sich insbesondere um Messwerte, welche stark von den gesetzlichen Rahmenbedingungen abhängen, bereits im Zuge der Monitoringblätter ausführlich erläutert wurden und/oder bei denen kurz- bis mittelfristig keine bedeutenden Veränderungen zu erwarten sind. Beispielsweise wird eine zusätzliche Fuss- und Radverkehrsbrücke über den Rhein offensichtlich deren Anzahl verändern (A1.5). Oder als weiteres Beispiel sind bei den Bauzonengrenzen in Zukunft voraussichtlich

keine wesentlichen Veränderungen (Ein- oder Auszonierungen) zu erwarten, zumal heute umfassende Kapazitätsreserven innerhalb der bestehenden Bauzonen bestehen (B 1.1). Die Nebenindikatoren wurden aus diesen Gründen textlich ausgewertet und beschrieben.

5.1 Massgebende Indikatoren und Messgrössen

	Teilziele	Indikator	Messwert	Typ	
				Haupt-	Neben-
A: Wirtschaftsstandort	A1: Erreichbarkeit Wirtschaftsstandort und Anbindung an internationalen Fernverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Überregionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete - Regionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete - Anschlussangebot an ÖV-Drehscheiben - Anzahl Querungsmöglichkeiten über den Rhein 	A 1.1 MIV und ÖV: Reisezeit im Fernverkehr	X	
			A 1.2 MIV: Reisezeit und Reisedistanz von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten	X	
			A 1.3 ÖV: Reisezeit von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten	X	
			A 1.4 ÖV: Angebotsniveau von ÖV-Drehscheiben zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten	X	
			A 1.5 Anzahl Fuss- und Radverkehrsquerungen über den Rhein		X
	A2: Zuverlässigkeit / Effizienz Gesamtverkehrssystem	<ul style="list-style-type: none"> - Auslastung MIV und ÖV - ÖV-Potenzial anhand HS-Standorten - Staubedingte Reisezeitverluste MIV - ÖV-Verspätungen 	A 2.1 MIV: Durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad	X	
			A 2.2 ÖV: Durchschnittliche Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ	X	
			A 2.3 MIV: Stauzeiten	X	
			A 2.4 ÖV: Verspätungen auf Liniennetz	X	
	B: Siedlungsentwicklung und Lebensqualität	B1: Verkehrsarme und landschaftsschonende räumliche Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - Ausmass Neueinzonungen (Bauzonen) - ÖV-Erschliessungsgrad der Bauzonen - MIV/Rad-Pflichtabstellplätze bei Neubauten - Verbreitung Parkplatzbewirtschaftung 	B 1.1: Fläche neu eingezonter Bauzone unter Berücksichtigung von Aus-/Umzonierungen (netto)	
B 1.2: ÖV-Güteklassen					X
B 1.3: Anzahl geforderter MIV-/Rad-Pflichtabstellplätze bei Neubauten					X
B 1.4: Anteil bewirtschafteter Parkfelder in Gemeinden				X	

	B2: Entlastung/Aufwertung stark belasteter Siedlungsräume	- MIV-Aufkommen im Siedlungsgebiet - Erscheinungsbild ÖV-Haltestellen	B 2.1: Ergebnisse MIV-Zählstellen an zentraler Lage	X	
			B 2.2: Anteil modernisierter/aufgewerteter ÖV-Haltestellen		X
	B3: Siedlungs- und verkehrsgerechter Verkehrsfluss	- Staubereiche MIV - Gesicherter Mobilitätsraum entlang der Landstrassen	B 3.2: Anteil des gesicherten Mobilitätsraums		X
C: Verkehrssicherheit	C1: Hoher Sicherheitsstandard im Verkehrswesen	- Vorhandene Gefahrenstellen an Strasseninfrastruktur	C 1.1: Erkannte Schwachstellen Verkehrsinfrastruktur		X
	C2: Minimierung Personen- und Sachschäden	- Häufigkeit Strassenverkehrsunfälle je Verkehrsart	C 2.1: Strassenverkehrsunfälle mit/ohne Fussgänger oder Radfahrer	X	
D: Energie, Umwelt und Gesellschaft	D1: Energieversorgung und Minimierung verkehrsbedingter Ressourcenverbrauch und Belastung für Umwelt und Gesellschaft	- Flächenverbrauch der Verkehrsinfrastruktur - Luftschadstoffausstoss - Lärmimmissionen - Endenergieverbrauch	D 1.1: Gesamtfläche Verkehrsinfrastrukturen		X
			D 1.2: Ausstoss verkehrsbedingter Luftschadstoffe	vgl. Umweltstatistik ²⁸	
			D 1.3: Grenzwertüberschreitungen Lärm und Luftschadstoffe	vgl. Umweltstatistik ²⁹	
			D 1.4: Anteil E-Fahrzeuge am Gesamtfahrzeugpark	vgl. Mfz.-Statistik ³⁰	
			D 1.5: Energieeffizienz im ÖV	X	

²⁸ Im Zuge des vorliegenden Wirkungsmonitorings zum Mobilitätskonzept 2030 wurde dieser Messwert nicht eigenständig ausgewertet. Er wurde bereits im Rahmen der Umweltstatistik Liechtenstein des Amtes für Statistik behandelt. Online verfügbar unter: https://www.llv.li/files/as/umweltstatistik_2020_internet.pdf (zuletzt abgerufen am 15.03.2023).

²⁹ Dieser Messwert wurde bereits in der Umweltstatistik Liechtenstein des Amtes für Statistik als auch in den Eisenbahn- und Strassenlärmkatastern des Amtes für Umwelt behandelt. Online verfügbar unter: https://www.llv.li/files/as/umweltstatistik_2020_internet.pdf (zuletzt abgerufen am 15.03.2023) sowie <https://www.llv.li/inhalt/11923/amtsstellen/larm> (zuletzt abgerufen am 15.03.2023).

³⁰ Für diesen Messwert wird auf die Motorfahrzeugstatistik des Amtes für Statistik verwiesen: 562.003d Motorfahrzeugbestand nach Fahrzeuggruppe, Fahrzeugart, Treibstoffart (detailliert) und Altersklasse seit 2013, Stand vom 24.08.2022. Online verfügbar unter: https://etab.llv.li/PXWeb/pxweb/de/eTab/eTab__Mobilit%C3%A4t%20und%20Verkehr__Fahrzeugbestand/ (zuletzt abgerufen am 15.03.2023).

	D2: ÖV und Fuss-/Radverkehr sind attraktive Alternativen zum MIV	- Nutzung ÖV - Nutzung Radverkehrsinfrastruktur	D 2.1 ÖV: Fahrgastzahlen LIEmobil und ÖBB	X	
			D 2.2 Radverkehr: Verkehrsaufkommen an Zählstellen	X	
	D3: Umweltbewusstes Verkehrsverhalten durch Anreize/Bewusstseinsförderung	- Ergebnisse BMM-Beratung - Verkehrsmittelwahl in BMM-Betrieben	D 3.1: Anzahl staatsnaher Betriebe mit eingeführtem BMM (Teil der LLV oder eigenständig)		X
			D 3.2: Modal-Split in Betrieben		X
Grundversorgung	E1: Angemessenes öffentliches Verkehrsangebot zu einem attraktiven Preis	- Angebot ÖV - Preisentwicklung ÖV - Preisentwicklung MIV	Ist Teil des Massnahmen-Monitorings bzw. der Interpretation von anderen Messwerten des Wirkungsmonitorings (z.B. A1.4, B1.2). Somit werden hier keine eigenen Messwerte definiert.		
	E2: Optimierung Umsteigemöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln	- Verfügbarkeit Umsteigehaltstellen - Verfügbarkeit Radabstellanlagen bei HS und öffentlichen Einrichtungen - Nutzung Radverleihsystem LIEmobil			
Rahmenbedingungen ³¹	-	- Bevölkerungsentwicklung - Arbeitsplatzentwicklung - Pendlerbewegungen - Wirtschaftsleistung - Entwicklung Corona-Pandemie/Krisen	Z1: Anzahl vorhandener Einwohner		
			Z2: Anzahl vorhandener Arbeitsplätze		
			Z3: Anzahl beschäftigter Zupendler		
			Z4: Entwicklung BIP		
			Z5: Fallzahlen, Einschränkungen im Berichtsjahr		

³¹ Werte werden im Monitoringbericht für Interpretation der Messwerte beigezogen. Es findet jedoch keine Auswertung als Haupt- oder Nebenindikator statt.

5.2 Schliessung bestehender Datenlücken und Ausblick

Im vorliegenden Monitoringbericht zum Mobilitätskonzept 2030 konnten weder alle definierten Indikatoren noch alle massgebenden Rahmenbedingungen, auf den aktuellsten Datensätzen zum Berichtsjahr abgestützt werden. Dies deshalb, weil zum Zeitpunkt der Berichtsverfassung noch nicht alle relevanten Datensätze zum Berichtsjahr 2022 vorlagen bzw. publiziert wurden. Es musste deshalb auf Daten des Vorjahres oder auf entsprechende Hochrechnungen zurückgegriffen werden.

Zudem bestehen heute folgende Datenlücken:

- Durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad MIV (alle Verkehrszwecke);
- Gesamtflächige Auswertung Stauzeiten MIV für Liechtenstein;
- Durchschnittlicher Modal-Split-Anteil über alle Betriebe in Liechtenstein;
- Weitere detailliertere Datensätze (z.B. Anzahl bewirtschafteter Parkfelder in den Gemeinden, Pendlerbewegungen im Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg u.a.m.).

Zur Gewährleistung einer soliden Datenbasis als Fundament für das Wirkungsmonitoring und -controlling gilt es, den Datenbestand und die Systematik laufend weiter aufzubauen, zu konkretisieren und weiterzuentwickeln.

Um bestehende Datenlücken zu schliessen, sollen künftig spezifische zusätzliche Datenerhebungen im Voraus zum Wirkungsmonitoring durchgeführt werden. Um ausserdem aussagekräftigere Messwertveränderungen messen zu können, wird dem Landtag hiermit vorgeschlagen, die Berichterstattungsrythmen von Umsetzungsmonitoring und Wirkungsmonitoring künftig voneinander loszulösen. Dies würde sich zusätzlich positiv auf den jährlichen Ressourceneinsatz für die Berichterstellung auswirken bzw. könnten mehr Ressourcen für die Umsetzung der

Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 eingesetzt werden. Durch die grösseren Zeitabstände sind aussagekräftigere und stabilere Messwerteveränderungen zu erfassen und zu interpretieren, was eine klarere Entwicklungsrichtung erkennen lässt, als im Jahresrhythmus. Die Regierung schlägt einen vierjährigen Rhythmus vor, analog der Güterverkehrsstrategie Vorarlbergs, deren Wirkungsmonitoring ebenfalls alle vier Jahre ausgewertet wird.

Konkret werden für die Zukunft folgende Periodizitäten zur Weiterverfolgung vorgeschlagen³²:

	Zweck	Periodizität	Form
Umsetzungscontrolling	Prüfung Umsetzungsstand der Massnahmen und Leitprojekte	jährlich, Behandlung jeweils im Juni-Landtag	Jahresbericht
Wirkungscontrolling	Evaluation und Prüfung der Wirkung der umgesetzten Massnahmen und Leitprojekte	alle 4 Jahre, Behandlung jeweils im Juni-Landtag	4-Jahresbericht

³² Diese Berichterstattungsrythmen wurden basierend auf Beispielen aus dem grenznahen Ausland hergeleitet.

5.3 Auswertung Hauptindikatoren (Messwertblätter)

5.3.1.1 MIV und ÖV: Reisezeit im Fernverkehr (A1.1)

A 1.1		MIV und ÖV: Reisezeit im Fernverkehr			
Bereich	A) Wirtschaftsstandort				
Teilziel	A1) Erreichbarkeit Wirtschaftsstandort und Anbindung int. Fernverkehr				
Indikator	Überregionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete				
Operationalisierung	Messgrößen	Reisezeit in Minuten für eine Fahrt			
	Erhebungsart	Routenplaner Google Maps, SBB Fahrplan: Abfrage: Abfahrt Schaan Bahnhof (Bushof)			
	Räuml. Abgrenzung	Es werden die Reisezeiten MIV und ÖV von Schaan Bahnhof (Bushof) nach Zürich, St.Gallen, Chur, Feldkirch (A), Bregenz (A), Innsbruck (A) und München (D) ermittelt.			
	Sachl. Abgrenzung	Personenverkehr MIV und ÖV Schnellste Route resp. Verbindung			
	Zeitl. Abgrenzung	Nebenverkehrszeit (14.00 - 15.00 Uhr) an einem Werktag ausserhalb der Ferienzeit Stichtag: Jeweils Mittwoch in der letzten Woche im November			
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Nur geringer Einfluss Liechtensteins auf nationale Verkehrsplanungen in der Schweiz und Österreich			
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr			
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung			
Erhobene Messwerte	Reisezeit in Minuten von Schaan Bahnhof nach...				
		ÖV		MIV	
		2021	2022	2021	2022
	Zürich HB	80	80	70-100	75-110
	St. Gallen Bhf.	69	69	40-55	40-55
	Chur Bhf.	51	51	30-45	30-40
	Feldkirch Bhf.	26	26	20-26	20-30
	Bregenz Bhf.	73	73	35-55	35-55
	Innsbruck Hbf.	159	159	120-160	120-170
	München Hbf.	214	214	140-200	140-200
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Reduktion bzw. mindestens Beibehalten der Fernverkehrs-Reisezeiten im ÖV und MIV.				

<p>Grafische Darstellung</p>	<p>MIV und ÖV: Reisezeit im Fernverkehr (ab Schaan Bahnhof)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zielort</th> <th>ÖV 2021 (Minuten)</th> <th>ÖV 2022 (Minuten)</th> <th>MIV 2021 (Minuten)</th> <th>MIV 2022 (Minuten)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>München Hbf.</td> <td>~215</td> <td>~215</td> <td>~140</td> <td>~170</td> </tr> <tr> <td>Innsbruck Hbf.</td> <td>~160</td> <td>~160</td> <td>~115</td> <td>~145</td> </tr> <tr> <td>Bregenz Bhf.</td> <td>~75</td> <td>~75</td> <td>~45</td> <td>~45</td> </tr> <tr> <td>Feldkirch Bhf.</td> <td>~30</td> <td>~30</td> <td>~25</td> <td>~25</td> </tr> <tr> <td>Chur Bhf.</td> <td>~50</td> <td>~50</td> <td>~35</td> <td>~35</td> </tr> <tr> <td>St. Gallen Bhf.</td> <td>~70</td> <td>~70</td> <td>~45</td> <td>~45</td> </tr> <tr> <td>Zürich HB</td> <td>~80</td> <td>~80</td> <td>~90</td> <td>~90</td> </tr> </tbody> </table>	Zielort	ÖV 2021 (Minuten)	ÖV 2022 (Minuten)	MIV 2021 (Minuten)	MIV 2022 (Minuten)	München Hbf.	~215	~215	~140	~170	Innsbruck Hbf.	~160	~160	~115	~145	Bregenz Bhf.	~75	~75	~45	~45	Feldkirch Bhf.	~30	~30	~25	~25	Chur Bhf.	~50	~50	~35	~35	St. Gallen Bhf.	~70	~70	~45	~45	Zürich HB	~80	~80	~90	~90
Zielort	ÖV 2021 (Minuten)	ÖV 2022 (Minuten)	MIV 2021 (Minuten)	MIV 2022 (Minuten)																																					
München Hbf.	~215	~215	~140	~170																																					
Innsbruck Hbf.	~160	~160	~115	~145																																					
Bregenz Bhf.	~75	~75	~45	~45																																					
Feldkirch Bhf.	~30	~30	~25	~25																																					
Chur Bhf.	~50	~50	~35	~35																																					
St. Gallen Bhf.	~70	~70	~45	~45																																					
Zürich HB	~80	~80	~90	~90																																					
<p>Beschreibung</p>	<p>Die MIV-Reisezeiten wurden durch den Routenplaner in Intervallen, abhängig von der jeweiligen Verkehrssituation, ausgegeben. In der obenstehenden Grafik ist deshalb jeweils zusätzlich der Mittelwert abgebildet.</p> <p>Es lässt sich festhalten, dass für die untersuchten Ziele in Österreich und in der Schweiz die ÖV-Reisezeit im Berichtsjahr in vier von sieben Fällen länger ist, als jene des MIV. Je nach Verkehrssituation kann der ÖV nur nach Zürich HB, Feldkirch Bhf. sowie Innsbruck Hbf. konkurrenzfähige, das heisst kürzere oder gleich lange, Reisezeiten gegenüber dem MIV vorweisen. Noch im Jahr 2021 waren für die Relation nach Feldkirch Bhf. die MIV-Reisezeit je nach Verkehrsaufkommen kürzer oder gleich lang, als mit dem ÖV. Sowohl nach Feldkirch Bhf. wie auch nach Innsbruck Hbf. und Zürich HB hat der Zeitbedarf mit dem MIV im Berichtsjahr, verglichen mit dem Vorjahr 2021, zugenommen. Einzig für die Betrachtung Schaan Bhf. – Chur Bhf. ist die MIV-Reisezeit (je nach Verkehrsaufkommen) geringer, als noch im Vorjahr.</p>																																								

5.3.1.2 MIV: Reisezeit und Reisedistanz von Grenze zu Arbeitsplatzgebieten (A
1.2)

A 1.2		MIV: Reisezeit/-distanz von Grenze zu Arbeitsplatzgebieten
Bereich	A) Wirtschaftsstandort	
Teilziel	A1) Erreichbarkeit Wirtschaftsstandort und Anbindung int. Fernverkehr	
Indikator	<ul style="list-style-type: none"> - Überregionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete - Regionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete 	
Operationa- lisierung	Messgrössen	Reisezeit in Minuten und Reisedistanz in Kilometer für eine Fahrt
	Erhebungsart	Routenplaner Google Maps Abfrage: Ankunft im Arbeitsplatzgebiet, Schnellste Route resp. Verbindung (auch via CH, AT)
	Räuml. Abgrenzung	Grenzübergänge: Balzers-Trübbach, Vaduz-Sevelen, Schaan-Buchs, Bendern-Haag, Ruggell-Sennwald, Ruggell-Nofels, Schaanwald-Tisis ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten: Ruggell Flandera, Bendern Under Atzig, Eschen Presta, Schaan Hilcona, Vaduz Post, Balzers Roxy
	Sachl. Abgrenzung	Personenverkehr MIV
	Zeitl. Abgrenzung	Hauptverkehrszeit (07.00 - 08.00 Uhr) und Nebenverkehrszeit (14.00 - 15.00 Uhr) an einem Werktag ausserhalb der Ferienzeit Stichtag: Jeweils Mittwoch in der letzten Woche im November
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Hoher Einfluss auf nationale Verkehrsplanungen in FL. Geringer Einfluss auf nationale Verkehrsplanungen in CH und in AT.
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung

Erhobene Messwerte	MIV: Reisedistanz von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten [km]																																																																																																																																																																																																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ruggell Flandera</th> <th>Bendern Under Atzig</th> <th>Eshcen Presta</th> <th>Schaan Hilcona</th> <th>Vaduz Post</th> <th>Balzers Roxy</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Balzers-Trübbach</td> <td>22.10</td> <td>18.00</td> <td>19.50</td> <td>14.80</td> <td>9.30</td> <td>2.20</td> </tr> <tr> <td>Vaduz-Sevelen</td> <td>14.80</td> <td>10.70</td> <td>12.20</td> <td>7.40</td> <td>1.70</td> <td>7.70</td> </tr> <tr> <td>Schaan-Buchs</td> <td>10.10</td> <td>6.10</td> <td>7.50</td> <td>2.60</td> <td>5.10</td> <td>13.30</td> </tr> <tr> <td>Bendern-Haag</td> <td>5.30</td> <td>1.00</td> <td>2.40</td> <td>4.60</td> <td>9.20</td> <td>19.60</td> </tr> <tr> <td>Ruggell-Sennwald</td> <td>0.75</td> <td>4.80</td> <td>6.60</td> <td>8.40</td> <td>13.00</td> <td>23.60</td> </tr> <tr> <td>Ruggell-Nofels</td> <td>3.80</td> <td>7.40</td> <td>7.70</td> <td>11.10</td> <td>15.60</td> <td>27.20</td> </tr> <tr> <td>Schaanwald-Tisis</td> <td>10.20</td> <td>6.90</td> <td>4.30</td> <td>8.60</td> <td>11.50</td> <td>24.20</td> </tr> </tbody> </table>														Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Balzers-Trübbach	22.10	18.00	19.50	14.80	9.30	2.20	Vaduz-Sevelen	14.80	10.70	12.20	7.40	1.70	7.70	Schaan-Buchs	10.10	6.10	7.50	2.60	5.10	13.30	Bendern-Haag	5.30	1.00	2.40	4.60	9.20	19.60	Ruggell-Sennwald	0.75	4.80	6.60	8.40	13.00	23.60	Ruggell-Nofels	3.80	7.40	7.70	11.10	15.60	27.20	Schaanwald-Tisis	10.20	6.90	4.30	8.60	11.50	24.20																																																																																																																																																																
	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy																																																																																																																																																																																																																															
Balzers-Trübbach	22.10	18.00	19.50	14.80	9.30	2.20																																																																																																																																																																																																																															
Vaduz-Sevelen	14.80	10.70	12.20	7.40	1.70	7.70																																																																																																																																																																																																																															
Schaan-Buchs	10.10	6.10	7.50	2.60	5.10	13.30																																																																																																																																																																																																																															
Bendern-Haag	5.30	1.00	2.40	4.60	9.20	19.60																																																																																																																																																																																																																															
Ruggell-Sennwald	0.75	4.80	6.60	8.40	13.00	23.60																																																																																																																																																																																																																															
Ruggell-Nofels	3.80	7.40	7.70	11.10	15.60	27.20																																																																																																																																																																																																																															
Schaanwald-Tisis	10.20	6.90	4.30	8.60	11.50	24.20																																																																																																																																																																																																																															
	MIV: Reisezeit von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten [min]																																																																																																																																																																																																																																				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="6">2021</th> <th colspan="6">2022</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Ruggell Flandera</th> <th>Bendern Under Atzig</th> <th>Eshcen Presta</th> <th>Schaan Hilcona</th> <th>Vaduz Post</th> <th>Balzers Roxy</th> <th>Ruggell Flandera</th> <th>Bendern Under Atzig</th> <th>Eshcen Presta</th> <th>Schaan Hilcona</th> <th>Vaduz Post</th> <th>Balzers Roxy</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Balzers-Trübbach</td> <td>HVZ</td> <td>12-18</td> <td>10-18</td> <td>12-20</td> <td>12-16</td> <td>7-10</td> <td>3</td> <td>12-18</td> <td>10-18</td> <td>12-20</td> <td>12-16</td> <td>7-10</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>12-18</td> <td>10-16</td> <td>12-18</td> <td>10-14</td> <td>7-10</td> <td>3</td> <td>12-18</td> <td>10-16</td> <td>12-18</td> <td>10-16</td> <td>7-10</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Vaduz-Sevelen</td> <td>HVZ</td> <td>9-12</td> <td>8-12</td> <td>10-16</td> <td>8-10</td> <td>3</td> <td>8-12</td> <td>9-12</td> <td>7-14</td> <td>9-16</td> <td>8-10</td> <td>4</td> <td>8-12</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>9-12</td> <td>7-10</td> <td>9-12</td> <td>7-9</td> <td>4</td> <td>8-10</td> <td>9-14</td> <td>7-10</td> <td>9-14</td> <td>7-9</td> <td>4</td> <td>8-10</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schaan-Buchs</td> <td>HVZ</td> <td>7-9</td> <td>5-8</td> <td>7-12</td> <td>6-14</td> <td>7-9</td> <td>10-14</td> <td>7-9</td> <td>5-8</td> <td>7-12</td> <td>6-8</td> <td>7-9</td> <td>10-14</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>7-9</td> <td>5-7</td> <td>7-9</td> <td>5-7</td> <td>7-9</td> <td>10-14</td> <td>7-9</td> <td>5-7</td> <td>7-9</td> <td>5-7</td> <td>7-9</td> <td>10-14</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Bendern-Haag</td> <td>HVZ</td> <td>4-6</td> <td>3</td> <td>4-6</td> <td>5-7</td> <td>9-14</td> <td>12-18</td> <td>4-7</td> <td>3</td> <td>5</td> <td>5-7</td> <td>9-14</td> <td>12-18</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>5-6</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>6</td> <td>10-14</td> <td>14-18</td> <td>5-7</td> <td>2</td> <td>4</td> <td>6</td> <td>10-14</td> <td>12-18</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ruggell-Sennwald</td> <td>HVZ</td> <td>2</td> <td>5-8</td> <td>8-12</td> <td>9-12</td> <td>12-16</td> <td>14-20</td> <td>2</td> <td>5-8</td> <td>8-12</td> <td>9-12</td> <td>12-16</td> <td>14-20</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>2</td> <td>7</td> <td>8-10</td> <td>10</td> <td>12-16</td> <td>14-20</td> <td>2</td> <td>7</td> <td>8-10</td> <td>10</td> <td>12-16</td> <td>14-20</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ruggell-Nofels</td> <td>HVZ</td> <td>6</td> <td>8-12</td> <td>10-16</td> <td>12-16</td> <td>16-20</td> <td>20-26</td> <td>6</td> <td>8-12</td> <td>12-16</td> <td>12-16</td> <td>16-22</td> <td>20-26</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>6</td> <td>9</td> <td>14</td> <td>14</td> <td>16-22</td> <td>20-26</td> <td>6</td> <td>9-10</td> <td>12-14</td> <td>14</td> <td>16-22</td> <td>20-26</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Schaanwald-Tisis</td> <td>HVZ</td> <td>14-20</td> <td>10-14</td> <td>6-8</td> <td>10-14</td> <td>16-22</td> <td>22-30</td> <td>14-20</td> <td>9-14</td> <td>6-8</td> <td>10-16</td> <td>16-22</td> <td>22-30</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>14-20</td> <td>10-14</td> <td>6-8</td> <td>10-14</td> <td>16-20</td> <td>22-28</td> <td>16-18</td> <td>10-14</td> <td>6-8</td> <td>12-14</td> <td>16-20</td> <td>22-28</td> </tr> </tbody> </table>															2021						2022								Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Balzers-Trübbach	HVZ	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	NVZ	12-18	10-16	12-18	10-14	7-10	3	12-18	10-16	12-18	10-16	7-10	3	Vaduz-Sevelen	HVZ	9-12	8-12	10-16	8-10	3	8-12	9-12	7-14	9-16	8-10	4	8-12	NVZ	9-12	7-10	9-12	7-9	4	8-10	9-14	7-10	9-14	7-9	4	8-10	Schaan-Buchs	HVZ	7-9	5-8	7-12	6-14	7-9	10-14	7-9	5-8	7-12	6-8	7-9	10-14	NVZ	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	Bendern-Haag	HVZ	4-6	3	4-6	5-7	9-14	12-18	4-7	3	5	5-7	9-14	12-18	NVZ	5-6	2	4	6	10-14	14-18	5-7	2	4	6	10-14	12-18	Ruggell-Sennwald	HVZ	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	NVZ	2	7	8-10	10	12-16	14-20	2	7	8-10	10	12-16	14-20	Ruggell-Nofels	HVZ	6	8-12	10-16	12-16	16-20	20-26	6	8-12	12-16	12-16	16-22	20-26	NVZ	6	9	14	14	16-22	20-26	6	9-10	12-14	14	16-22	20-26	Schaanwald-Tisis	HVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-22	22-30	14-20	9-14	6-8	10-16	16-22	22-30	NVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-20	22-28	16-18	10-14	6-8	12-14	16-20
		2021						2022																																																																																																																																																																																																																													
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy																																																																																																																																																																																																																								
Balzers-Trübbach	HVZ	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3																																																																																																																																																																																																																								
	NVZ	12-18	10-16	12-18	10-14	7-10	3	12-18	10-16	12-18	10-16	7-10	3																																																																																																																																																																																																																								
Vaduz-Sevelen	HVZ	9-12	8-12	10-16	8-10	3	8-12	9-12	7-14	9-16	8-10	4	8-12																																																																																																																																																																																																																								
	NVZ	9-12	7-10	9-12	7-9	4	8-10	9-14	7-10	9-14	7-9	4	8-10																																																																																																																																																																																																																								
Schaan-Buchs	HVZ	7-9	5-8	7-12	6-14	7-9	10-14	7-9	5-8	7-12	6-8	7-9	10-14																																																																																																																																																																																																																								
	NVZ	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14																																																																																																																																																																																																																								
Bendern-Haag	HVZ	4-6	3	4-6	5-7	9-14	12-18	4-7	3	5	5-7	9-14	12-18																																																																																																																																																																																																																								
	NVZ	5-6	2	4	6	10-14	14-18	5-7	2	4	6	10-14	12-18																																																																																																																																																																																																																								
Ruggell-Sennwald	HVZ	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20																																																																																																																																																																																																																								
	NVZ	2	7	8-10	10	12-16	14-20	2	7	8-10	10	12-16	14-20																																																																																																																																																																																																																								
Ruggell-Nofels	HVZ	6	8-12	10-16	12-16	16-20	20-26	6	8-12	12-16	12-16	16-22	20-26																																																																																																																																																																																																																								
	NVZ	6	9	14	14	16-22	20-26	6	9-10	12-14	14	16-22	20-26																																																																																																																																																																																																																								
Schaanwald-Tisis	HVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-22	22-30	14-20	9-14	6-8	10-16	16-22	22-30																																																																																																																																																																																																																								
	NVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-20	22-28	16-18	10-14	6-8	12-14	16-20	22-28																																																																																																																																																																																																																								
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Reduktion bzw. mindestens Beibehalten der Fernverkehrs-Reisezeiten im ÖV und MIV.																																																																																																																																																																																																																																				

Grafische Darstellung	MIV: Reisezeit von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten [min]												
	2021						2022						
	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	
Balzers-Trübbach	HVZ	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3
	NVZ	12-18	10-16	12-18	10-14	7-10	3	12-18	10-16	12-18	10-16	7-10	3
Vaduz-Sevelen	HVZ	9-12	8-12	10-16	8-10	3	8-12	9-12	7-14	9-16	8-10	4	8-12
	NVZ	9-12	7-10	9-12	7-9	4	8-10	9-14	7-10	9-14	7-9	4	8-10
Schaan-Buchs	HVZ	7-9	5-8	7-12	6-10	7-9	10-14	7-9	5-8	7-12	6-8	7-9	10-14
	NVZ	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14
Bendern-Haag	HVZ	4-6	3	4-6	5-7	9-14	12-18	4-7	3	5	5-7	9-14	12-18
	NVZ	5-6	2	4	6	10-14	14-18	5-7	2	4	6	10-14	12-18
Ruggell-Sennwald	HVZ	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20
	NVZ	2	7	8-10	10	12-16	14-20	2	7	8-10	10	12-16	14-20
Ruggell-Nofels	HVZ	6	8-12	10-16	12-16	16-20	20-26	6	8-12	12-16	12-16	16-22	20-26
	NVZ	6	9	14	14	16-22	20-26	6	9-10	12-14	14	16-22	20-26
Schaanwald-Tisis	HVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-22	22-30	14-20	9-14	6-8	10-16	16-22	22-30
	NVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-20	22-28	16-18	10-14	6-8	12-14	16-20	22-28

Beschreibung	<p>Die MIV-Reisezeiten wurden durch den Routenplaner teilweise in Intervallen, abhängig von der jeweiligen Verkehrssituation, ausgegeben (vgl. Grafik oben). Um die Vergleichbarkeit mit weiteren Messwerten (z.B. A 1.3) gewährleisten zu können, wurde die MIV-Reisezeit und -distanz jeweils von/bis zur nächsten ÖV-Haltestelle bei den Arbeitsplatzgebieten erhoben.</p> <p>Die Reisedistanz von der Grenze zu den ÖV-Haltestellen bei den Arbeitsplatzgebieten stellt eine Bestandsaufnahme per Ende 2022 dar. Es ist nicht erstaunlich, dass die Gebiete tiefe Reisedistanzen zu nahegelegenen Grenzübergängen und längere Reisedistanzen zu weiter entfernten Grenzübergängen aufweisen. Veränderungen werden nur langfristig geschehen.</p> <p>Es lässt sich festhalten, dass die MIV-Reisezeit von der Grenze zu den ÖV-Haltestellen bei den Arbeitsplatzgebieten in den meisten Fällen gegenüber dem Vorjahr 2021 zugenommen hat. Das Arbeitsplatzgebiet in Ruggell ist zur HVZ vom Rheinübergang Bendern-Haag etwas schlechter erreichbar, zur NVZ zudem von Vaduz-Sevelen und Schaanwald-Tisis. Die Erreichbarkeit von Ruggell-Sennwald und Ruggell-Nofels aus hat sich gegenüber dem Vorjahr hingegen nicht verschlechtert. Beim Arbeitsplatzgebiet Unterbendern hat sich die Erreichbarkeit zur HVZ von Vaduz-Sevelen aus verschlechtert (+2 Minuten) und von Schaanwald-Tisis aus leicht verbessert. In der NVZ hat sich auch die Erreichbarkeit von Ruggell-Nofels aus leicht</p>
--------------	--

	<p>verschlechtert. Das Arbeitsplatzgebiet Eschen war im Jahr 2022, verglichen mit dem Vorjahr, zur HVZ leicht besser von Vaduz-Sevelen aus und schlechter von Ruggell-Nofels aus (+2 Min.) erreichbar. In der NVZ hat sich hingegen die Erreichbarkeit von denselben Rheinübergängen leicht verschlechtert (+2 Min.) bzw. verbessert (-2 Min.). Für die Arbeitsplätze im Industriegebiet von Schaan hat sich die Erreichbarkeit mit dem MIV in der HVZ von Schaanwald-Tisis aus verschlechtert (+2 Min.) und von Schaan-Buchs aus verbessert (-2 Min.). In der NVZ konnten weitere Reisezeitsteigerungen von Schaanwald-Tisis (+2 Min.) und Balzers-Trübbach (+2 Min.) aus festgestellt werden. Die Erreichbarkeit von Vaduz hat sich sowohl vom Rheinübergang Vaduz-Sevelen als auch vom Grenzübergang Ruggell-Nofels aus verschlechtert (+1 Min. und +2 Min.). Das Arbeitsplatzgebiet Balzers war für den MIV im Jahr 2022 zur NVZ vom Rheinübergang Bendern-Haag aus besser erreichbar.</p>
--	--

5.3.1.3 ÖV: Reisezeit von Grenze zu Arbeitsplatzgebieten (A 1.3)

A 1.3		ÖV: Reisezeit von Grenze zu Arbeitsplatzgebieten
Bereich	A) Wirtschaftsstandort	
Teilziel	A1) Erreichbarkeit Wirtschaftsstandort und Anbindung int. Fernverkehr	
Indikator	<ul style="list-style-type: none"> - Überregionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete - Regionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete - Anschlussangebote an ÖV-Drehscheiben 	
Operationa- lisierung	Messgrössen	Reisezeit in Minuten für eine Fahrt
	Erhebungsart	SBB Fahrplan Abfrage: Ankunft im Arbeitsplatzgebiet Schnellste Route resp. Verbindung (auch via CH oder AT)
	Räuml. Abgrenzung	Grenzübergänge: Balzers-Trübbach, Vaduz-Sevelen, Schaan-Buchs, Bendorf-Haag, Ruggell-Sennwald, Ruggell-Nofels, Schaanwald-Tisis ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten: Ruggell Flandera, Bendorf Under Atzig, Eschen Presta, Schaan Hilcona, Vaduz Post, Balzers Roxy
	Sachl. Abgrenzung	Personenverkehr ÖV
	Zeitl. Abgrenzung	Hauptverkehrszeit (07.00 - 08.00 Uhr) und Nebenverkehrszeit (14.00 - 15.00 Uhr) an einem Werktag ausserhalb der Ferienzeit Stichtag: Jeweils Mittwoch in der letzten Woche im November
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Abhängig von Förderung ÖV innerhalb FL
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung

Erhobene Messwerte	ÖV: Reisezeit von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten [min]												
	2021						2022						
	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	
Balzers-Trübbach	HVZ	57	44	44	40	23	9	57	44	44	40	23	9
	NVZ	57	44	53	38	23	9	57	44	53	38	23	9
Vaduz-Sevelen	HVZ	49	36	21	24	4	22	49	36	21	24	4	22
	NVZ	49	36	40	30	4	22	49	36	40	30	4	22
Schaan-Buchs	HVZ	28	15	22	9	14	32	28	15	22	9	14	32
	NVZ	28	15	18	9	17	30	28	15	18	9	17	30
Bendern-Haag	HVZ	10	1	4	4	15	28	10	1	4	4	15	28
	NVZ	10	1	4	5	19	34	10	1	4	5	19	34
Ruggell-Sennwald	HVZ	1	12	12	16	27	40	1	12	12	16	27	40
	NVZ	1	13	19	18	32	47	1	13	19	18	32	47
Ruggell-Nofels	HVZ	4	19	31	23	34	47	4	19	31	23	34	47
	NVZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schaanwald-Tisis	HVZ	31	12	6	10	35	39	31	12	6	10	35	39
	NVZ	31	16	10	10	24	39	31	16	10	10	24	39
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Angestrebt werden gleichbleibende oder kürzere ÖV-Reisezeiten gegenüber dem Vorjahr bzw. konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber dem MIV.												
Grafische Darstellung	ÖV: Reisezeit von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten												
	Vergleich Reisezeitbedarf ÖV (NVZ-HVZ)						Vergleich Reisezeitbedarf ÖV-MIV (HVZ)						
	2022						2022						
	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	
Balzers-Trübbach	+/- 0	+/- 0	+ 20%	- 5 %	+/- 0	+/- 0	+ 217 %	+ 144 %	+ 120 %	+ 150 %	+ 130 %	+ 200 %	
Vaduz-Sevelen	+/- 0	+/- 0	+ 90 %	+ 25 %	+/- 0	+/- 0	+ 308 %	+ 157 %	+ 31 %	+ 140 %	+/- 0 %	+ 83 %	
Schaan-Buchs	+/- 0	+/- 0	- 18%	+/- 0	+ 21 %	- 6 %	+ 211 %	+ 87 %	+ 83 %	+ 12 %	+ 55 %	+ 128 %	
Bendern-Haag	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+ 25 %	+ 27 %	+ 21 %	+ 43 %	- 67 %	- 20 %	- 43 %	+ 7 %	+ 55 %	
Ruggell-Sennwald	+/- 0	+ 8 %	+ 58 %	+ 13 %	+ 19 %	+ 18 %	- 50 %	+ 50 %	+/- 0	+ 33 %	+ 68 %	+ 100 %	
Ruggell-Nofels	-	-	-	-	-	-	- 34 %	+ 58 %	+ 93 %	+ 43 %	+ 54 %	+ 80 %	
Schaanwald-Tisis	+/- 0	+ 33 %	+ 67 %	+/- 0	- 31 %	+/- 0	+ 55 %	+ 15 %	- 25 %	- 38 %	+ 59 %	+ 30 %	

	Vergleich Reisezeitbedarf ÖV (NVZ-HVZ)						Vergleich Reisezeitbedarf ÖV-MIV (HVZ)					
	2021						2021					
	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	+/- 0	+/- 0	+ 20%	- 5 %	+/- 0	+/- 0	+ 217 %	+ 144 %	+ 120 %	+ 150 %	+ 130 %	+ 200 %
Vaduz-Sevelen	+/- 0	+/- 0	+ 90 %	+ 25 %	+/- 0	+/- 0	+ 308 %	+ 200%	+ 31 %	+ 140 %	+ 33 %	+ 83 %
Schaan-Buchs	+/- 0	+/- 0	- 18%	+/- 0	+ 21 %	- 6 %	+ 211 %	+ 87 %	+ 83 %	- 10 %	+ 55 %	+ 128 %
Bendern-Haag	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+ 25 %	+ 27 %	+ 21 %	+ 67 %	- 67 %	- 33 %	- 43 %	+ 7 %	+ 55 %
Ruggell-Sennwald	+/- 0	+ 8 %	+ 58 %	+ 13%	+ 19 %	+ 18 %	- 50 %	+ 50 %	+/- 0	+ 33 %	+ 68 %	+ 100 %
Ruggell-Nofels	-	-	-	-	-	-	- 34 %	+ 58 %	+ 93 %	+ 43 %	+ 70 %	+ 80 %
Schaanwald-Tisis	+/- 0	+ 33 %	+ 67 %	+/- 0	- 31 %	+/- 0	+ 55 %	+ 15 %	- 25 %	- 29 %	+ 59 %	+ 30 %

Beschreibung	<p>Die ÖV-Reisezeiten wurden durch Fahrplanabfragen ermittelt. Um die Vergleichbarkeit mit weiteren Messwerten (z.B. A 1.2) gewährleisten zu können, wurde die ÖV-Reisezeit jeweils von einer Haltestelle möglichst nahe bei der Grenze bis zur nächsten ÖV-Haltestelle bei den Arbeitsplatzgebieten erhoben.</p> <p>Es lässt sich festhalten, dass im Berichtsjahr 2022 auf den meisten Relationen der Reisezeitbedarf in der Nebenverkehrszeit höher ist, als in der Hauptverkehrszeit (+8% bis +90%). Davon ausgenommen ist einzig die Erreichbarkeit von Ruggell Flandera. Auf vier Relationen können Fahrgäste zur Nebenverkehrszeit gar schneller mit dem ÖV ans Ziel kommen (-5% bis -31%). Vom Rheinübergang Vaduz-Sevelen (nächstgelegene Haltestelle) nach Eschen Presta beträgt der zusätzliche Zeitbedarf +90%. Von Schaanwald-Tisis nach Vaduz Post kann in der Nebenverkehrszeit 31% Reisezeit eingespart werden.</p> <p>In der Gegenüberstellung von ÖV und MIV im Berichtsjahr 2021 lässt sich erkennen, dass der ÖV in den allermeisten Fällen längere (+1% bis +100%) oder deutlich längere (> +100%) Reisezeiten besitzt. Einzig auf sehr kurzen Strecken, wie z.B. vom Rheinübergang Bendern-Haag zur Haltestelle Bendern Under Atzig oder vom Grenzübergang Ruggell-Nofels nach Ruggell Flandera, ist der ÖV gemäss der obenstehenden Auswertung von Routenplaner und ÖV-Fahrplan sogar schneller. Dies trifft zudem auf die Relationen Ruggell-Sennwald nach Ruggell Flandera, Bendern-Haag nach Eschen Presta, Schaanwald-Tisis nach Eschen Presta, Bendern-Haag nach Schaan Hilcona und Schaanwald-Tisis nach Schaan Hilcona zu.</p> <p>Auf zwölf Verbindungen beträgt die Reisezeit für ÖV-Fahrgäste mehr als 100% mehr, als für MIV-Nutzende. Die grösste Differenz zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln besteht von der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen nach Ruggell Flandera (+308%).</p>
---------------------	--

	<p>Die Differenz im Reisezeitbedarf zwischen Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit im ÖV hat sich vom Vorjahr 2021 zum Berichtsjahr 2022 nicht verändert. Vergleicht man hingegen den Reisezeitbedarf von ÖV und MIV, kann festgehalten werden, dass sich der zusätzliche Reisezeitbedarf des ÖV gegenüber dem MIV auf den Relationen Rheinübergang Bendern nach Ruggell Fländera (+67% auf +43%), Rheinübergang Vaduz-Sevelen nach Bendern Under Atzig (+200% auf +157%), Rheinübergang Vaduz-Sevelen nach Vaduz Post (+33% auf +/-0%), Ruggell-Nofels nach Vaduz Post (+70% auf +54%) verbessert hat. Auch hat sich der zusätzliche Reisezeitbedarf auf der Relation Schaanwald-Tisis nach Schaan Hilcona zugunsten des ÖV von -29% im Jahr 2021 auf -38% im Jahr 2022 verändert. Auf den Relationen Rheinübergang Bendern nach Eschen Presta sowie Rheinübergang Schaan nach Schaan Hilcona hat sich der Reisezeitbedarf des ÖV im Vergleich zum MIV von -33% auf -20% reduziert bzw. von -10% auf +12% vergrößert.</p>
--	--

5.3.1.4 ÖV: Angebotsniveau von ÖV-Drehscheiben zu Arbeitsplatzgebieten (A
1.4)

A 1.4		ÖV: Angebotsniveau von ÖV-Drehscheiben zu Arbeitsplatzgebieten
Bereich	A) Wirtschaftsstandort	
Teilziel	A1) Erreichbarkeit Wirtschaftsstandort und Anbindung int. Fernverkehr	
Indikator	<ul style="list-style-type: none"> - Überregionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete - Regionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete - Anschlussangebote an ÖV-Drehscheiben 	
Operationa- lisierung	Messgrössen	Anzahl Direktverbindungen in der HVZ und NVZ
	Erhebungsart	SBB Fahrplan Abfrage: Ankunft im Arbeitsplatzgebiet Schnellste Route resp. Verbindung (auch via CH oder AT)
	Räuml. Abgrenzung	ÖV Drehscheiben Sargans Bahnhof, Buchs Bahnhof, Feldkirch Bahnhof Arbeitsplatzgebiete: Ruggell Flandera, Bendern Under Atzig, Eschen Presta, Schaan Hilcona, Vaduz Post, Balzers Roxy
	Sachl. Abgrenzung	Personenverkehr ÖV
	Zeitl. Abgrenzung	Hauptverkehrszeit (07.00 - 08.00 Uhr) und Nebenverkehrszeit (14.00 - 15.00 Uhr) an einem Werktag ausserhalb der Ferienzeit Stichtag: Jeweils Mittwoch in der letzten Woche im November
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Abhängig von Förderung ÖV innerhalb FL
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung

Erhobene Messwerte	<p>ÖV: Anzahl Direktverbindungen in der HVZ und NVZ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="6">2021</th> <th colspan="6">2022</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Ruggell Flandera</th> <th>Bendern Under Atzig</th> <th>Eschen Presta</th> <th>Schaan Hilcona</th> <th>Vaduz Post</th> <th>Balzers Roxy</th> <th>Ruggell Flandera</th> <th>Bendern Under Atzig</th> <th>Eschen Presta</th> <th>Schaan Hilcona</th> <th>Vaduz Post</th> <th>Balzers Roxy</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Sargans Bahnhof</td> <td>HVZ</td> <td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>2</td><td>4</td><td>4</td> <td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>2</td><td>4</td><td>4</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>2</td><td>3</td><td>3</td> <td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>2</td><td>3</td><td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Buchs Bahnhof</td> <td>HVZ</td> <td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>0</td> <td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>0</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>0</td><td>4</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td> <td>0</td><td>4</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Feldkirch Bahnhof</td> <td>HVZ</td> <td>2</td><td>2</td><td>2</td><td>6</td><td>7</td><td>2</td> <td>2</td><td>2</td><td>1</td><td>6</td><td>7</td><td>2</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>4</td><td>2</td><td>2</td> <td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>4</td><td>2</td><td>2</td> </tr> </tbody> </table>			2021						2022								Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Sargans Bahnhof	HVZ	0	2	0	2	4	4	0	2	0	2	4	4	NVZ	0	2	0	2	3	3	0	2	0	2	3	3	Buchs Bahnhof	HVZ	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	NVZ	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	Feldkirch Bahnhof	HVZ	2	2	2	6	7	2	2	2	1	6	7	2	NVZ	0	0	0	4	2	2	0	0	0	4	2	2
		2021						2022																																																																																																						
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy																																																																																																	
Sargans Bahnhof	HVZ	0	2	0	2	4	4	0	2	0	2	4	4																																																																																																	
	NVZ	0	2	0	2	3	3	0	2	0	2	3	3																																																																																																	
Buchs Bahnhof	HVZ	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0																																																																																																	
	NVZ	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0																																																																																																	
Feldkirch Bahnhof	HVZ	2	2	2	6	7	2	2	2	1	6	7	2																																																																																																	
	NVZ	0	0	0	4	2	2	0	0	0	4	2	2																																																																																																	
Zielwerte	<p>Entwicklungsrichtung: Bedarfsgerechter Ausbau des ÖV-Angebots bzw. der Direktverbindungen in der HVZ für ein attraktives ÖV-Angebot.</p>																																																																																																													
Grafische Darstellung	<p>ÖV: Vergleich Anzahl Direktverbindungen zur HVZ und zur NVZ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="6">2021</th> <th colspan="6">2022</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Ruggell Flandera</th> <th>Bendern Under Atzig</th> <th>Eschen Presta</th> <th>Schaan Hilcona</th> <th>Vaduz Post</th> <th>Balzers Roxy</th> <th>Ruggell Flandera</th> <th>Bendern Under Atzig</th> <th>Eschen Presta</th> <th>Schaan Hilcona</th> <th>Vaduz Post</th> <th>Balzers Roxy</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Sargans Bahnhof</td> <td>HVZ</td> <td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>2</td><td>4</td><td>4</td> <td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>2</td><td>4</td><td>4</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>2</td><td>3</td><td>3</td> <td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>2</td><td>3</td><td>3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Buchs Bahnhof</td> <td>HVZ</td> <td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>0</td> <td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td><td>0</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>0</td><td>4</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td> <td>0</td><td>4</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Feldkirch Bahnhof</td> <td>HVZ</td> <td>2</td><td>2</td><td>2</td><td>6</td><td>7</td><td>2</td> <td>2</td><td>2</td><td>1</td><td>6</td><td>7</td><td>2</td> </tr> <tr> <td>NVZ</td> <td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>4</td><td>2</td><td>2</td> <td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>4</td><td>2</td><td>2</td> </tr> </tbody> </table>			2021						2022								Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Sargans Bahnhof	HVZ	0	2	0	2	4	4	0	2	0	2	4	4	NVZ	0	2	0	2	3	3	0	2	0	2	3	3	Buchs Bahnhof	HVZ	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	NVZ	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	Feldkirch Bahnhof	HVZ	2	2	2	6	7	2	2	2	1	6	7	2	NVZ	0	0	0	4	2	2	0	0	0	4	2	2
		2021						2022																																																																																																						
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy																																																																																																	
Sargans Bahnhof	HVZ	0	2	0	2	4	4	0	2	0	2	4	4																																																																																																	
	NVZ	0	2	0	2	3	3	0	2	0	2	3	3																																																																																																	
Buchs Bahnhof	HVZ	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0																																																																																																	
	NVZ	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0																																																																																																	
Feldkirch Bahnhof	HVZ	2	2	2	6	7	2	2	2	1	6	7	2																																																																																																	
	NVZ	0	0	0	4	2	2	0	0	0	4	2	2																																																																																																	
Beschreibung	<p>Das jeweilige ÖV-Angebotsniveau von den definierten Umsteigepunkten bzw. Drehscheiben wurde mittels Fahrplanabfragen ermittelt. Da die Attraktivität des ÖV-Angebotsniveaus auf einer definierten Relation nicht ausschliesslich von der Anzahl Kurse, sondern ebenso von der Anzahl erforderlicher Umsteigevorgänge beeinflusst wird, wurden in der vorliegenden Auswertung ausschliesslich Direktverbindungen berücksichtigt.</p> <p>Es lässt sich festhalten, dass das ÖV-Angebotsniveau im Berichtsjahr 2022 auf allen Relationen ausser zwischen Buchs Bahnhof und Bendern Under Atzig mindestens gleich gut oder besser war, als zur Nebenverkehrszeit. Von Buchs und Feldkirch Bahnhof nach Vaduz Post wird das ÖV-Angebot an Direktverbindungen zur Hauptverkehrszeit mindestens verdoppelt. Ebenso von Feldkirch Bahnhof nach Ruggell Flandera, Bendern Under Atzig und</p>																																																																																																													

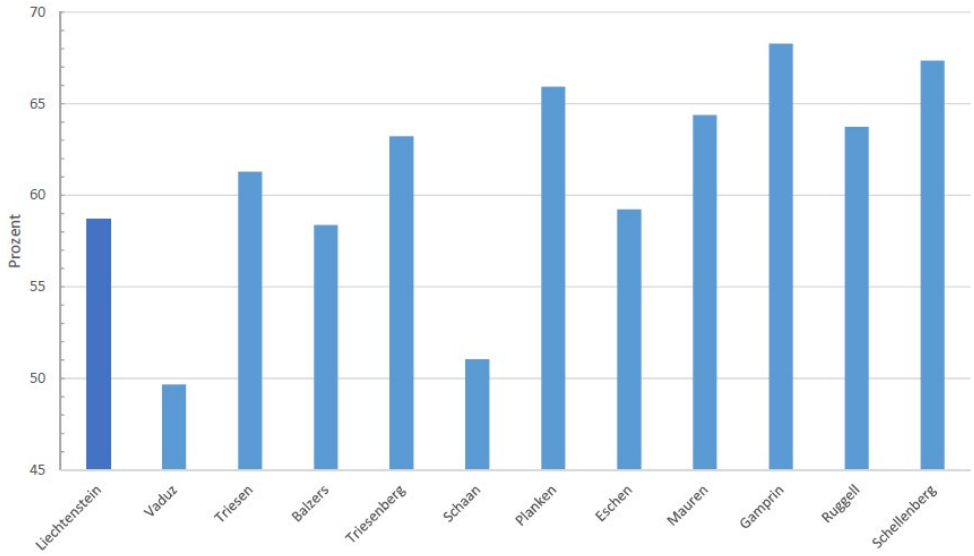
	<p>Eschen Presta. Von Buchs nach Bendern Under Atzig bestehen nur während der Nebenverkehrszeit umsteigefreie ÖV-Beziehungen. Im Vergleich zum Vorjahr 2021 hat sich das ÖV-Angebot an Direktverbindungen nicht wesentlich verändert. Einzig eine Direktverbindung von Feldkirch Bahnhof nach Eschen Presta ist hierbei weggefallen.</p>
--	--

5.3.1.5 MIV: Durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad (A 2.1)

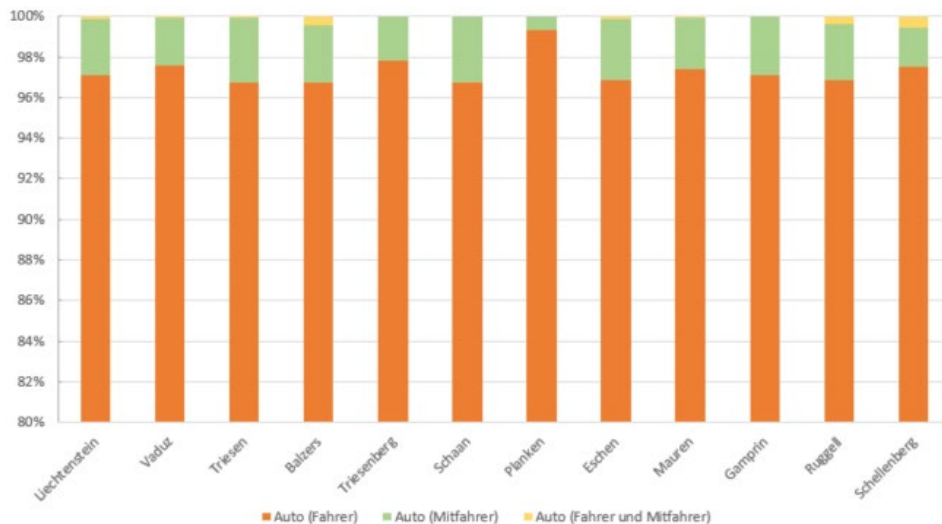
A 2.1		MIV: Durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad																																																																																																																			
Bereich	A) Wirtschaftsstandort																																																																																																																				
Teilziel	A2) Zuverlässigkeit / Effizienz Gesamtverkehrssystem																																																																																																																				
Indikator	- Auslastung MIV und ÖV																																																																																																																				
Operationalisierung	Messgrössen	Personen pro Fahrzeug im Pendlerverkehr ³³																																																																																																																			
	Erhebungsart	Daten aus Volkszählung 2020 und BMM-Erhebung der LLV und LIHK von 2022 ³⁴																																																																																																																			
	Räuml. Abgrenzung	Betriebe innerhalb Liechtensteins																																																																																																																			
	Sachl. Abgrenzung	Motorisierter Individualverkehr (MIV)																																																																																																																			
	Zeitl. Abgrenzung	Durchschnitt über Berichtsjahr																																																																																																																			
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Eingriffsmöglichkeiten über Pricing, Einbezug privater Unternehmen u.a.m.																																																																																																																			
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr																																																																																																																			
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung, Amt für Statistik																																																																																																																			
Erhobene Messwerte	Anteil erwerbstätige Bevölkerung mit Nutzung «nur Auto» für Arbeitsweg und deren Rolle: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Liechtenstein</th> <th>Vaduz</th> <th>Triesen</th> <th>Balzers</th> <th>Triesenberg</th> <th>Schaan</th> <th>Planken</th> <th>Eschen</th> <th>Mauren</th> <th>Gamprin</th> <th>Ruggell</th> <th>Schellenberg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Erwerbstätige ständige Bevölkerung (1)</td> <td>19'800</td> <td>2'827</td> <td>2'805</td> <td>2'323</td> <td>1'395</td> <td>2'994</td> <td>226</td> <td>2'296</td> <td>2'279</td> <td>908</td> <td>1'205</td> <td>542</td> </tr> <tr> <td>Nutzer "nur Auto" für Arbeitsweg (Total)</td> <td>11'618</td> <td>1'404</td> <td>1'719</td> <td>1'356</td> <td>882</td> <td>1'528</td> <td>149</td> <td>1'360</td> <td>1'467</td> <td>620</td> <td>768</td> <td>365</td> </tr> <tr> <td>Anteil Nutzer "nur Auto" in Prozent</td> <td>59</td> <td>50</td> <td>61</td> <td>58</td> <td>63</td> <td>51</td> <td>66</td> <td>59</td> <td>64</td> <td>68</td> <td>64</td> <td>67</td> </tr> <tr> <td>Rolle der Nutzer "nur Auto"</td> <td colspan="12"></td> </tr> <tr> <td>Auto (Fahrer)</td> <td>11'282</td> <td>1'370</td> <td>1'663</td> <td>1'312</td> <td>863</td> <td>1'478</td> <td>148</td> <td>1'317</td> <td>1'429</td> <td>602</td> <td>744</td> <td>356</td> </tr> <tr> <td>Auto (Mitfahrer)</td> <td>320</td> <td>33</td> <td>55</td> <td>38</td> <td>19</td> <td>50</td> <td>1</td> <td>41</td> <td>37</td> <td>18</td> <td>21</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Auto (Fahrer und Mitfahrer)</td> <td>16</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>(1) Zur ständigen Bevölkerung Liechtensteins zählen gemäss internationaler Definition alle in Liechtenstein wohnhaften Personen, die 12 Monate oder länger in Liechtenstein wohnen oder dies beabsichtigen.</p> <p>Fahrzeugbesetzungsgrad Mitarbeitende LLV und LIHK:</p>														Liechtenstein	Vaduz	Triesen	Balzers	Triesenberg	Schaan	Planken	Eschen	Mauren	Gamprin	Ruggell	Schellenberg	Erwerbstätige ständige Bevölkerung (1)	19'800	2'827	2'805	2'323	1'395	2'994	226	2'296	2'279	908	1'205	542	Nutzer "nur Auto" für Arbeitsweg (Total)	11'618	1'404	1'719	1'356	882	1'528	149	1'360	1'467	620	768	365	Anteil Nutzer "nur Auto" in Prozent	59	50	61	58	63	51	66	59	64	68	64	67	Rolle der Nutzer "nur Auto"													Auto (Fahrer)	11'282	1'370	1'663	1'312	863	1'478	148	1'317	1'429	602	744	356	Auto (Mitfahrer)	320	33	55	38	19	50	1	41	37	18	21	7	Auto (Fahrer und Mitfahrer)	16	1	1	6	0	0	0	2	1	0	3	2
	Liechtenstein	Vaduz	Triesen	Balzers	Triesenberg	Schaan	Planken	Eschen	Mauren	Gamprin	Ruggell	Schellenberg																																																																																																									
Erwerbstätige ständige Bevölkerung (1)	19'800	2'827	2'805	2'323	1'395	2'994	226	2'296	2'279	908	1'205	542																																																																																																									
Nutzer "nur Auto" für Arbeitsweg (Total)	11'618	1'404	1'719	1'356	882	1'528	149	1'360	1'467	620	768	365																																																																																																									
Anteil Nutzer "nur Auto" in Prozent	59	50	61	58	63	51	66	59	64	68	64	67																																																																																																									
Rolle der Nutzer "nur Auto"																																																																																																																					
Auto (Fahrer)	11'282	1'370	1'663	1'312	863	1'478	148	1'317	1'429	602	744	356																																																																																																									
Auto (Mitfahrer)	320	33	55	38	19	50	1	41	37	18	21	7																																																																																																									
Auto (Fahrer und Mitfahrer)	16	1	1	6	0	0	0	2	1	0	3	2																																																																																																									

³³ Es wird das Ziel verfolgt, künftig alle Verkehrszwecke abzudecken.

³⁴ Künftig ist für diesen Messwert eine eigenständig durchzuführende Erhebung bzw. Befragung vorgesehen.

	<table border="1" data-bbox="783 353 1230 568"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">Pers./Fhz.</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2022</th> <th>...</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mitarbeitende der LIHK</td> <td></td> <td>1.19</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mitarbeitende der LLV</td> <td></td> <td>1.23</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Pers./Fhz.				2022	...	Mitarbeitende der LIHK		1.19		Mitarbeitende der LLV		1.23											
		Pers./Fhz.																									
		2022	...																								
Mitarbeitende der LIHK		1.19																									
Mitarbeitende der LLV		1.23																									
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Steigerung des durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungsgrads über alle Verkehrszwecke.																										
Grafische Darstellung	<p data-bbox="517 719 1497 790">Anteil Nutzer «nur Auto» für Arbeitsweg an erwerbstätiger ständiger Bevölkerung:</p>  <table border="1" data-bbox="523 831 1501 1384"> <caption>Anteil Nutzer «nur Auto» für Arbeitsweg an erwerbstätiger ständiger Bevölkerung (geschätzt)</caption> <thead> <tr> <th>Gemeinde</th> <th>Prozent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Liechtenstein</td><td>58</td></tr> <tr><td>Vaduz</td><td>49</td></tr> <tr><td>Triesen</td><td>61</td></tr> <tr><td>Balzers</td><td>58</td></tr> <tr><td>Triesenberg</td><td>63</td></tr> <tr><td>Schaan</td><td>51</td></tr> <tr><td>Planken</td><td>66</td></tr> <tr><td>Eschen</td><td>59</td></tr> <tr><td>Mauren</td><td>64</td></tr> <tr><td>Gamprin</td><td>68</td></tr> <tr><td>Ruggell</td><td>63</td></tr> <tr><td>Schellenberg</td><td>67</td></tr> </tbody> </table>	Gemeinde	Prozent	Liechtenstein	58	Vaduz	49	Triesen	61	Balzers	58	Triesenberg	63	Schaan	51	Planken	66	Eschen	59	Mauren	64	Gamprin	68	Ruggell	63	Schellenberg	67
Gemeinde	Prozent																										
Liechtenstein	58																										
Vaduz	49																										
Triesen	61																										
Balzers	58																										
Triesenberg	63																										
Schaan	51																										
Planken	66																										
Eschen	59																										
Mauren	64																										
Gamprin	68																										
Ruggell	63																										
Schellenberg	67																										

Rollenverteilung der Nutzer «nur Auto» für Arbeitsweg (Ausschnitt):



Fahrzeugbesetzungsgrad Mitarbeitende LLV und LIHK:

	Pers./Fhz.	
	2022	..
Mitarbeitende der LIHK	1.19	
Mitarbeitende der LLV	1.23	

Beschreibung

Gestützt auf den Daten der Volkszählung 2020 sowie der erwerbstätigen ständigen Bevölkerung in Liechtenstein kann festgehalten werden, dass der Anteil jener erwerbstätigen Personen, die für ihren Arbeitsweg ausschliesslich das Auto benutzen, in den Berggemeinden Triesenberg und Planken wie auch Triesen, Mauren, Gamprin, Schellenberg und Ruggell höher liegt, als im Landesdurchschnitt. In den Gemeinden Schaan und Vaduz liegt dieser Anteil deutlich tiefer, Balzers und Eschen liegen etwa im Durchschnitt.

Bezüglich der Rollenverteilung der in Liechtenstein wohnhaften erwerbstätigen Bevölkerung, welche «nur mit dem Auto» zur Arbeit kommt, kann festgestellt werden, dass insbesondere in den Berggemeinden Planken und Triesenberg ein hoher Anteil an «Fahrern» und ein kleiner Anteil an «Mitfahrern» oder der Kombination «Fahrer und Mitfahrer» vorliegt. Auch in Schellenberg und Vaduz liegt der Anteil der «Fahrer» noch höher als im Landesdurchschnitt, jedoch ist in diesen Fällen der Anteil an «Fahrer und Mitfahrer» höher. Am höchsten ist dieser Anteil in Balzers, Schellenberg und Ruggell. Der grösste Anteil an «Mitfahrern» kann in Triesen und Schaan geortet werden.

	<p>Zudem lässt sich feststellen, dass der Fahrzeugbesetzungsgrad im MIV bei den Mitarbeitenden der Liechtensteinischen Landesverwaltung (LLV) mit 1.23 Personen pro Fahrzeug leicht höher liegt, als bei den Mitarbeitern der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer (LIHK) mit 1.19 Personen pro Fahrzeug.</p>
--	---

5.3.1.6 ÖV: Durchschnittliche Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ (A
2.2)

A 2.2		ÖV: Durchschnittliche Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ																																			
Bereich	A) Wirtschaftsstandort																																				
Teilziel	A2) Zuverlässigkeit / Effizienz Gesamtverkehrssystem																																				
Indikator	- Auslastung MIV und ÖV																																				
Operationa- lisierung	Messgrößen	Anzahl Fahrgäste pro Bus auf ausgewählten Korridoren zur HVZ																																			
	Erhebungsart	Auswertung Fahrgastdaten der LIEmobil																																			
	Räuml. Abgrenzung	Relevante Korridore: - Zollamt Schaanwald - Zollamt Ruggell - Bendern-Schaan - Nendeln-Schaan - Rheinbrücke Schaan - Schaan-Vaduz - Triesen-Balzers - Rheinbrücke Balzers																																			
	Sachl. Abgrenzung	Fahrzeugbelegung an einer bestimmten Haltestelle je Korridor bei Abfahrt. Summe beider Fahrtrichtungen.																																			
	Zeitl. Abgrenzung	Durchschnitt zur HVZ morgens (6.30 bis 8.30 Uhr) und HVZ abends (17.00 bis 19.00 Uhr) über Berichtsjahr. Nur an Schultagen.																																			
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Abhängig von Förderung ÖV innerhalb FL																																			
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr																																			
	Datenbereitsteller	LIEmobil																																			
Erhobene Messwerte	ÖV: Durchschnittliche Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ <table border="1" data-bbox="683 1563 1337 1995"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Haltestelle</th> <th colspan="2">Mittelwert Belegung zur HVZ [Personen/Fhz.]</th> </tr> <tr> <th colspan="2">2022</th> </tr> <tr> <th>Morgens</th> <th>Abends</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Schaanwald, Zollamt</td> <td>12</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Ruggell, Zollamt</td> <td>5</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Ivoclar</td> <td>19</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Hilti</td> <td>14</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Rheindenkmal</td> <td>26</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Vaduz, Mühleholz</td> <td>17</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>Triesen, Messina</td> <td>14</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Balzers, Roxy</td> <td>12</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Mittelwert obiger Haltestellen</td> <td>15</td> <td>13</td> </tr> </tbody> </table>			Haltestelle	Mittelwert Belegung zur HVZ [Personen/Fhz.]		2022		Morgens	Abends	Schaanwald, Zollamt	12	8	Ruggell, Zollamt	5	4	Schaan, Ivoclar	19	17	Schaan, Hilti	14	13	Schaan, Rheindenkmal	26	20	Vaduz, Mühleholz	17	18	Triesen, Messina	14	13	Balzers, Roxy	12	11	Mittelwert obiger Haltestellen	15	13
Haltestelle	Mittelwert Belegung zur HVZ [Personen/Fhz.]																																				
	2022																																				
	Morgens	Abends																																			
Schaanwald, Zollamt	12	8																																			
Ruggell, Zollamt	5	4																																			
Schaan, Ivoclar	19	17																																			
Schaan, Hilti	14	13																																			
Schaan, Rheindenkmal	26	20																																			
Vaduz, Mühleholz	17	18																																			
Triesen, Messina	14	13																																			
Balzers, Roxy	12	11																																			
Mittelwert obiger Haltestellen	15	13																																			

Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehalten bzw. Erhöhung der Platzauslastung																											
Grafische Darstellung	<p>ÖV: Durchschnittliche Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Route</th> <th>Morgens (Anz. Pers. / Fh.)</th> <th>Abends (Anz. Pers. / Fh.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Schaanwald, Zollamt</td> <td>12</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Ruggell, Zollamt</td> <td>5</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Ivoclar</td> <td>19</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Hilti</td> <td>14</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Rheindenkmal</td> <td>26</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Vaduz, Mühleholz</td> <td>17</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>Triesen, Messina</td> <td>14</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Balzers, Roxy</td> <td>12</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> <p>Legend: ■ Morgens ■ Abends — Mittelwert Morgens — Mittelwert Abends</p>	Route	Morgens (Anz. Pers. / Fh.)	Abends (Anz. Pers. / Fh.)	Schaanwald, Zollamt	12	8	Ruggell, Zollamt	5	4	Schaan, Ivoclar	19	17	Schaan, Hilti	14	13	Schaan, Rheindenkmal	26	20	Vaduz, Mühleholz	17	18	Triesen, Messina	14	13	Balzers, Roxy	12	11
Route	Morgens (Anz. Pers. / Fh.)	Abends (Anz. Pers. / Fh.)																										
Schaanwald, Zollamt	12	8																										
Ruggell, Zollamt	5	4																										
Schaan, Ivoclar	19	17																										
Schaan, Hilti	14	13																										
Schaan, Rheindenkmal	26	20																										
Vaduz, Mühleholz	17	18																										
Triesen, Messina	14	13																										
Balzers, Roxy	12	11																										
Beschreibung	<p>Es kann festgehalten werden, dass die Platzauslastung zwischen Bendorf und Schaan (Schaan, Ivoclar), zwischen Buchs und Schaan (Schaan, Rheindenkmal) sowie zwischen Schaan und Vaduz (Vaduz, Mühleholz) zur Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend überdurchschnittlich hoch ist. Die höchste Auslastung besteht morgens und abends mit 26 bzw. 20 Personen pro Fahrzeug (beide Fahrtrichtungen) zwischen Buchs und Schaan. Deutlich unter dem Durchschnitt dieser ausgewählten Haltestellen liegen die Grenzübergänge in Schaanwald, Ruggell sowie in Balzers (Balzers, Roxy). Beim Grenzübergang Ruggell liegt die Auslastung mit 5 bzw. 4 Personen pro Fahrzeug (beide Richtungen) am tiefsten. Die Differenz zwischen der morgendlichen und abendlichen Auslastung ist beim Grenzübergang Schaanwald sowie zwischen Buchs und Schaan am grössten (+/- 6 bzw. +/- 4).</p>																											

5.3.1.7 MIV: Stauzeiten (A 2.3)


A 2.3	MIV: Stauzeiten	
Bereich	A) Wirtschaftsstandort	
Teilziel	A2) Zuverlässigkeit / Effizienz Gesamtverkehrssystem	
Indikator	- Staubedingte Reisezeitverluste MIV	
Operationa- lisierung	Messgrößen	Rückstau-/Überlastsituationen im Strassennetz ³⁵
	Erhebungsart	Auswertung TomTom-Reisezeitdaten von 2019 (vor Corona) ³⁶
	Räuml. Abgrenzung	Übergeordnetes Strassennetz in Liechtenstein sowie relevante ausländische Abschnitte bei Grenz-/Rheinübergängen
	Sachl. Abgrenzung	Staubedingte Zeitverluste in Fahrzeugstunden (PW, LKW und LIEmobil)
	Zeitl. Abgrenzung	Summe über Berichtsjahr
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Abhängig von Auslastung der Strasseninfrastruktur sowie der Verlagerungseffekte auf alternative Verkehrsmittel
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung
Erhobene Messwerte	Vgl. untenstehende Abbildungen	
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehaltung oder Reduktion der staubedingten Zeitverluste (Fzh./Jahr) auf dem Liechtensteiner Strassennetz.	

³⁵ Mittels einer zusätzlich durchzuführenden Erhebung sollen künftig die Personenwagen-Stunden im überlasteten Strassennetz (Fahrzeug-Stunden) ermittelt werden.

³⁶ Künftig soll eine alternative Erhebung auf Grundlage von Google-Maps-Daten durchgeführt werden.

Grafische Darstellung**Rheinübergang Bendorf-Haag: Differenzplot Morgenspitze****Rheinübergang Bendorf-Haag: Differenzplot Abendspitze**

Rheinübergang Schaan-Buchs: Differenzplot Morgenspitze**Schaan Zentrum: Differenzplot Abendspitze**

	<p>Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Differenzplot Abendspitze</p> 
<p>Beschreibung</p>	<p>Die künftig anzuwendende Systematik hinsichtlich der Erhebung und Auswertung dieses Messwerts muss in Abstimmung mit dem im Jahr 2022 ausgebauten Liechtensteiner Zählstellennetz und allfälligen weiteren Daten Grundlagen (z.B. Google Maps) im laufenden Jahr detailliert geprüft und aufgebaut werden. Aus diesem Grund sind im Berichtsjahr 2022 in den obenstehenden Abbildungen die bereits vorliegenden TomTom-Daten aus dem Jahr 2019 (Verkehrssituation vor Corona) beigezogen und ausgewertet worden. Dargestellt sind die Reisezeiten zur Hauptverkehrszeit (Morgen und/oder Abend) abzüglich der Stunde 12 - 13.</p> <p>Es lässt sich festhalten, dass sich der MIV beim Rheinübergang Bendern-Haag am Morgen auf den Zufahrtsachsen von Ruggell her, wie auch von Haag und der Autobahn A13 her, über die Rheinbrücke zurückstaut und in diesen Bereichen zu Zeitverlusten führt. Am Abend sind insbesondere die Essanestrasse von Eschen in Fahrtrichtung Rheinbrücke und die Rheinbrücke selbst mit den zwei Kreisel im Bereich Schwibboga von Stausituationen betroffen.</p> <p>Beim Rheinübergang Schaan-Buchs führen verschiedene Verkehrsströme von der Autobahn, aus dem Industriegebiet Buchs sowie dem weiteren Buchser Siedlungsgebiet zu Reisezeitverlusten über die Rheinbrücke bis ins Schaaner Siedlungsgebiet hinein. Diese Bereiche sind zur Hauptverkehrszeit am Abend weniger stark belastet. Vielmehr staut sich der MIV-Verkehrstrom dann bei den Zufahrtsachsen von Vaduz und Bendern nach Schaan sowie im Zentrum im Grosskreisel und der Zufahrt zum Grosskreisel</p>

	<p>von Nendeln her. In Richtung Buchs sind ausserdem Abschnitte der Zoll- und Bahnhofsstrasse von Stausituationen betroffen.</p> <p>Beim Rheinübergang Vaduz-Sevelen sind in der Hauptverkehrszeit am Morgen Reisezeitverluste von Sevelen her wie auch von den Autobahnausfahrten in Richtung Vaduz vorhanden. Am Abend staut sich der MIV sowohl auf der Zollstrasse, Rheinstrasse wie auch auf der Lettstrasse (abschnittsweise) und führt zu weiteren Zeitverlusten bzw. Fahrzeugstunden im Stau.</p> <p>Weitere lokale Stausituationen ergeben sich am Morgen im Bereich Egerta/Gagoz in Balzers, zwischen Schaanwald und Nendeln in Fahrtrichtung Nendeln sowie abends im Bereich Egerta/Gagoz in Balzers sowie auf der Landstrasse Richtung Balzers vor dem Kreisel Dröschstrasse-Landstrasse-Dorfstrasse in Triesen.</p>
--	--

5.3.1.8 ÖV: Verspätungen auf Liniennetz (A 2.4)

A 2.4		ÖV: Verspätungen auf Liniennetz							
Bereich	A) Wirtschaftsstandort								
Teilziel	A2) Zuverlässigkeit / Effizienz Gesamtverkehrssystem								
Indikator	- ÖV-Verspätungen								
Operationa- lisierung	Messgrößen	Anteil verspäteter Ankünfte gegenüber dem Fahrplan							
	Erhebungsart	Auswertung Verspätungsdaten LIEmobil							
	Räuml. Abgrenzung	Gesamtes LIEmobil-Netz							
	Sachl. Abgrenzung	Anteil verspäteter Ankünfte an Gesamtzahl aller Ankünfte. Verspätungen von mindestens 120 Sekunden.							
	Zeitl. Abgrenzung	Anteil über gesamtes Jahr							
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Abhängigkeit von Buspriorisierungsmassnahmen und Verkehrsmanagement. Weitere Eingriffsmöglichkeiten zudem über Instrumente der Raum- und Verkehrsplanung.							
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr							
	Datenbereitsteller	LIEmobil							
Erhobene Messwerte	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Anteil verspäteter Ankünfte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2022</td> <td>39%</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>...</td> </tr> </tbody> </table>			Jahr	Anteil verspäteter Ankünfte	2022	39%
Jahr	Anteil verspäteter Ankünfte								
2022	39%								
...	...								
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehalten bzw. Reduktion der Verspätungen und deren Häufigkeit.								
Grafische Darstellung	Vgl. erhobene Messwerte.								
Beschreibung	Gestützt auf den Auswertungen der Verspätungsdaten von LIEmobil lässt sich festhalten, dass im Jahr 2022 39% aller Ankünfte an Haltestellen eine Verspätung von mindestens 120 Sekunden aufwiesen. 61% aller Ankünfte waren im Umkehrschluss pünktlich bzw. lag deren Verspätung unter 120 Sekunden.								

5.3.1.9 Parkfelderbewirtschaftung in Gemeinden (B 1.4)

B 1.4	Parkfelderbewirtschaftung in Gemeinden	
Bereich	B) Siedlungsentwicklung und Lebensqualität	
Teilziel	B1) Verkehrsarme und landschaftsschonende räumliche Entwicklung	
Indikator	- MIV- / Rad-Pflichtabstellplätze - Verbreitung Parkplatzbewirtschaftung	
Operationa- lisierung	Messgrössen	Verbreitung der Parkplatzbewirtschaftung bei öffentlichen Parkfeldern in Liechtensteiner Gemeinden
	Erhebungsart	Umfrage bei Gemeinden
	Räuml. Abgrenzung	Liechtenstein, differenziert nach Gemeinden
	Sachl. Abgrenzung	Differenzierung in «Bewirtschaftung Ja», «Bewirtschaftung teilweise» und «Bewirtschaftung Nein». Als «bewirtschaftet» gelten Parkplätze, für deren Nutzung Parkgebühren erhoben werden (unabhängig von Höhe und zeitlicher Gestaltung).
	Zeitl. Abgrenzung	Stand per Ende Berichtsjahr
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Beeinflussbarkeit gross über Zielwerte in kommunalen Bau- und/oder Parkplatzreglementen.
	Periodizität der Erhebung	Alle 2 Jahre
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung, Gemeinden
Erhobene Messwerte	Vgl. untenstehende Abbildungen.	
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Mindestens Beibehaltung des aktuellen Stands oder Stärkung/Verbreitung der Parkplatzbewirtschaftung bzw. dessen Lenkungswirkung.	

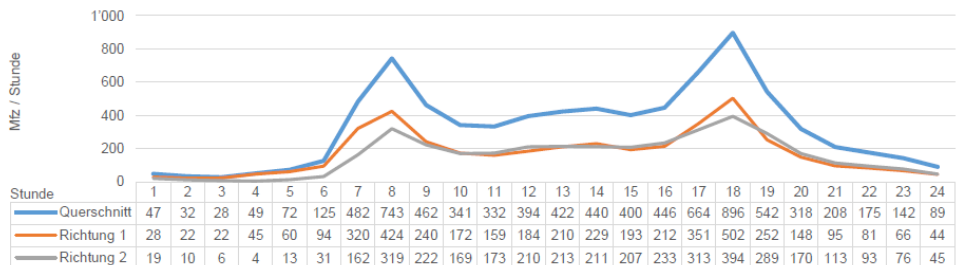
Grafische Darstellung	Öffentliche Parkfelder in Gemeinden: Verbreitung der monetären Parkplatzbewirtschaftung <table border="1" data-bbox="635 465 1390 976"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="3">Form der Parkplatzbewirtschaftung</th> </tr> <tr> <th>Ja (ganze Gde.)</th> <th>Teilweise</th> <th>Nein (ganze Gde.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="11" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Liechtenstein</td> <td>Vaduz</td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Triesen</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Balzers</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Triesenberg</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Schaan</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Planken</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Eschen-Nendeln</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mauren-Schaanwald</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gamprin-Bendern</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ruggell</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Schellenberg</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> </tr> </tbody> </table>			Form der Parkplatzbewirtschaftung			Ja (ganze Gde.)	Teilweise	Nein (ganze Gde.)	Liechtenstein	Vaduz	X			Triesen		X		Balzers			X	Triesenberg			X	Schaan		X		Planken			X	Eschen-Nendeln		X		Mauren-Schaanwald		X		Gamprin-Bendern		X		Ruggell			X	Schellenberg			X
				Form der Parkplatzbewirtschaftung																																																		
		Ja (ganze Gde.)	Teilweise	Nein (ganze Gde.)																																																		
Liechtenstein	Vaduz	X																																																				
	Triesen		X																																																			
	Balzers			X																																																		
	Triesenberg			X																																																		
	Schaan		X																																																			
	Planken			X																																																		
	Eschen-Nendeln		X																																																			
	Mauren-Schaanwald		X																																																			
	Gamprin-Bendern		X																																																			
	Ruggell			X																																																		
	Schellenberg			X																																																		
Beschreibung	<p>In Zuge der vorliegenden Auswertung und Erhebung wurden alle Parkfelder als «bewirtschaftet» eingestuft, für welche eine Parkgebühr (unabhängig von Höhe und zeitlicher Gestaltung) erhoben wird.</p> <p>Es lässt sich festhalten, dass in fünf Gemeinden die öffentlich zur Verfügung stehenden Parkfelder teilweise monetär bewirtschaftet werden. Dies ist der Fall, wenn nebst monetär bewirtschafteten Parkfeldern zum Beispiel auch Parkfelder bestehen, für welche zwar zeitliche Nutzungsbeschränkungen vorhanden sind, aber keine Parkgebühren erhoben werden (Blaue Zonen).</p> <p>Fünf weitere Gemeinden, konkret Balzers, Triesenberg, Planken, Ruggell und Schellenberg, verfügen per Ende 2022 über keine monetäre Parkplatzbewirtschaftung.</p> <p>In der Gemeinde Vaduz ist mit Ausnahme von wenigen Parkfeldern (vor allem ausserhalb der Kernzone) eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung vorhanden.</p>																																																					

5.3.1.10 MIV: Ergebnisse Zählstellen an zentraler Lage (B 2.1)

B 2.1		MIV: Ergebnisse Zählstellen an zentralen Lagen																																																	
Bereich	B) Siedlungsentwicklung und Lebensqualität																																																		
Teilziel	B2) Entlastung / Aufwertung stark belasteter Siedlungsräume																																																		
Indikator	- MIV-Aufkommen im Siedlungsgebiet																																																		
Operationalisierung	Messgrössen	Verkehrsstärke des MIV in DTV und DWV inkl. Schwerverkehrsanteilen																																																	
	Erhebungsart	Auswertung Rohdaten MIV-Zählstellen Liechtenstein																																																	
	Räuml. Abgrenzung	Alle Zählstellen innerhalb Liechtenstein																																																	
	Sachl. Abgrenzung	Differenziert in: - DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr - DWV: Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr - SV-Anteil: Fahrzeugklassen gemäss Standard «Swiss 10»																																																	
	Zeitl. Abgrenzung	Jährliche Entwicklung																																																	
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Mittelfristige Beeinflussbarkeit über Instrumente der Raum-/Verkehrsplanung sowie über Verkehrsmanagement																																																	
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr																																																	
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung																																																	
Erhobene Messwerte	Vgl. untenstehende Abbildungen.																																																		
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehaltung oder mittel- bis langfristige Reduktion des Verkehrsaufkommens auf dem Liechtensteiner Strassennetz.																																																		
Grafische Darstellung³⁷	<p>Zählstelle Ruggell, Rheinbrücke:</p> <p>Richtung 1: — nach Sennwald Richtung 2: — von Sennwald</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>DTV</td> <td>7'810</td> <td>6'670</td> <td>6'260</td> <td>6'940</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="width: 45%;"> <p>Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Querschnitt [Mfz / Tag]</th> <th>Richtung 1 [Mfz / Tag]</th> <th>Richtung 2 [Mfz / Tag]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>DTV</td> <td>6'942</td> <td>3'649</td> <td>3'293</td> </tr> <tr> <td>05:00-22:00</td> <td>6'435</td> <td>3'329</td> <td>3'106</td> </tr> <tr> <td>22:00-05:00</td> <td>507</td> <td>319</td> <td>187</td> </tr> <tr> <td>Anteil SV in %</td> <td>2.1</td> <td>2.1</td> <td>2.1</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th>7'848</th> <th>4'153</th> <th>3'694</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>DWV</td> <td>7'848</td> <td>4'153</td> <td>3'694</td> </tr> <tr> <td>05:00-22:00</td> <td>7'389</td> <td>3'867</td> <td>3'522</td> </tr> <tr> <td>22:00-05:00</td> <td>459</td> <td>287</td> <td>172</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>			Jahr	2018	2019	2020	2021	2022	DTV	7'810	6'670	6'260	6'940			Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]	DTV	6'942	3'649	3'293	05:00-22:00	6'435	3'329	3'106	22:00-05:00	507	319	187	Anteil SV in %	2.1	2.1	2.1		7'848	4'153	3'694	DWV	7'848	4'153	3'694	05:00-22:00	7'389	3'867	3'522	22:00-05:00	459	287	172
Jahr	2018	2019	2020	2021	2022																																														
DTV	7'810	6'670	6'260	6'940																																															
	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]																																																
DTV	6'942	3'649	3'293																																																
05:00-22:00	6'435	3'329	3'106																																																
22:00-05:00	507	319	187																																																
Anteil SV in %	2.1	2.1	2.1																																																
	7'848	4'153	3'694																																																
DWV	7'848	4'153	3'694																																																
05:00-22:00	7'389	3'867	3'522																																																
22:00-05:00	459	287	172																																																

³⁷ Detailliertere Auswertungen können den jährlichen Auswertungsblätter zu den MIV-Zählstellen des Amtes für Hochbau und Raumplanung (AHR) entnommen werden. Online verfügbar unter: https://www.llv.li/files/abi/pdf-llv-abi-dtv_2022.pdf (zuletzt abgerufen am 15.03.2023).

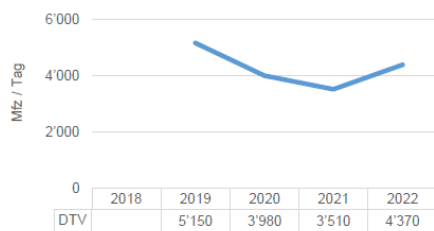
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Ruggell - Nofels:

Richtung 1: nach Nofels
 Richtung 2: von Nofels

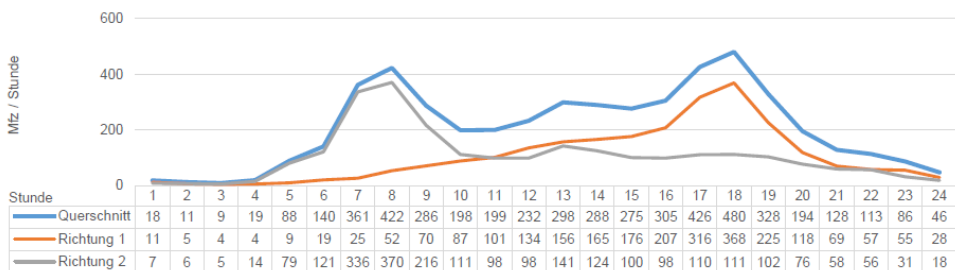
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	4'369	2'170	2'198
05:00-22:00	4'105	2'054	2'052
22:00-05:00	263	117	147
Anteil SV in %	0.5	0.5	0.4
DWV	4'950	2'463	2'487
05:00-22:00	4'673	2'347	2'326
22:00-05:00	277	116	161

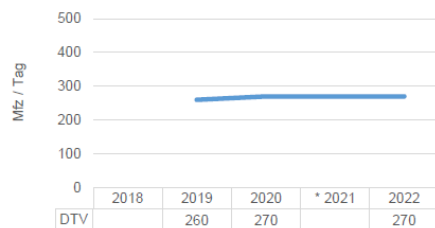
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schellenberg - Nofels:

Richtung 1: nach Schellenberg
 Richtung 2: von Schellenberg

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

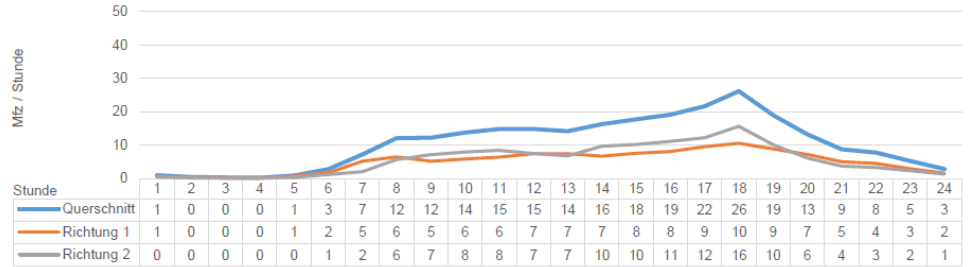


Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	267	128	138
05:00-22:00	254	121	133
22:00-05:00	12	7	5
Anteil SV in %	2.5	4.9	0.3
DWV	251	119	132
05:00-22:00	240	113	128
22:00-05:00	11	6	4

* In diesem Jahr wurden keine Daten erhoben

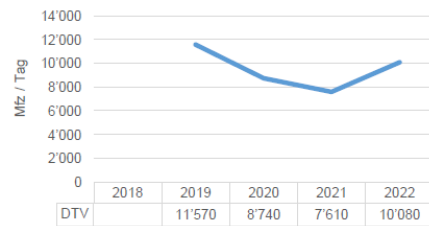
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaanwald - Tisis:

Richtung 1: nach Feldkirch
 Richtung 2: von Feldkirch

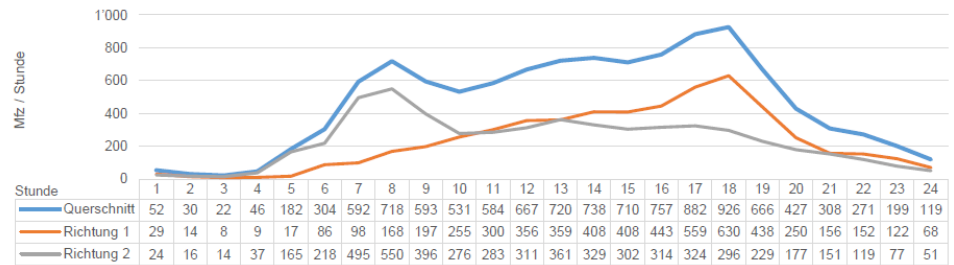
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	10'081	5'023	5'058
05:00-22:00	9'425	4'743	4'682
22:00-05:00	656	279	377
Anteil SV in %	6.2	6.2	6.2
DWV	11'045	5'529	5'516
05:00-22:00	10'394	5'262	5'132
22:00-05:00	650	267	383

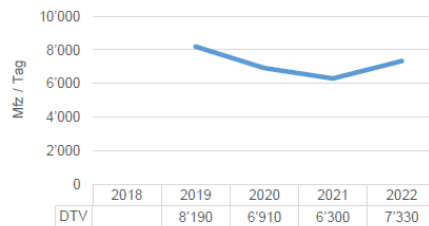
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Eschen - Nendeln:

Richtung 1: nach Eschen
 Richtung 2: von Eschen

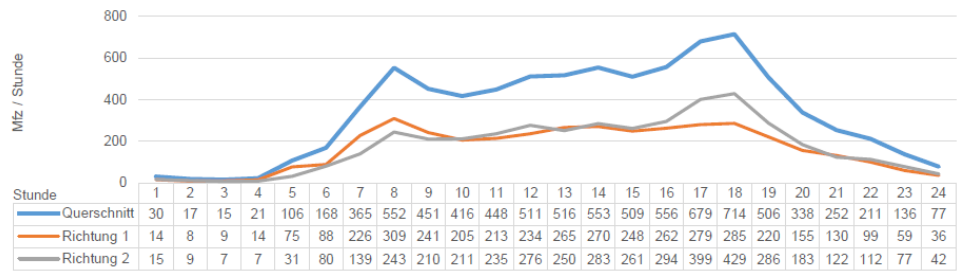
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	7'328	3'587	3'741
05:00-22:00	6'901	3'362	3'539
22:00-05:00	427	225	202
Anteil SV in %	5.9	6.0	5.9
DWV	8'146	3'944	4'201
05:00-22:00	7'743	3'730	4'013
22:00-05:00	403	215	188

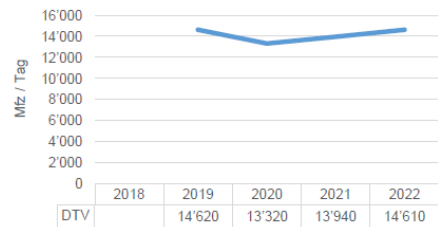
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Eschen - Bendern:

Richtung 1: nach Eschen
 Richtung 2: von Eschen

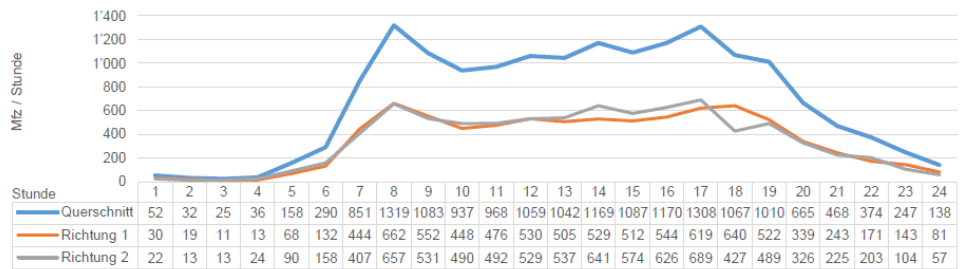
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	14'614	7'179	7'435
05:00-22:00	13'883	6'795	7'088
22:00-05:00	731	384	347
Anteil SV in %	4.6	4.5	4.6
DWV	16'556	8'231	8'325
05:00-22:00	15'868	7'867	8'001
22:00-05:00	688	364	324

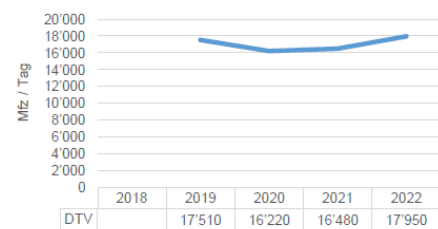
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Bendern, Rheinbrücke:

Richtung 1: nach Haag
 Richtung 2: von Haag

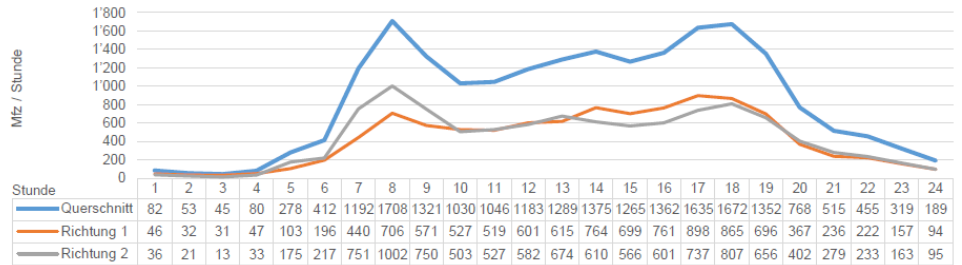
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	17'954	8'973	8'980
05:00-22:00	16'849	8'406	8'444
22:00-05:00	1'104	567	537
Anteil SV in %	4.0	4.1	3.8
DWV	20'626	10'193	10'432
05:00-22:00	19'579	9'683	9'896
22:00-05:00	1'046	510	536

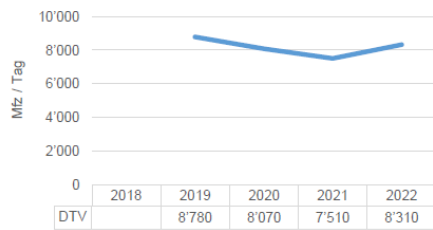
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan - Nendeln:

Richtung 1: nach Nendeln
 Richtung 2: von Nendeln

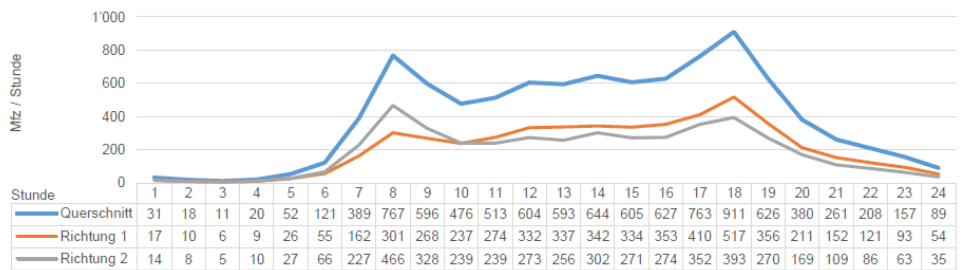
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	8'313	4'392	3'922
05:00-22:00	7'907	4'161	3'746
22:00-05:00	406	230	176
Anteil SV in %	4.5	4.8	4.1
DWV	9'461	4'979	4'482
05:00-22:00	9'083	4'764	4'320
22:00-05:00	378	215	163

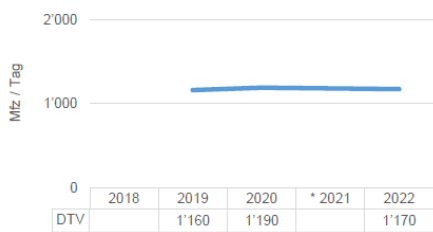
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan - Planken:

Richtung 1: nach Schaan
 Richtung 2: von Schaan

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

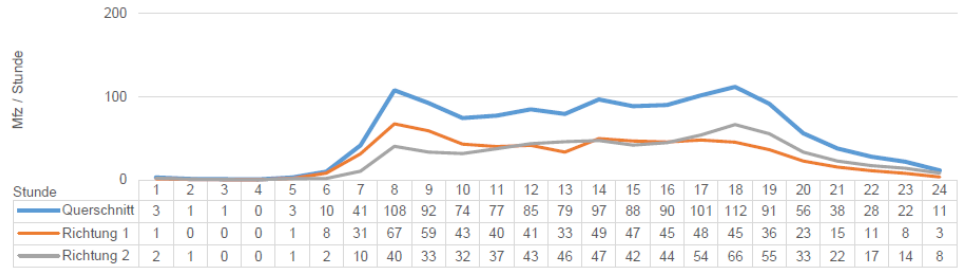


Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	1'175	588	587
05:00-22:00	1'129	571	558
22:00-05:00	46	17	29
Anteil SV in %	2.9	2.9	2.9
DWV	1'306	656	650
05:00-22:00	1'266	641	624
22:00-05:00	40	14	26

* In diesem Jahr wurden keine Daten erhoben

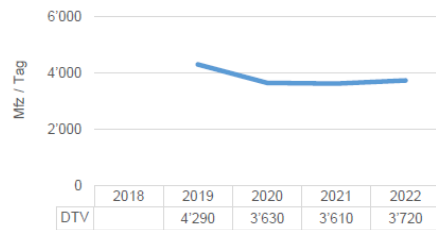
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Industriestrasse:

Richtung 1: nach Feldkircherstrasse
 Richtung 2: von Feldkircherstrasse

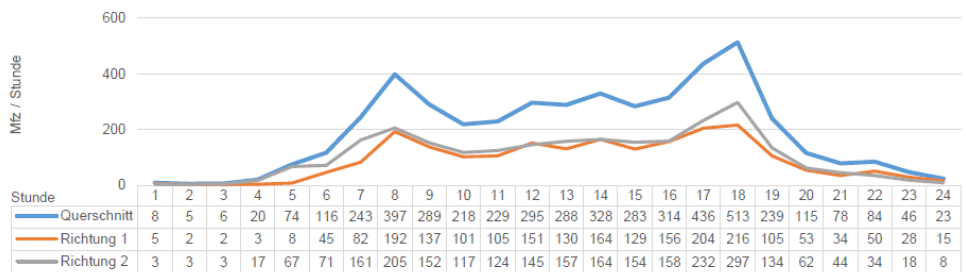
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	3'724	1'695	2'029
05:00-22:00	3'563	1'635	1'927
22:00-05:00	162	60	102
Anteil SV in %	5.2	5.2	5.2
DWV	4'648	2'120	2'528
05:00-22:00	4'466	2'057	2'408
22:00-05:00	183	63	120

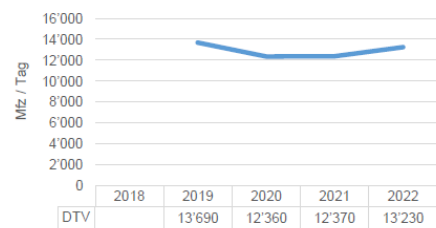
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Rheinbrücke:

Richtung 1: nach Buchs
 Richtung 2: von Buchs

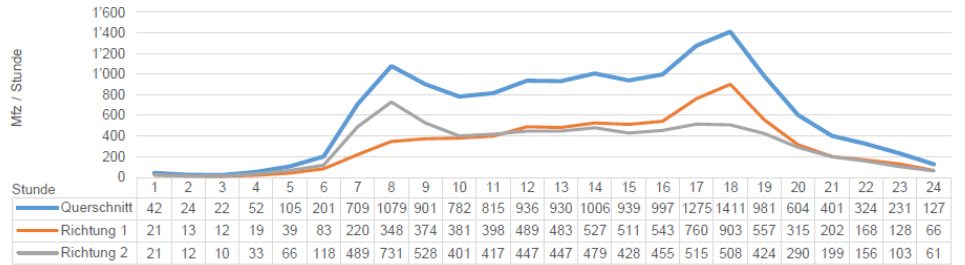
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	13'228	6'678	6'550
05:00-22:00	12'542	6'336	6'207
22:00-05:00	686	342	343
Anteil SV in %	3.5	3.7	3.2
DWV	14'895	7'560	7'336
05:00-22:00	14'292	7'262	7'030
22:00-05:00	603	297	306

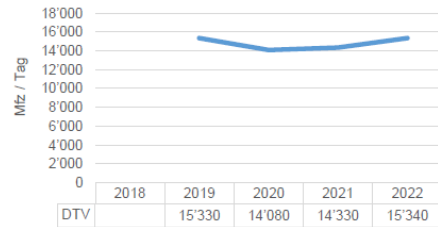
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, Mühleholz:

Richtung 1: nach Vaduz
 Richtung 2: von Vaduz

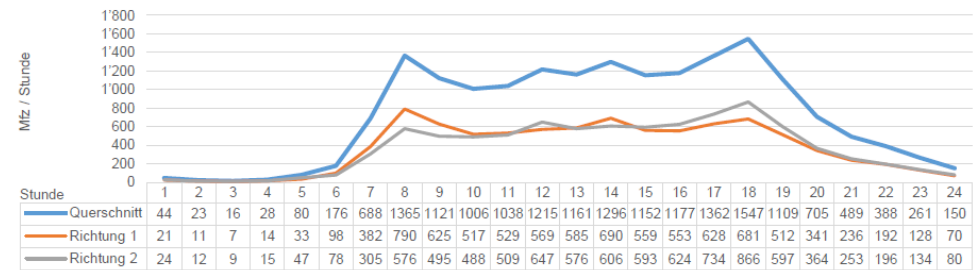
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	15'340	7'624	7'715
05:00-22:00	14'656	7'300	7'356
22:00-05:00	684	325	359
Anteil SV in %	2.5	2.5	2.5
DWV	17'598	8'772	8'826
05:00-22:00	16'995	8'489	8'506
22:00-05:00	603	283	321

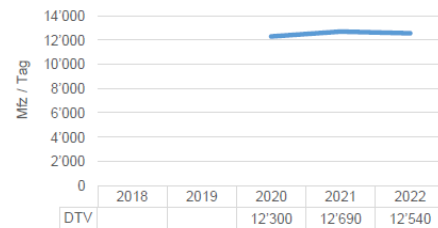
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, Spania:

Richtung 1: nach Vaduz
 Richtung 2: von Vaduz

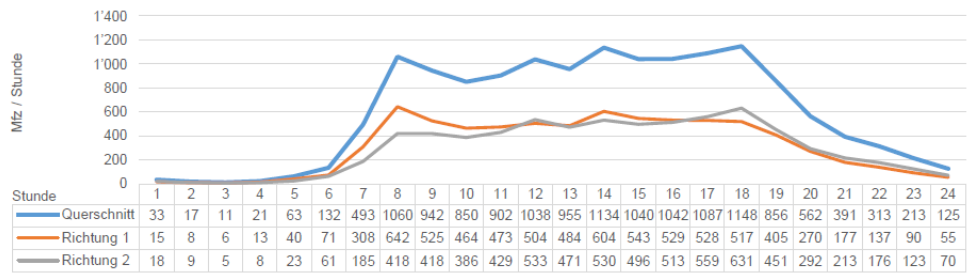
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	12'542	6'462	6'080
05:00-22:00	11'996	6'207	5'789
22:00-05:00	546	255	291
Anteil SV in %	3.4	3.3	3.4
DWV	14'427	7'409	7'018
05:00-22:00	13'944	7'182	6'762
22:00-05:00	483	227	257

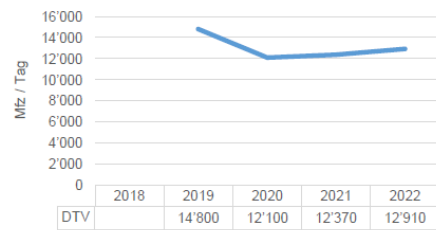
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, Zollstrasse Rheinbrücke:

Richtung 1: nach Vaduz
 Richtung 2: von Vaduz

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

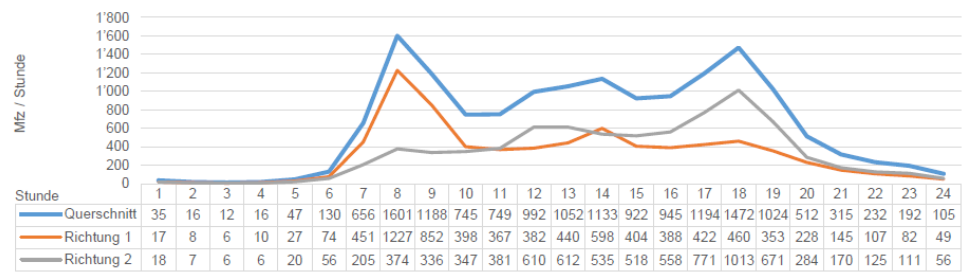


Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	12'913	6'327	6'586
05:00-22:00	12'452	6'103	6'349
22:00-05:00	461	224	237
Anteil SV in %	2.5	2.8	2.2

DWV	15'285	7'495	7'790
05:00-22:00	14'862	7'296	7'566
22:00-05:00	423	199	224

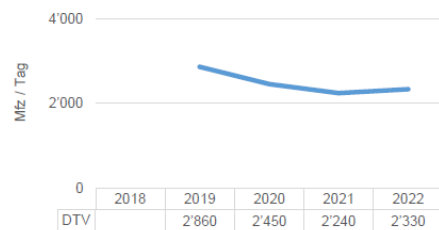
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, Rheindamm:

Richtung 1: nach Triesen
 Richtung 2: von Triesen

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

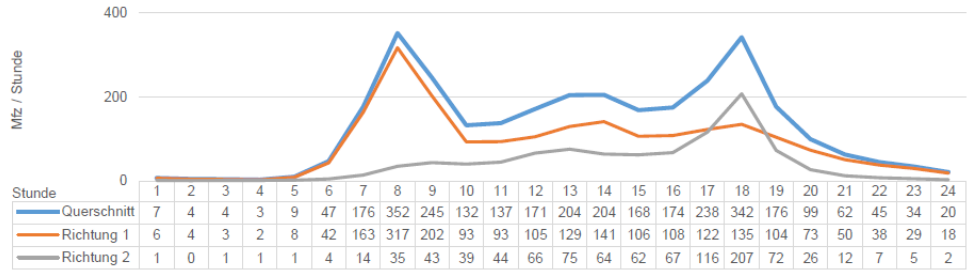


Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	2'327	1'613	714
05:00-22:00	2'248	1'545	703
22:00-05:00	79	68	12
Anteil SV in %	2.1	1.9	2.5

DWV	3'054	2'089	965
05:00-22:00	2'973	2'019	954
22:00-05:00	81	70	11

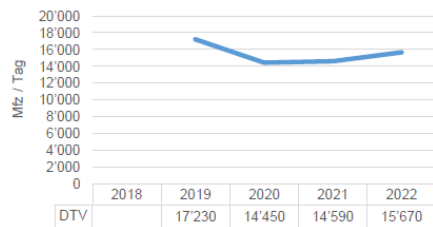
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, Rheinbrücke:

Richtung 1: nach Sevelen
 Richtung 2: von Sevelen

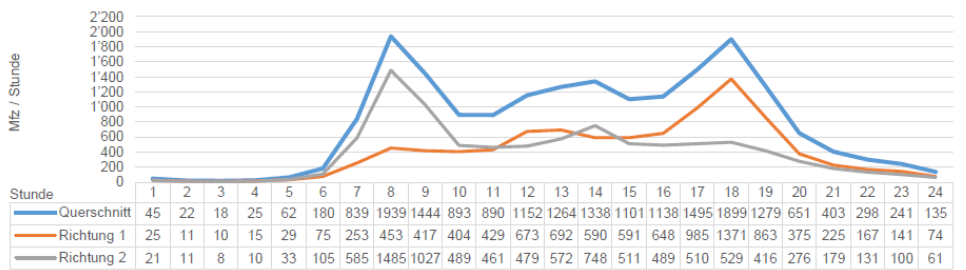
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	15'670	7'961	7'709
05:00-22:00	15'084	7'642	7'443
22:00-05:00	586	319	267
Anteil SV in %	2.2	2.3	2.2
DWV	18'751	9'516	9'235
05:00-22:00	18'202	9'211	8'991
22:00-05:00	549	305	244

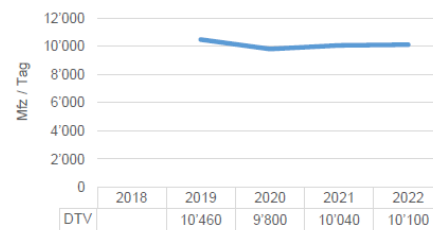
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Triesen, Hoval:

Richtung 1: nach Triesen
 Richtung 2: von Triesen

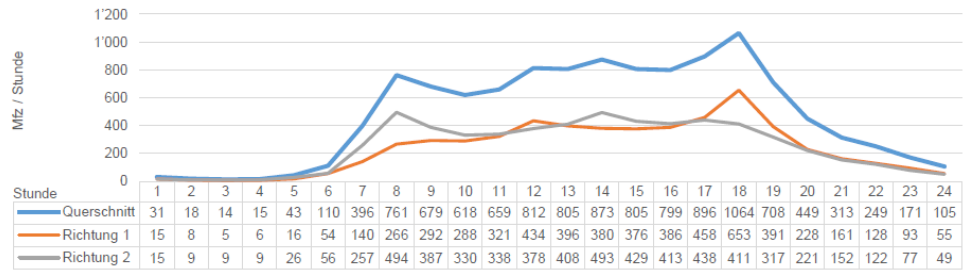
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	10'099	4'922	5'177
05:00-22:00	9'624	4'682	4'942
22:00-05:00	475	240	235
Anteil SV in %	3.1	3.2	3.1
DWV	11'390	5'552	5'838
05:00-22:00	10'995	5'352	5'642
22:00-05:00	395	200	196

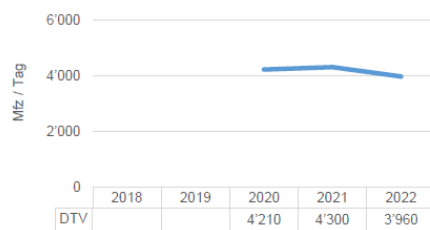
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Triesen, Meierhof:

Richtung 1: nach Vaduz
 Richtung 2: von Vaduz

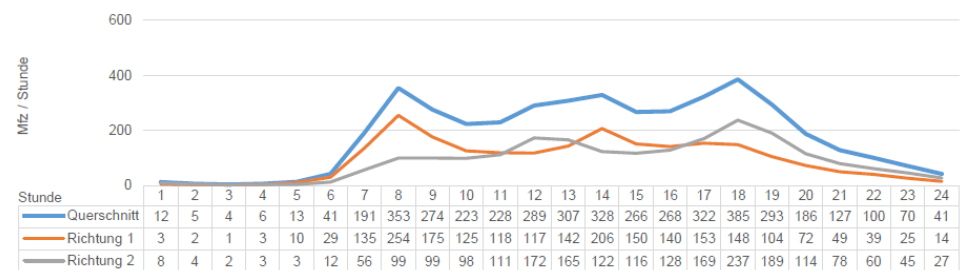
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	3'958	2'031	1'926
05:00-22:00	3'788	1'964	1'824
22:00-05:00	169	67	103
Anteil SV in %	3.7	3.6	3.9
DWV	4'332	2'214	2'117
05:00-22:00	4'181	2'156	2'026
22:00-05:00	150	59	91

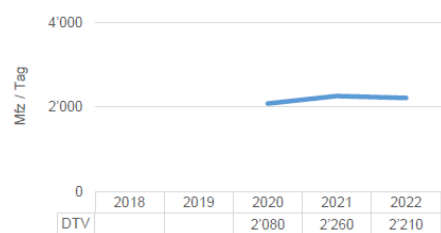
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Triesen - Triesenberg:

Richtung 1: nach Triesen
 Richtung 2: von Triesen

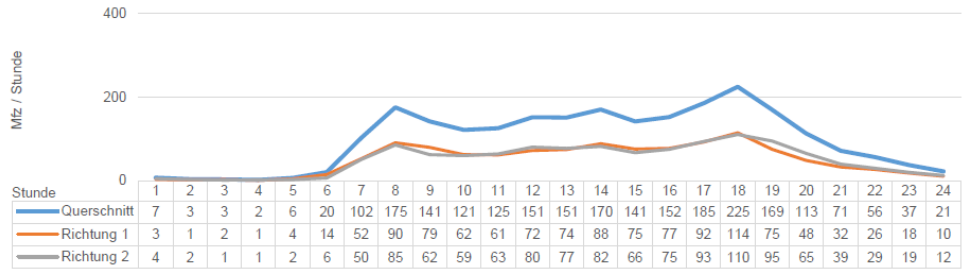
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	2'215	1'107	1'108
05:00-22:00	2'123	1'064	1'059
22:00-05:00	92	44	49
Anteil SV in %	1.9	1.9	2.0
DWV	2'346	1'169	1'177
05:00-22:00	2'267	1'131	1'136
22:00-05:00	79	38	41

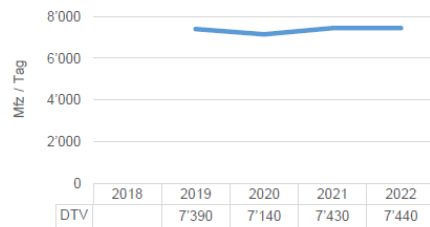
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Triesen - Balzers:

Richtung 1: — nach Balzers
 Richtung 2: — von Balzers

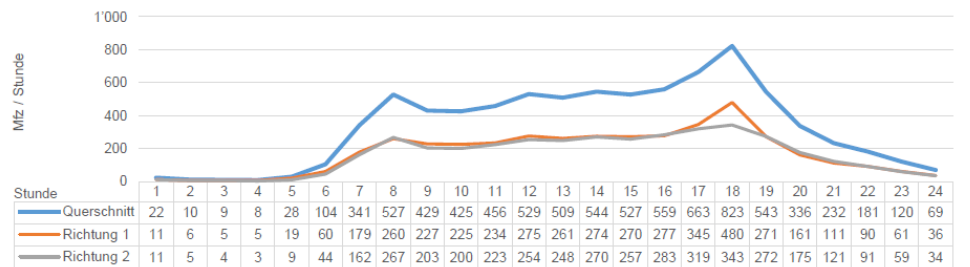
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	7'437	3'808	3'630
05:00-22:00	7'127	3'645	3'482
22:00-05:00	311	163	148
Anteil SV in %	3.5	3.5	3.5
DWV	7'996	4'140	3'856
05:00-22:00	7'730	3'998	3'732
22:00-05:00	267	142	125

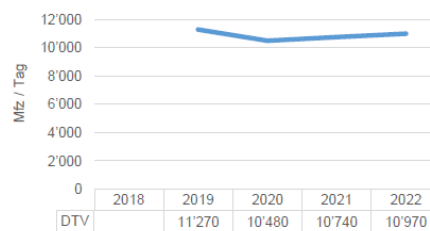
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Balzers, Rheinbrücke:

Richtung 1: — nach Balzers
 Richtung 2: — von Balzers

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

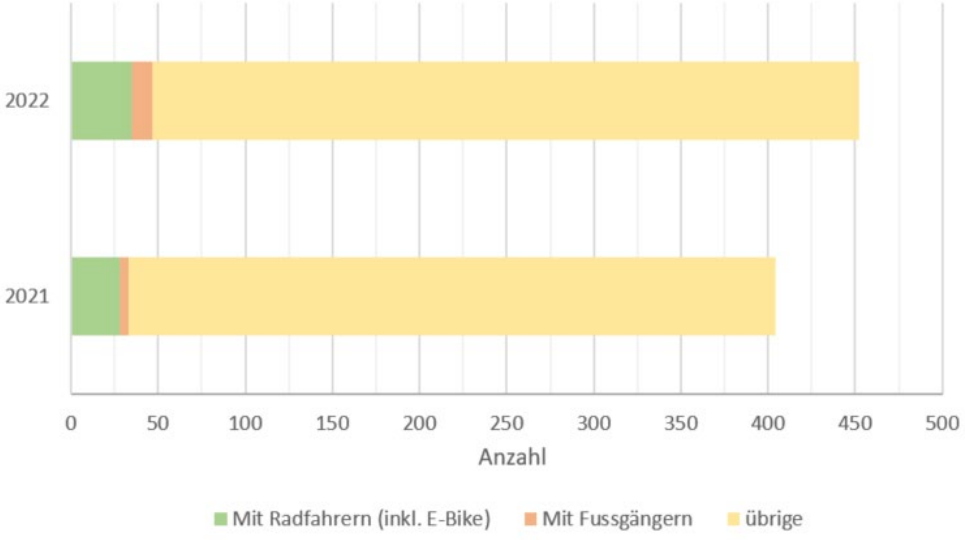
	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	10'968	5'361	5'606
05:00-22:00	10'528	5'120	5'408
22:00-05:00	440	241	199
Anteil SV in %	3.0	3.0	2.9
DWV	12'243	5'973	6'271
05:00-22:00	11'845	5'749	6'096
22:00-05:00	398	224	175

	Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)																								
	Stunde	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
	Querschnitt	30	16	14	21	66	206	710	1036	754	582	601	690	779	780	694	780	1017	1320	841	488	318	247	162	90
	Richtung 1	17	9	8	10	39	120	406	560	409	273	297	334	386	356	326	359	426	535	421	254	163	123	88	53
	Richtung 2	13	7	7	11	27	85	304	476	345	309	304	356	393	425	368	421	591	786	421	234	155	124	74	36
Beschreibung	<p>Es lässt sich anhand der oben aufgeführten Daten der MIV-Messstellen festhalten, dass das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) auf dem Liechtensteiner Strassennetz im Berichtsjahr, verglichen mit dem Vorjahr 2021, an den meisten Zählstellenstandorten zugenommen hat. In den Jahren 2020 und 2021 war das Verkehrsaufkommen tendenziell noch eher rückläufig.</p> <p>Zwischen Eschen und Bendern ist das Verkehrsaufkommen im Jahr 2020, verglichen mit dem Vorjahr 2019, zurückgegangen, in den nachfolgenden Jahren 2021 und 2022 jedoch wieder stetig angestiegen. Ebenso an der Messstelle Bendern Rheinbrücke, Schaan Rheinbrücke, Vaduz Mühleholz, Vaduz Zollstrasse Rheinbrücke, Vaduz Rheinbrücke, Triesen Hoval sowie zwischen Triesen und Balzers und an der Rheinbrücke in Balzers.</p> <p>An der Messstelle Vaduz Rheindamm hat das Verkehrsaufkommen im Jahr 2020 ebenfalls abgenommen. Der Tiefststand war jedoch erst im darauffolgenden Jahr 2021 zu verzeichnen. Im Berichtsjahr ist auch hier das Verkehrsaufkommen wieder angestiegen. Am Messstandort Schaan, Industrie-strasse, war im Jahr 2020 ebenso ein Rückgang im Verkehrsaufkommen feststellbar. Seither bewegt sich dieses jedoch auf relativ gleichbleibendem Niveau.</p> <p>An den Messstandorten Schellenberg-Nofels und Schaan-Planken war das Verkehrsaufkommen seit 2019 ungefähr gleichbleibend, selbst während den Jahren 2020, 2021 und 2022 war kein bedeutender Rückgang im Verkehrsaufkommen messbar. Am Standort Triesen Meierhof konnte in den Jahren 2020 und 2021 ebenfalls ein konstantes Verkehrsaufkommen verzeichnet werden, welches im Berichtsjahr, verglichen mit den vorhergehenden Jahren, wieder abgenommen hat.</p> <p>Zwischen Triesen und Triesenberg konnten zwischen 2020 und 2021 zunehmende Verkehrsströme verzeichnet werden, im Jahr 2022 sind die</p>																								

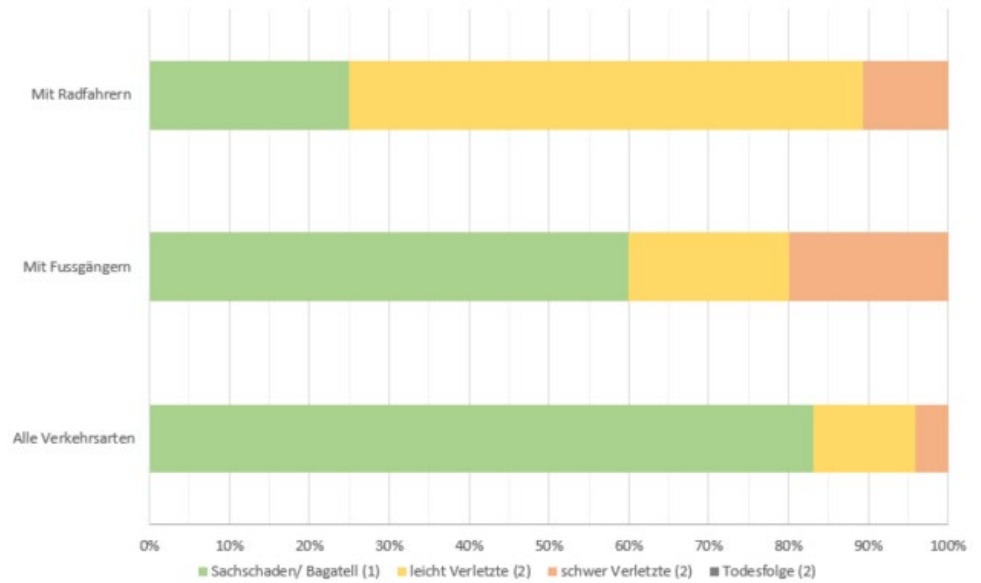
	<p>Zahlen stagniert. An der Zählstelle Vaduz Spania ist das Verkehrsaufkommen im Jahr 2021 verglichen mit dem Vorjahr 2020 auch leicht angestiegen. Das Verkehrsaufkommen im Berichtsjahr 2022 liegt hingegen wieder etwas tiefer als noch im Vorjahr.</p> <p>Der Schwerverkehrsanteil gemäss «Swiss10»-Standard liegt an den Zählstellenstandorten Schaanwald-Tisis sowie Eschen-Nendeln am höchsten. Er beträgt 6.2% bzw. 5.9% aller gemessenen Fahrten. Auf der Industriestrasse in Schaan liegt dieser Wert dann schon etwas tiefer, bei rund 5.2%. Der tiefste Schwerverkehrsanteil konnte zwischen Ruggell und Nofels mit 0.5% gemessen werden.</p>
--	---

5.3.1.11 Strassenverkehrsunfälle nach Verkehrsart (C 2.1)

C 2.1	Strassenverkehrsunfälle nach Verkehrsart													
Bereich	C) Verkehrssicherheit													
Teilziel	C2) Minimierung Personen- und Sachschäden													
Indikator	- Häufigkeit Strassenverkehrsunfälle je Verkehrsart													
Operationalisierung	Messgrössen	Anzahl polizeilich registrierte Unfälle nach Verkehrsart												
	Erhebungsart	Auswertung Verkehrsunfallstatistik der Landespolizei												
	Räuml. Abgrenzung	Innerhalb Liechtenstein												
	Sachl. Abgrenzung	Differenzierung nach Verkehrsart: - Verkehrsunfälle total - Verkehrsunfälle mit Fussgängerbeteiligung - Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung Differenziert nach Unfallschwere: - Sachschaden bzw. unverletzt - leichte Verletzung - schwere Verletzung - mit Todesfolge												
	Zeitl. Abgrenzung	Auswertung für Berichtsjahr												
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	In begrenztem Rahmen: Durch Verkehrssicherheitsmassnahmen bzw. eine sichere Verkehrsinfrastruktur												
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr												
	Datenbereitsteller	Landespolizei												
Erhobene Messwerte	Anzahl Verkehrsunfälle nach Verkehrsart:													
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>404</td> <td>452</td> </tr> <tr> <td>Mit Fussgängern</td> <td>5</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Mit Radfahrern (inkl. E-Bike)</td> <td>28</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table>		2021	2022	Total	404	452	Mit Fussgängern	5	12	Mit Radfahrern (inkl. E-Bike)	28	35
	2021	2022												
Total	404	452												
Mit Fussgängern	5	12												
Mit Radfahrern (inkl. E-Bike)	28	35												

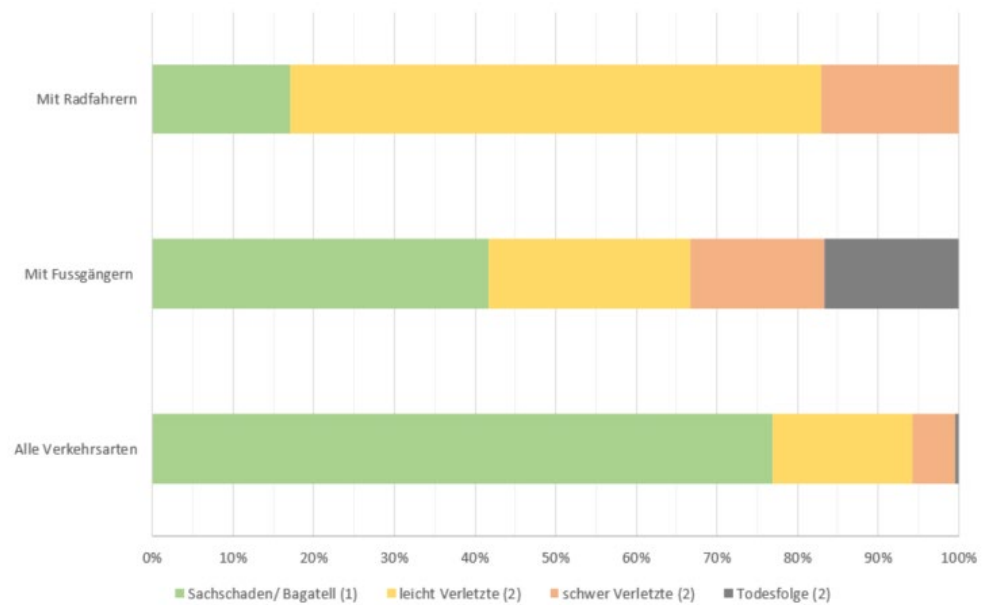
	<p>Anzahl Verkehrsunfälle nach Unfallschwere:</p> <table border="1" data-bbox="523 421 1492 772"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Sachschaden/ Bagatell⁽¹⁾</th> <th>leicht Verletzte⁽²⁾</th> <th>schwer Verletzte⁽²⁾</th> <th>mit Todesfolge⁽²⁾</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">2021</td> <td>Alle Verkehrsarten</td> <td>343</td> <td>53</td> <td>17</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Mit Fussgängern</td> <td>3⁽³⁾</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Mit Radfahrern</td> <td>7⁽³⁾</td> <td>18</td> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">2022</td> <td>Alle Verkehrsarten</td> <td>356</td> <td>80</td> <td>25</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Mit Fussgängern</td> <td>5⁽³⁾</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Mit Radfahrern</td> <td>6⁽³⁾</td> <td>23</td> <td>6</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(1) Anzahl Unfälle (2) Anzahl Verletzte (3) nicht leicht oder schwer Verletzte</p>			Sachschaden/ Bagatell ⁽¹⁾	leicht Verletzte ⁽²⁾	schwer Verletzte ⁽²⁾	mit Todesfolge ⁽²⁾	2021	Alle Verkehrsarten	343	53	17	0	Mit Fussgängern	3 ⁽³⁾	1	1	0	Mit Radfahrern	7 ⁽³⁾	18	3	0	2022	Alle Verkehrsarten	356	80	25	2	Mit Fussgängern	5 ⁽³⁾	3	2	2	Mit Radfahrern	6 ⁽³⁾	23	6	0
		Sachschaden/ Bagatell ⁽¹⁾	leicht Verletzte ⁽²⁾	schwer Verletzte ⁽²⁾	mit Todesfolge ⁽²⁾																																		
2021	Alle Verkehrsarten	343	53	17	0																																		
	Mit Fussgängern	3 ⁽³⁾	1	1	0																																		
	Mit Radfahrern	7 ⁽³⁾	18	3	0																																		
2022	Alle Verkehrsarten	356	80	25	2																																		
	Mit Fussgängern	5 ⁽³⁾	3	2	2																																		
	Mit Radfahrern	6 ⁽³⁾	23	6	0																																		
<p>Zielwerte</p>	<p>Entwicklungsrichtung: Mindestens Beibehaltung oder Reduktion der Anzahl Strassenverkehrsunfälle sowie deren Schwere</p>																																						
<p>Grafische Darstellung</p>	<p>Anzahl Verkehrsunfälle nach Verkehrsart:</p>  <table border="1" data-bbox="523 1108 1492 1646"> <caption>Data for 'Anzahl Verkehrsunfälle nach Verkehrsart'</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Mit Radfahrern (inkl. E-Bike)</th> <th>Mit Fussgängern</th> <th>übrige</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021</td> <td>7</td> <td>3</td> <td>395</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>6</td> <td>5</td> <td>445</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Mit Radfahrern (inkl. E-Bike)	Mit Fussgängern	übrige	2021	7	3	395	2022	6	5	445																										
Jahr	Mit Radfahrern (inkl. E-Bike)	Mit Fussgängern	übrige																																				
2021	7	3	395																																				
2022	6	5	445																																				

Anzahl Verkehrsunfälle nach Unfallschwere (2021):



(1) Anzahl Unfälle. Fussgänger und Radfahrer: nicht leicht oder schwer Verletzte
 (2) Anzahl Verletzte

Anzahl Verkehrsunfälle nach Unfallschwere (2022):



(1) Anzahl Unfälle. Fussgänger und Radfahrer: nicht leicht oder schwer Verletzte
 (2) Anzahl Verletzte

Beschreibung

Es kann anhand der oben aufgeführten Daten festgehalten werden, dass sich im Berichtsjahr 2022 insgesamt mehr Verkehrsunfälle ereignet haben, als noch im Vorjahr (+12%). Es hat zudem mehr Verkehrsunfälle mit

	<p>Fussgängerbeteiligung (+140%) und Radfahrerbeteiligung (+25%) gegeben. Bei Letzteren sind auch Verkehrsunfälle mit E-Bikes eingeschlossen.</p> <p>Vergleicht man die Unfallschwere aller Verkehrsarten zwischen den Jahren 2021 und 2022, kann festgestellt werden, dass die Anzahl Verkehrsunfälle mit Sachschaden bzw. ohne leicht oder schwer verletzte Fussgänger oder Radfahrer im Berichtsjahr anteilmässig leicht gesunken ist, der Anteil an leicht Verletzten leicht angestiegen ist, der Anteil an schwer Verletzten ebenfalls leicht angestiegen ist und auch Verkehrsunfälle mit Todesfolge verzeichnet werden mussten. Diese sind vollumfänglich Verkehrsunfällen mit Fussgängerbeteiligung zuzuschreiben. Im Vorjahr 2021 gab es keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge.</p> <p>In der Folge hat im Berichtsjahr der Anteil an nicht leicht oder schwer verletzten Fussgängern bei Verkehrsunfällen abgenommen, der Anteil an leicht Verletzten leicht zugenommen, der Anteil an schwer Verletzten leicht abgenommen.</p> <p>Bei Verkehrsunfällen mit Radbeteiligung hat der Anteil an Unverletzten im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls abgenommen. Der Anteil an leicht Verletzten hat stagniert. Dafür ist der Anteil an schwer Verletzten leicht angestiegen.</p>
--	--

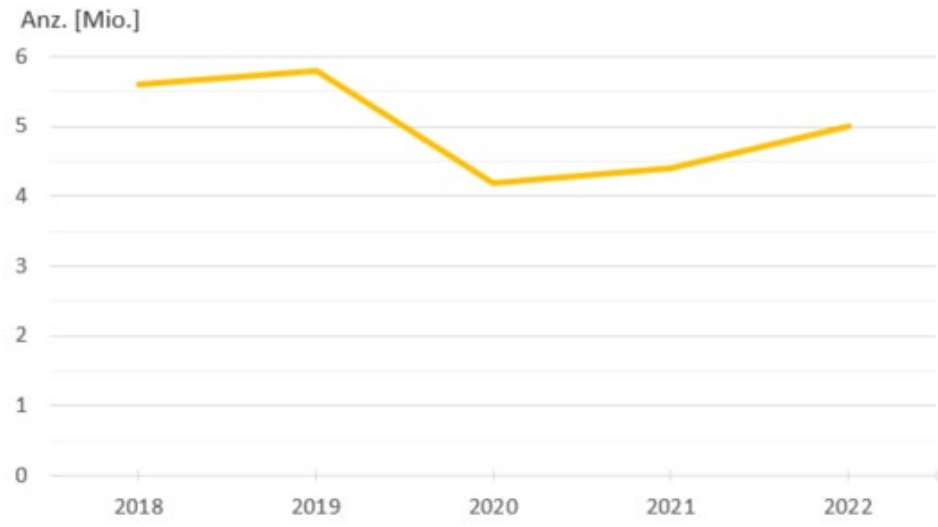
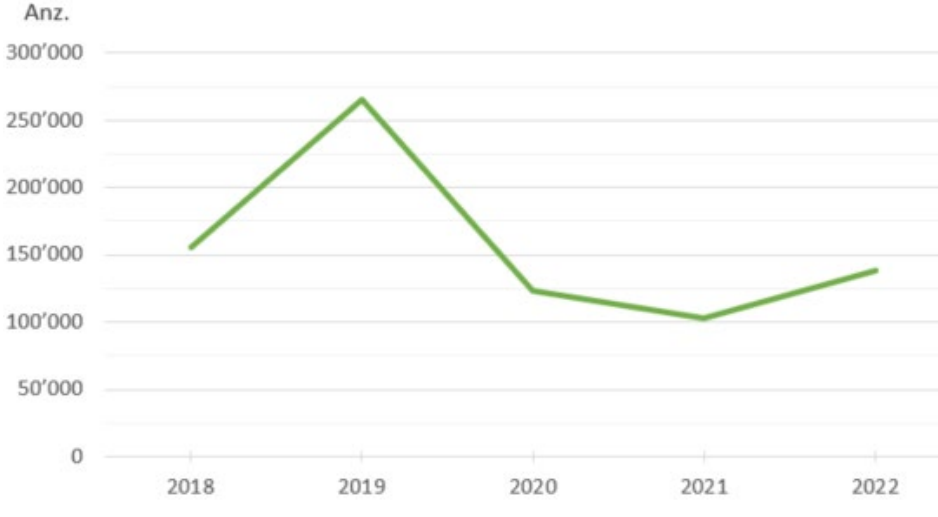
5.3.1.12 ÖV: Energieeffizienz (D 1.5)

D 1.5		Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr											
Bereich	D) Energie, Umwelt und Gesellschaft												
Teilziel	D1) Energieversorgung und Minimierung verkehrsbedingter Ressourcenverbrauch und Belastung für Umwelt und Gesundheit												
Indikator	- Endenergieverbrauch												
Operationalisierung	Messgrößen	Energieeffizienz Linienbusse in Kilowattstunden pro Personenkilometer [kWh/Pkm]											
	Erhebungsart	Fahrgastzähler an LIEmobil-Fahrzeugen und Energiebedarf gemäss Ausschreibung der Transportleistungen											
	Räuml. Abgrenzung	Für Liechtenstein											
	Sachl. Abgrenzung	Nur Busse auf Hauptliniennetz der LIEmobil											
	Zeitl. Abgrenzung	Auswertung für Berichtsjahr											
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Beeinflussbarkeit durch politische Vorgaben, Förderung ÖV-Nutzung, Förderung Fuss-/Radverkehr und Förderung effizienter Antriebstechnologien											
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr											
	Datenbereitsteller	Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil											
Erhobene Messwerte	Energieeffizienz Linienbusse Hauptliniennetz: <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Jahr</th> </tr> <tr> <th></th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]</td> <td>10.02</td> </tr> <tr> <td>Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]</td> <td>21.53</td> </tr> <tr> <td>Energieeffizienz Linienbusse [kWh/Pkm]</td> <td>0.47</td> </tr> </tbody> </table>				Jahr		2022	Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]	10.02	Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]	21.53	Energieeffizienz Linienbusse [kWh/Pkm]	0.47
	Jahr												
	2022												
Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]	10.02												
Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]	21.53												
Energieeffizienz Linienbusse [kWh/Pkm]	0.47												
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehaltung des aktuellen Stands oder Erhöhung der Energieeffizienz im ÖV												

Grafische Darstellung	<p>Energieeffizienz Linienbusse Hauptliniennetz:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Metric</th> <th>Value</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]</td> <td>21.5</td> </tr> <tr> <td>Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Energieeffizienz Linienbusse [kWh/Pkm]</td> <td>0.47</td> </tr> </tbody> </table>	Metric	Value	Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]	21.5	Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]	10	Energieeffizienz Linienbusse [kWh/Pkm]	0.47
Metric	Value								
Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]	21.5								
Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]	10								
Energieeffizienz Linienbusse [kWh/Pkm]	0.47								
Beschreibung	<p>Basierend auf den obigen Daten lässt sich festhalten, dass im Berichtsjahr 2022 rund 21.5 Mio. Personenkilometer auf dem Hauptliniennetz der LIEmobil-Busse in Liechtenstein geleistet wurden. Der hierfür erforderliche Endenergieverbrauch liegt gemäss Ausschreibung der Transportleistungen für die Jahre 2021 bis 2031 bei rund 10 Mio. kWh. Hieraus ergibt sich für das Berichtsjahr 2022 ein Energiebedarf von 0.47 kWh pro geleisteter Personenkilometer auf dem Hauptliniennetz der LIEmobil.</p>								

5.3.1.13 ÖV: Fahrgastzahlen LIEmobil und ÖBB (D 2.1)

D 2.1	ÖV: Fahrgastzahlen LIEmobil und ÖBB																					
Bereich	D) Energie, Umwelt und Gesellschaft																					
Teilziel	D2) ÖV und Fuss-/Radverkehr sind attraktive Alternativen zum MIV																					
Indikator	- Nutzung ÖV																					
Operationa- lisierung	Messgrößen	Summe Ein- und Aussteiger pro Jahr																				
	Erhebungsart	Mittels Fahrgastzähler in den Fahrzeugen. Hochrechnung, falls Daten nicht vollständig vorhanden.																				
	Räuml. Abgrenzung	Ein- und Aussteiger in Liechtenstein																				
	Sachl. Abgrenzung	LIEmobil: Alle Verkehrsdienste inkl. Verstärkerfahrten, Skibusse u.a.m. ÖBB: Nur Züge mit Halt in Liechtenstein																				
	Zeitl. Abgrenzung	Einsteigerzahlen ganzjährig																				
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Eingriffsmöglichkeit über Instrumente der Raum- und Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement und Pricing/Tarifierung																				
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr																				
Erhobene Messwerte	<table border="1" data-bbox="758 1205 1265 1464"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Jahr</th> <th colspan="2">Jährliche Fahrgastzahlen</th> </tr> <tr> <th>LIEmobil [Mio.]</th> <th>ÖBB</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2018</td> <td>5.6</td> <td>155'700</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>5.8</td> <td>265'307</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>4.2</td> <td>123'673</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>4.4</td> <td>103'394</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>5.0</td> <td>138'861 ⁽¹⁾</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Jährliche Fahrgastzahlen		LIEmobil [Mio.]	ÖBB	2018	5.6	155'700	2019	5.8	265'307	2020	4.2	123'673	2021	4.4	103'394	2022	5.0	138'861 ⁽¹⁾	(1) Es handelt sich hierbei um eine Hochrechnung, da die effektiven Fahrgastzahlen der ÖBB für das Jahr 2022 noch nicht vorlagen.
	Jahr		Jährliche Fahrgastzahlen																			
LIEmobil [Mio.]		ÖBB																				
2018	5.6	155'700																				
2019	5.8	265'307																				
2020	4.2	123'673																				
2021	4.4	103'394																				
2022	5.0	138'861 ⁽¹⁾																				
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehaltung oder Steigerung der Anzahl Fahrgäste im ÖV.																					

<p>Grafische Darstellung</p>	<p>Fahrgastzahlen LIEmobil:</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Anz. [Mio.]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2018</td> <td>5.6</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>4.2</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>4.4</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>5.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Fahrgastzahlen ÖBB:</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Anz.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2018</td> <td>150'000</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>265'000</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>120'000</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>100'000</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>135'000</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Anz. [Mio.]	2018	5.6	2019	5.8	2020	4.2	2021	4.4	2022	5.0	Jahr	Anz.	2018	150'000	2019	265'000	2020	120'000	2021	100'000	2022	135'000
Jahr	Anz. [Mio.]																								
2018	5.6																								
2019	5.8																								
2020	4.2																								
2021	4.4																								
2022	5.0																								
Jahr	Anz.																								
2018	150'000																								
2019	265'000																								
2020	120'000																								
2021	100'000																								
2022	135'000																								
<p>Beschreibung</p>	<p>Basierend auf den obigen Daten lässt sich festhalten, dass die Anzahl Ein- und Aussteiger in Liechtenstein bei der LIEmobil sowie bei der in Liechtenstein verkehrenden ÖBB-Linie Buchs-Feldkirch im Berichtsjahr 2022, verglichen mit dem Vorjahr 2021, wieder etwas angestiegen ist. Den bisherigen Höchststand erreichten beide Angebote im Jahr 2019 mit rund 265'000 Fahrgästen bei der ÖBB sowie rund 5.8 Mio. Fahrgästen bei den LIEmobil-Bussen. In den Jahren 2020 und 2021 war bei der ÖBB ein deutlicher Einbruch zu verzeichnen. Ebenso im Jahr 2020 bei den LIEmobil.</p>																								

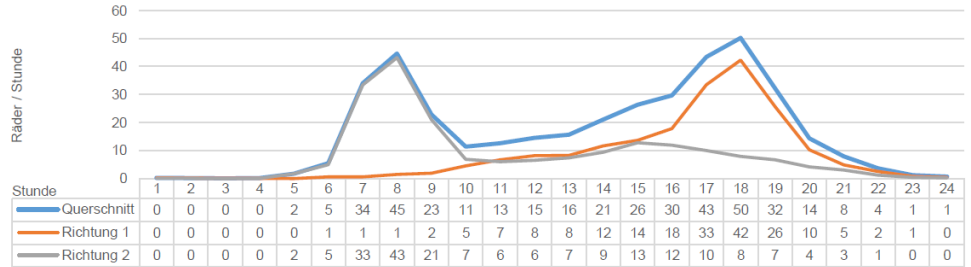
	<p>Im Berichtsjahr 2022 waren auf der ÖBB-Linie rund 139'000 Ein- und Aussteiger (Hochrechnung) und bei den LIEmobil-Bussen rund 5 Mio. Ein- und Aussteiger zu verzeichnen.</p>
--	---

5.3.1.14 Radverkehr: Verkehrsaufkommen an Zählstellen (D 2.2)

D 2.2		Radverkehr: Verkehrsaufkommen an Zählstellen																																									
Bereich	D) Energie, Umwelt und Gesellschaft																																										
Teilziel	D2) ÖV und Fuss-/Radverkehr sind attraktive Alternativen zum MIV																																										
Indikator	- Nutzung Radverkehrsinfrastruktur																																										
Operationalisierung	Messgrößen	Verkehrsstärken des Radverkehrs in DTV und DWV																																									
	Erhebungsart	Auswertung Rohdaten Rad-Zählstellen Liechtenstein																																									
	Räuml. Abgrenzung	Alle Zählstellen innerhalb Liechtenstein																																									
	Sachl. Abgrenzung	Differenziert in: - DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr - DWV: Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr																																									
	Zeitl. Abgrenzung	Jährliche Entwicklung																																									
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Mittelfristige Beeinflussbarkeit über Instrumente der Raum-/Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement sowie Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur																																									
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Jahr																																									
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung																																									
Erhobene Messwerte	Vgl. untenstehende Abbildungen.																																										
Zielwerte	Entwicklungsrichtungen: Beibehaltung oder mittel- bis langfristige Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Liechtensteiner Radverkehrsinfrastruktur.																																										
Grafische Darstellung³⁸	<p>Zählstelle Mauren, Egelsee:</p> <p>Richtung 1: — Feldkirch Richtung 2: — Mauren</p> <p>Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>* 2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>** 2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>DTV</td> <td>400</td> <td>380</td> <td>300</td> <td>230</td> <td>360</td> </tr> </tbody> </table> <p>Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Querschnitt [Räder / Tag]</th> <th>Richtung 1 [Räder / Tag]</th> <th>Richtung 2 [Räder / Tag]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>DTV</td> <td>365</td> <td>179</td> <td>185</td> </tr> <tr> <td>05:00-22:00</td> <td>361</td> <td>178</td> <td>183</td> </tr> <tr> <td>22:00-05:00</td> <td>3</td> <td>1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>DWV</td> <td>394</td> <td>195</td> <td>198</td> </tr> <tr> <td>05:00-22:00</td> <td>390</td> <td>194</td> <td>196</td> </tr> <tr> <td>22:00-05:00</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>* DTV 2018: ermittelt aus den Monaten Mai - Dezember ** DTV 2021: Vollständigkeit Datensätze Juli und August nicht gegeben infolge von Sensorausfällen</small></p>				* 2018	2019	2020	** 2021	2022	DTV	400	380	300	230	360		Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]	DTV	365	179	185	05:00-22:00	361	178	183	22:00-05:00	3	1	2	DWV	394	195	198	05:00-22:00	390	194	196	22:00-05:00	4	2	2
	* 2018	2019	2020	** 2021	2022																																						
DTV	400	380	300	230	360																																						
	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]																																								
DTV	365	179	185																																								
05:00-22:00	361	178	183																																								
22:00-05:00	3	1	2																																								
DWV	394	195	198																																								
05:00-22:00	390	194	196																																								
22:00-05:00	4	2	2																																								

³⁸ Detailliertere Auswertungen können den jährlichen Auswertungsblätter zu den Rad-Zählstellen des Amtes für Hochbau und Raumplanung (AHR) entnommen werden. Online verfügbar unter: <https://www.llv.li/files/abi/pdf-abi-llv-jahresauswertung-fahrrad-2022.pdf> (zuletzt abgerufen am 15.03.2023).

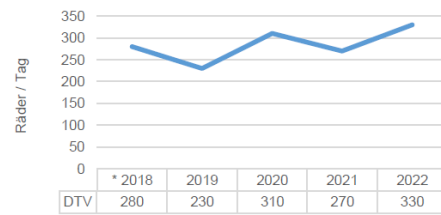
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Eschen, Schwarze Strasse:

Richtung 1: — Eschen
 Richtung 2: — Schaan

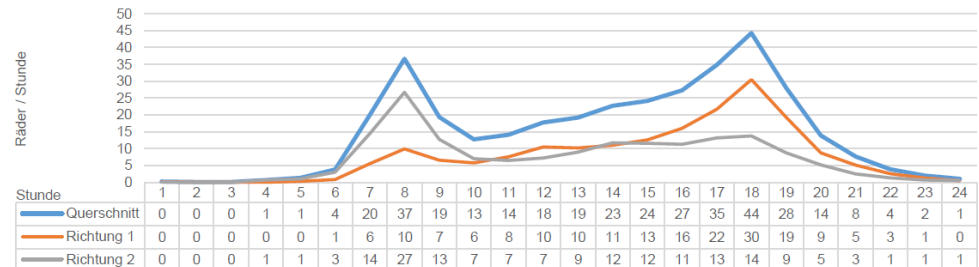
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	329	171	158
05:00-22:00	324	169	155
22:00-05:00	5	3	3
DWV	355	186	169
05:00-22:00	350	184	166
22:00-05:00	5	2	3

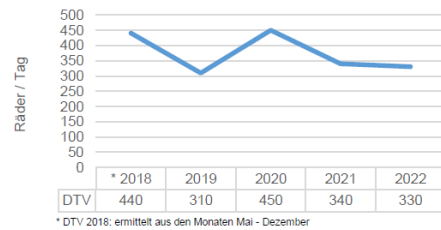
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Energiebrücke:

Richtung 1: — Buchs
 Richtung 2: — Schaan

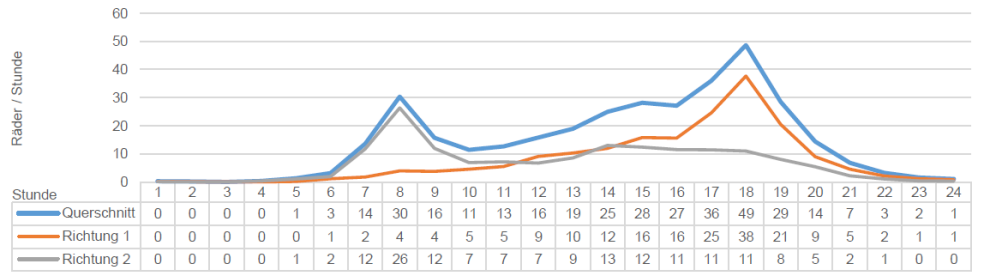
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	333	178	155
05:00-22:00	329	175	153
22:00-05:00	4	2	2
DWV	345	184	160
05:00-22:00	340	182	158
22:00-05:00	5	3	2

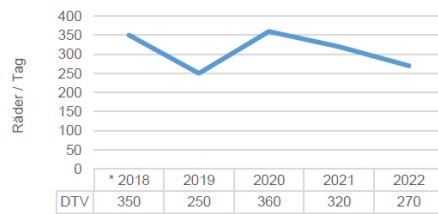
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Rheindamm 1 (Süd):

Richtung 1: — Bendern
 Richtung 2: — Vaduz

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

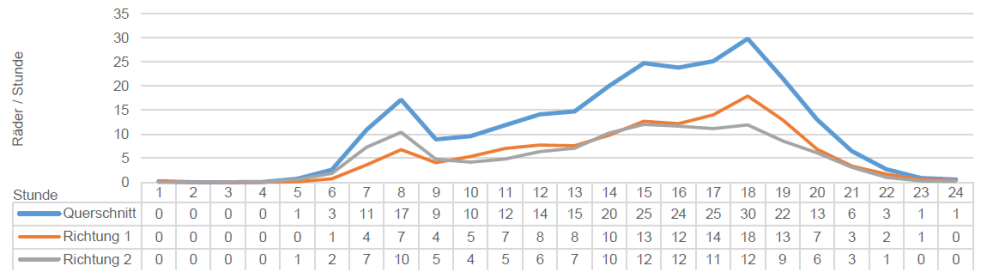


* DTV 2018: ermittelt aus den Monaten Mai - Dezember

Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	274	144	130
05:00-22:00	272	142	129
22:00-05:00	2	1	1
DWV	260	136	124
05:00-22:00	257	134	123
22:00-05:00	3	1	1

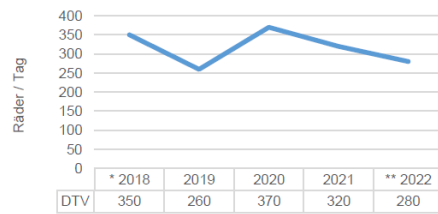
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Rheindamm 2 (Nord):

Richtung 1: — Bendern
 Richtung 2: — Vaduz

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



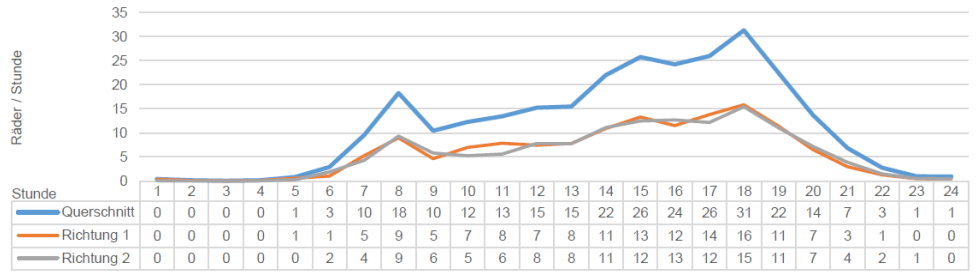
* DTV 2018: ermittelt aus den Monaten Mai - Dezember

** DTV 2022: Vollständigkeit Datensätze Februar bis Juli nicht gegeben infolge von Sensorausfällen

Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	277	139	138
05:00-22:00	273	137	136
22:00-05:00	3	2	1
DWV	276	139	137
05:00-22:00	272	137	135
22:00-05:00	4	2	1

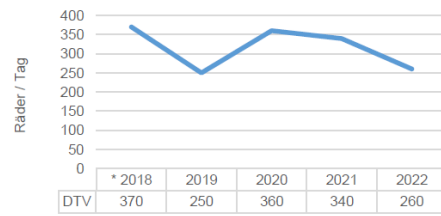
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, Haberfeld:

Richtung 1: Schaan
 Richtung 2: Vaduz

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

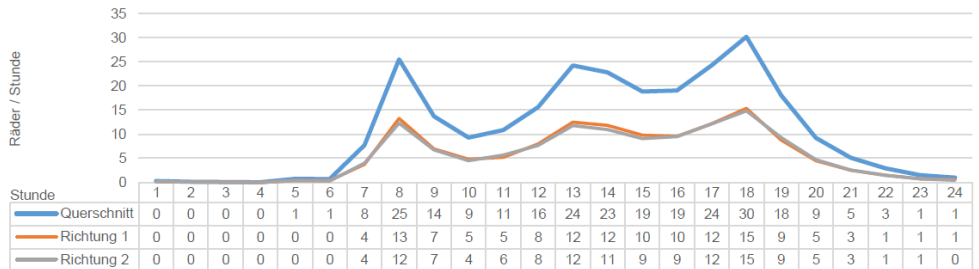


* DTV 2018: ermittelt aus den Monaten Mai - Dezember

Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	257	122	135
05:00-22:00	253	120	133
22:00-05:00	4	2	2
DWV	262	132	129
05:00-22:00	258	131	127
22:00-05:00	4	2	2

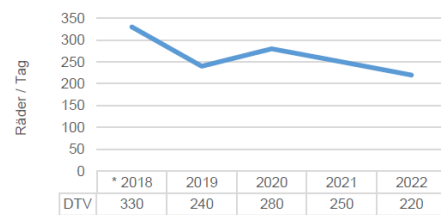
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, Holzbrücke:

Richtung 1: Sevelen
 Richtung 2: Vaduz

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

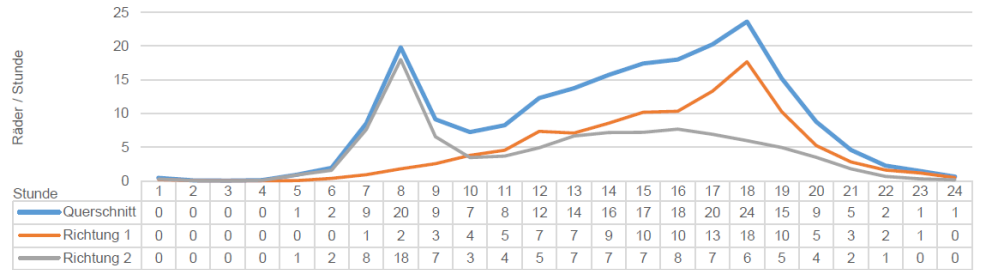


* DTV 2018: ermittelt aus den Monaten Mai - Dezember

Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	218	110	108
05:00-22:00	215	108	106
22:00-05:00	3	2	2
DWV	210	110	100
05:00-22:00	207	108	98
22:00-05:00	4	2	2

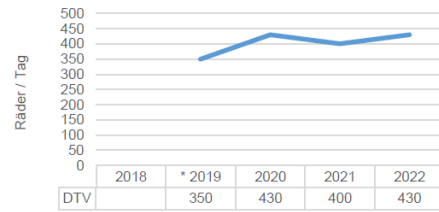
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, LV-Brücke Süd:

Richtung 1: — Schaan
 Richtung 2: — Vaduz

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

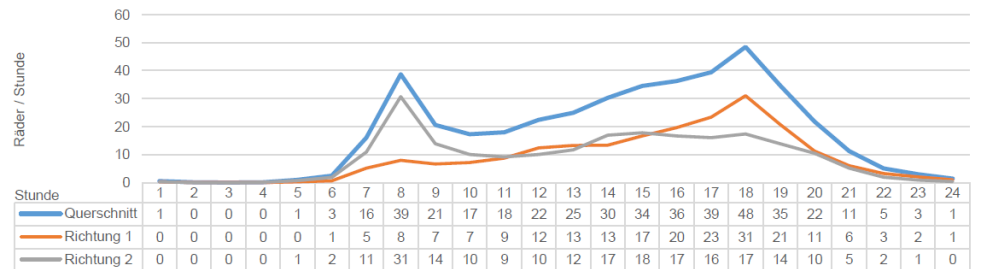


* DTV 2019: ermittelt aus den Monaten Juli - Dezember

Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	433	214	219
05:00-22:00	426	210	216
22:00-05:00	6	4	2
DWV	428	211	217
05:00-22:00	422	208	215
22:00-05:00	6	4	2

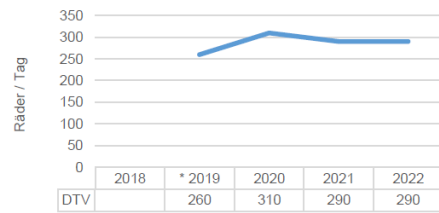
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, LV-Brücke Nord:

Richtung 1: — Schaan
 Richtung 2: — Vaduz

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

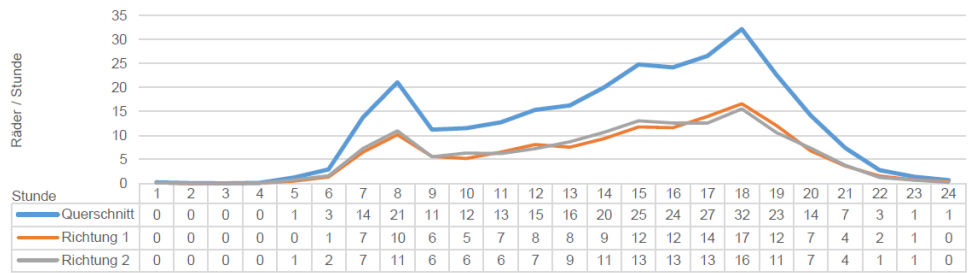


* DTV 2019: ermittelt aus den Monaten Juli - Dezember

Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	294	145	149
05:00-22:00	291	143	147
22:00-05:00	4	2	2
DWV	283	140	143
05:00-22:00	279	138	141
22:00-05:00	4	2	2

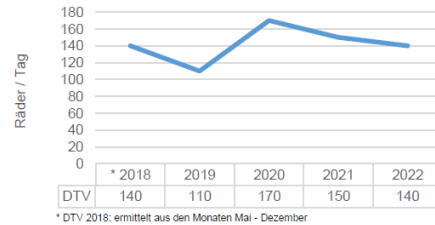
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWW)



Zählstelle Vaduz, Ober Au:

Richtung 1: Triesen
 Richtung 2: Vaduz

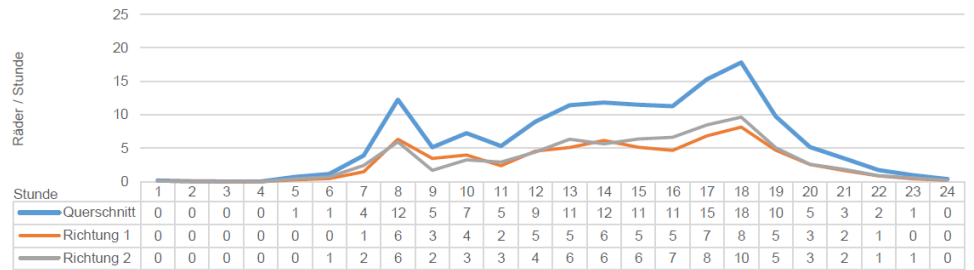
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	136	64	72
05:00-22:00	134	63	71
22:00-05:00	3	1	1
DWW	145	69	76
05:00-22:00	143	68	75
22:00-05:00	2	1	1

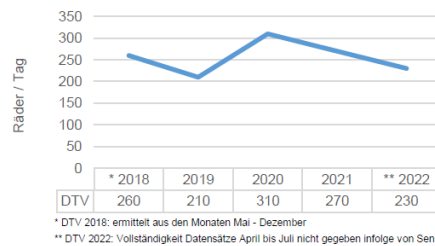
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWW)



Zählstelle Vaduz, Rheindamm:

Richtung 1: Triesen
 Richtung 2: Vaduz

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	225	117	108
05:00-22:00	222	116	106
22:00-05:00	3	2	2
DWW	241	125	116
05:00-22:00	238	123	115
22:00-05:00	4	2	2



	<p>Bei der zweiten Fuss- und Radverkehrsbrücke in Vaduz hat das Radverkehrsaufkommen (DTV) im Jahr 2021 an beiden vorhandenen Zählstellen (Nord und Süd) abgenommen. An der Zählstelle Süd konnte im Berichtsjahr 2022 jedoch wieder das Niveau von 2020 gemessen werden. An der Zählstelle Nord bewegen sich die entsprechenden Zahlen noch immer auf Niveau von 2021.</p> <p>Per Ende des Berichtsjahrs war an der Zählstelle Vaduz LV-Brücke Süd der höchste tägliche Radverkehr (DTV) zu messen. Er betrug rund 430 Räder pro Tag. An der gleichnamigen Messstation Nord betrug der gemessene DTV nur rund 290 Räder pro Tag. Der zweithöchste DTV-Wert war im Berichtsjahr beim Egelsee in Mauren mit rund 360 Räder pro Tag zu messen, gefolgt von der Energiebrücke in Schaan sowie der Schwarzen Strasse in Eschen mit je rund 330 Räder pro Tag. Die Zählstelle Vaduz Ober Au verzeichnete mit einem DTV von rund 140 Räder pro Tag den tiefsten Wert im Berichtsjahr.</p> <p>Es lässt sich zudem festhalten, dass das durchschnittliche werktägliche Radverkehrsaufkommen an sechs Zählstellen höher ist, als das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen. Dies ist insbesondere in Mauren beim Egelsee, in Eschen bei der Schwarzen Strasse, bei der Energiebrücke Schaan, im Haberfeld in Vaduz sowie in der Ober Au in Vaduz der Fall. Das durchschnittliche tägliche Radverkehrsaufkommen ist umgekehrt auf dem Rheindamm Schaan (Nord und Süd), bei der Holzbrücke Vaduz und bei der LV-Brücke Vaduz (Nord und Süd) grösser, als das durchschnittliche werktägliche Radverkehrsaufkommen.</p>
--	---

5.4 Auswertung Nebenindikatoren

Ergänzend zu den «Hauptindikatoren» werden im Rahmen des Wirkungsmonitorings zum Mobilitätskonzept 2030 «Nebenindikatoren» ausgewertet. Bei den «Nebenindikatoren» sind im Vergleich zu den «Hauptindikatoren» deutlich geringere oder deutlich langsamere Veränderungen zu erwarten, weshalb sie nur in textlicher Form behandelt werden.

5.4.1 A 1.5: Anzahl Fuss- und Radverkehrsquerungen über den Rhein

Per Ende des Berichtsjahrs bestanden vier eigenständige Fuss- und Radverkehrsquerungen über den Rhein. Sie stellen alle eine Verbindung zwischen Liechtenstein und der Schweiz her. Eine Brücke besteht in Schaan, eine zwischen Schaan und Vaduz, eine weitere in Vaduz und eine vierte Brücke ist in Balzers vorhanden. Im Liechtensteiner Unterland ist per Ende 2022 keine separate Fuss- oder Radverkehrsbrücke bestehend.

5.4.2 B 1.1: Fläche neu eingezonerter Bauzone unter Berücksichtigung von Aus- und Umzonierungen (netto)

Im Berichtsjahr fanden zwei Einzonierungen in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen statt. Einerseits im Bereich Schaan, Sportplatz, andererseits im Bereich Triesenberg, Guferwald. In Triesenberg im Bereich «Rotaboda» wurde ausserdem eine technische Anpassung an den Gefahrenzonen durchgeführt, weshalb dort technisch gesehen, einige Flächen neu zur Bauzone hinzugekommen sind. Insgesamt wurden im Berichtsjahr somit jedoch nur wenige Hektaren neu der Bauzone zugesprochen. Aufgrund der bestehenden umfassenden Innenentwicklungs-

potenzialen bzw. der grossen Flächenreserven³⁹ ist davon auszugehen, dass kurz- bis mittelfristig keine umfassenderen Einzonierungen erfolgen werden.

5.4.3 B 1.2: ÖV-Güteklassen

Die ÖV-Güteklassen ARE⁴⁰ werden gestützt auf den Einzugsbereich einer Bushaltestelle (300 bis 1000 m) sowie dem dort vorhandenen ÖV-Angebotsniveau (Stundentakt, Halbstundentakt, Viertelstundentakt oder höher) berechnet. Gegenüber dem Vorjahr haben sich im Berichtsjahr 2022 keine wesentlichen Veränderungen ergeben. Bereiche mit «sehr guten» ÖV-Güteklassen (Kursintervall < 5 min.) sind in Liechtenstein keine vorhanden. Die «gut» erschlossenen Gebiete (Kursintervall 5 – 10 min.) erstrecken sich hauptsächlich entlang der Hauptlinien der LIEmobil zwischen Schaan, Vaduz und Triesen. Vereinzelt «gut» erschlossene Bereiche bestehen zudem in Balzers, Bendern und Eschen. Die übrigen Bauzonengebiete besitzen meist eine mittelmässige (Kursintervall 10 – 20 min.) bis geringe (Kursintervall > 20 min.) ÖV-Erschliessung. In den meisten Gemeinden existieren lokal auch kleinflächige Bereiche, welche über keine ÖV-Erschliessung (Einzugsbereich 300m) verfügen.⁴¹

Wesentliche Veränderungen werden bei diesem Kennwert einzig im Zusammenhang mit der Schaffung von neuen Arbeitsplatzgebieten bzw. publikumsintensiven Einrichtungen, mit grösseren Einzonierungen (vgl. vorheriges Kapitel) oder wesentlichen Änderungen im ÖV-Angebot erwartet.

³⁹ Gemäss der Erhebung «Raum+» im Jahr 2022 liegen innerhalb der bestehenden Bauzonen rund 510 Hektaren Reserveflächen (29% der gesamten Bauzonenfläche) vor. Hiervon befinden sich 45% im Unterland und 55% im Oberland. Die grössten Reserven sind der Wohnzone zuzuweisen (35%), gefolgt von Reserveflächen in Mischzonen (31%) und Arbeitszonen (19%).

⁴⁰ ÖV-Güteklassen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, 23.03.2023. Online verfügbar unter: www.map.geo.admin.ch (zuletzt abgerufen am 30.01.2023).

⁴¹ Nicht berücksichtigt wurden hierbei Ortsbus-Angebote.

Die im vorherigen Kapitel erwähnte Einzonierungen in Schaan und Triesenberg besitzen Ende 2022 eine «mittelmässige» bis «geringe» ÖV-Güteklasse gemäss Methodik des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE).

5.4.4 B 1.3: Anzahl geforderter MIV- oder Rad-Pflichtabstellplätze bei Neubauten

Die Mindestzahl an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge richtet sich nach Anhang 1 der Bauverordnung (BauV)⁴². Es wird insbesondere nach Nutzungsart bzw. unter Berücksichtigung von Art, Lage, Grösse und Verwendung einer Baute oder Anlage differenziert. Die Berechnung der Abstellplätze ist jeweils auf Platzeinheiten aufzurunden. Gemäss Art. 34 BauV kann die Baubehörde eine über die Mindestanzahl an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge hinausgehende Anzahl an Abstellplätzen als unzulässig bestimmen. Zudem kann die Baubehörde bei grösseren Dienstleistungs-, Industrie- und Gewerbebauten eine Reduktion von Abstellplätzen bewilligen, sofern die Reduktion des MIV mittels eines Mobilitätssystems nachgewiesen ist. Für den Radverkehr ist gemäss Art. 30 BauV ein Fahrradabstellplatz pro Wohneinheit erforderlich. Die Gemeinden können, insbesondere im Rahmen von Überbauungs- und Gestaltungsplänen, Abweichungen festlegen.

Dieser Kennwert hat sich per Ende des Berichtsjahrs im Vergleich zum Vorjahr 2021 nicht verändert. Eine Änderung würde eine Gesetzesrevision bzw. eine Revision der Bauverordnung voraussetzen, weshalb davon ausgegangen wird, dass kurzfristig keine wesentlichen Veränderungen auftreten.

5.4.5 B 2.2: Anteil modernisierter/aufgewerteter ÖV-Haltestellen

Im Rahmen der Einführung des Radverleihsystems «LIEbike» wurden im Berichtsjahr 13 ÖV-Haltestellen mit Radabstellanlagen ausgestattet bzw. mit der

⁴² Bauverordnung (BauV) vom 22. September 2009

entsprechenden Abstell-Infrastruktur aufgewertet.⁴³ Im Vorjahr 2021 fand eine Modernisierung der ÖV-Haltestellen durch das Anbringen von 40 Echtzeitanzeigern statt.

5.4.6 B 3.2: Anteil des gesicherten Mobilitätsraums

Der Landesrichtplan als übergeordnetes Planungsinstrument zur Koordination aller raumwirksamen Tätigkeiten definiert Strassenzüge, für welche ein Mobilitätskorridor auszuscheiden bzw. zu sichern ist. Im Berichtsjahr konnten in Balzers (Gagoz-Rietstrasse-Industrie) sowie zwischen Bendern und Nendeln (Nendeln Engelkreuzung-Rheinstrasse-Essanestrasse-Eschner Strasse-Schwibboga) «geringe Fortschritte» erzielt werden (wenige Laufmeter des Mobilitätskorridors). «Erhebliche Fortschritte» konnten hingegen in Vaduz (Austrasse-Heiligkreuz-Äulestrasse-Landstrasse) erreicht werden. Es gelang, zahlreiche Grundstücke /Grundstücksteile in diesem Korridor zu erwerben bzw. abzutauschen. Einige weitere Flächen in Vaduz konnten zudem bereits mittels Überbauungsplan und Sonderbauvorschriften gesichert, jedoch noch nicht erworben werden.

5.4.7 C 1.1: Erkannte Schwachstellen an der Verkehrsinfrastruktur

Im Berichtsjahr konnten durch das ATG zwei erkannte Schwachstellen aus Verkehrssicherheitsaudits entschärft werden, die Behebung einer weiteren Schwachstelle musste aufgrund von erforderlichem Landerwerb zurückgestellt werden. Ausserdem gelang es, im Berichtsjahr fünf Ausbauten von Verkehrsanlagen auf Basis der aktuellsten Normen und Richtlinien zu erstellen. Neubauten von Verkehrsanlagen fanden keine statt. Zwei Verbesserungsmassnahmen wurden

⁴³ Ohne Ortsbusse.

zugunsten des Radverkehrs umgesetzt, zwei Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs.⁴⁴ Weitere Massnahmen wurden von Seiten der Gemeinde umgesetzt.

An der Liechtensteiner Verkehrsinfrastruktur werden laufend Überprüfungen und Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit vorgenommen (vgl. Massnahmen 4.01 bis 4.04). Sie wird soweit optimiert, wie dies technisch und baulich machbar und verhältnismässig ist. Trotzdem bleibt durch den Faktor «Mensch» stets ein Restrisiko bezüglich der Verkehrssicherheit bestehen.

5.4.8 D 1.1: Gesamtfläche Verkehrsinfrastrukturen

Per Ende des Berichtsjahrs lag der Anteil der befestigten Verkehrsflächen über das gesamte Land bei rund 5.1% der gesamten Landesfläche. Die Gemeinden Mauren, Gamprin, Eschen und Ruggell besaßen Werte im Bereich von 7.6 bis 9.9%. Schaan, Vaduz und Schellenberg wiesen Werte zwischen 5.5 und 6.8% auf. Unter dem Landesdurchschnitt lagen die Gemeinden Planken, Triesenberg, Triesen und Balzers mit Werten von 1.7 bis 4.8%.⁴⁵

5.4.9 D 3.1: Anzahl staatsnaher Betriebe mit eingeführtem BMM

Im Zuge der Massnahmen 2.04 und 2.05 werden Betriebe bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) unterstützt bzw. wird die verpflichtende Einführung eines BMM für staatsnahe Betriebe überprüft. Per Ende des Berichtsjahrs verfügten neben der Liechtensteinischen Landesverwaltung

⁴⁴ Zumal die Anzahl umgesetzter Verbesserungsmassnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit nur bedingt zwischen verschiedenen Jahren vergleichbar ist, wird auf die Angabe von letztjährigen Zahlen verzichtet. Für weitere Ausführungen wird auf die Monitoringblätter 4.01 bis 4.04 verwiesen.

⁴⁵ Auswertung der Bodenbedeckungsflächen aus den Daten der Amtlichen Vermessung (AV).

sowie den angegliederten weiterführenden Schulen vier der 18 öffentlichen Unternehmen gemäss Art. 2 des ÖUSG⁴⁶ über ein eigenständiges BMM.

5.4.10 D 3.2: Modal-Split in Betrieben

Der Modal-Split liegt nicht für alle Betriebe in Liechtenstein vor. Es kann jedoch festgehalten werden, dass der Modal-Split in der Liechtensteinischen Landesverwaltung per Ende des Berichtsjahrs 2022 bei 24.1% FRV (2021 noch 24.5%), 24.5% ÖV (2021 noch 21.6%) und 51.4% MIV (2021 noch 53.9%) lag. Der Anteil an Fahrgemeinschaften ist in der Kategorie des ÖV enthalten (kollektive Mobilitätsformen) und lag im Berichtsjahr bei 5.2% (2021 noch 4.5%). Im Vergleich zum Vorjahr 2021 ist der Fuss- und Radverkehrsanteil im Berichtsjahr leicht gesunken, der Anteil des ÖV leicht gestiegen und der Anteil des MIV ebenfalls gesunken. Der Anteil Fahrgemeinschaften am ÖV ist ebenfalls leicht angestiegen.⁴⁷

Bei den Mitarbeitenden der Industrie- und Handelskammer (LIHK) lag der Modal-Split im Berichtsjahr 2022 bei 14.5% FRV (2018 noch 13%), 25.3% ÖV (2018 noch 27.2%) und 60.3% MIV (2018 noch 59.8%). Auch hier ist der Anteil an Fahrgemeinschaften dem ÖV als kollektive Mobilitätsform zugeschlagen worden. Im Berichtsjahr lag dieser Anteil bei 4.2% (2018 noch 5.8%). Seit 2018 ist der Fuss- und Radverkehrsanteil am Modal-Split angestiegen, der ÖV-Anteil leicht gesunken und der Anteil des MIV leicht gestiegen. Der Anteil an Fahrgemeinschaften ist seither gesunken.⁴⁸

⁴⁶ Gesetz vom 19. November 2009 über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (Öffentliche-Unternehmen-Steuerungs-Gesetz, ÖUSG).

⁴⁷ Zu beachten ist, dass der Modal-Split der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der LLV aus einer auf Freiwilligkeit basierenden, jährlich durchgeführten Umfrage unter den Mitarbeitenden erhoben wird. Nicht alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der LLV nehmen an dieser Umfrage teil. Die Zahlen zum Modalsplit innerhalb der LLV können deshalb nicht als exakte Messwerte betrachtet werden, lassen jedoch durch die Vergleiche mit den Umfrageergebnissen aus den Vorjahren gewisse Trends und Wirkungen erkennen.

⁴⁸ Es ist zu beachten, dass der Modal-Split der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der LIHK ebenfalls aus einer auf Freiwilligkeit basierenden Umfrage unter den Mitarbeitenden erhoben wird. Deshalb ist, ähnlich wie bei den Ergebnissen der Mobilitätsumfrage der LLV, eine gewisse Verzerrung wahrscheinlich.

5.5 Fazit

Zum dritten Mal erstattet die Regierung dem Hohen Landtag mit dem vorliegenden Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022, Bericht über den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte. Mittels der «Projekt- und Massnahmenliste» sowie den «Monitoringblätter» wurde wie schon in den vergangenen Jahren ein Umsetzungsmonitoring betrieben. Mittels Auswertung von massgebenden Indikatoren und Messgrössen wurde neu zusätzlich ein Wirkungsmonitoring angewendet, um über den Wirkungsgrad der umgesetzten Massnahmen und Leitprojekte in Kenntnis zu sein und gegebenenfalls korrigierend eingreifen zu können.

Es kann festgehalten werden, dass sich die Umsetzung der Massnahmen und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 grundsätzlich auf gutem Kurs befindet. Das künftige ÖV-Angebot (Leitprojekt 1) wurde auf konzeptioneller Ebene im Berichtsjahr weiter geplant. Für den Doppelspurausbau im Schweizer Rheintal fand der Spatenstich statt. Ausserdem wurden Anstrengungen zur Attraktivierung der Bushaltestellen in Liechtenstein unternommen, ein erster batterieelektrischer Bus eingeflottet und für die Realisierung von Busbevorzugungsmassnahmen erste Vorbereitungen getroffen. Unabhängig von der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein wurde im Berichtsjahr zudem das gesetzlich erforderliche Lärmsanierungskonzept (Eisenbahnlärm) erarbeitet und die Arbeiten zum Ausbau des Bahnhofs Nendeln weiter vorangetrieben. Die Arbeiten zu den Rheinübergängen Vaduz-Sevelen und Bendorf-Haag wurden ebenfalls vorangetrieben (Leitprojekte 4 und 5). So gelang es unter anderem, zu ersterem die «grundsätzliche Unterstützung» des ASTRA zu gewinnen und zu letzterem ein städtebauliches Konzept durch die Gemeinde auszuarbeiten. Da Beschwerde gegen den UVP-Entscheid zur Strassenverbindung Vaduz-Triesen erhoben wurde, wird beim Leitprojekt 5 zunächst der Instanzenzug abzuwarten sein, bevor weitere Schritte erfolgen können. Zum Leitprojekt 6

konnte an einer Mitwirkungsveranstaltung ein erstes Mal der Entwurf des künftigen Hauptradrouthenetzes mit Radschnellrouten, Haupt- und Verbindungsrouten vorgestellt und diskutiert werden. Die Zusammenarbeit mit dem Verein «Digitale Mobilitätsplattform» (Leitprojekt 8) wurde im Berichtsjahr zwar beendet, durch Gespräche mit weiteren Akteuren in diesem Bereich gelang es jedoch, auch dieses Leitprojekt weiter voranzutreiben. Es konnten zudem weitere Bereiche der Mobilitätskorridore (Leitprojekt 10) gesichert werden. Zur Überprüfung von Verkehrslösungen für das ganze Land wurde der Entwurf der Postulatsbeantwortung erarbeitet. Damit konnten die zentralen Rahmenbedingungen eines Grossprojekts dargestellt werden (Leitprojekt 11). Die Thematik zur «Entlastung des Dorfzentrums von Schaan» (Leitprojekt 2) wird hier miteinfließen. Im laufenden Jahr ist ausserdem geplant das noch offene Leitprojekt 9 zur Revision des Enteignungsrechts weiterzubearbeiten.

Im Berichtsjahr wurde unter anderem die konzeptionelle Arbeit im Rahmen der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts abgeschlossen, welche nach Umsetzung der darin entwickelten Massnahmen kurz- bis mittelfristig die ÖV-Qualität und damit die Attraktivität steigern soll. Auch die Studie «Gratis-ÖV», welche im Berichtsjahr ebenfalls abgeschlossen und dem Landtag vorgelegt wurde, kommt zum Ergebnis, dass die Qualität des ÖV relevant ist, um dessen Nutzung zu fördern.

Weiter wurde im Berichtsjahr das Thema «Road Pricing» im Rahmen einer Postulatsbeantwortung untersucht und dem Landtag vorgelegt. Gestützt auf die entsprechenden Ergebnisse soll die Motorfahrzeugsteuer angepasst und die Ladeinfrastruktur gefördert werden. Die Vernehmlassung für die entsprechende Gesetzesänderung wurde im laufenden Jahr gestartet.

Im Zuge des Wirkungsmonitorings konnten erstmals massgebende Indikatoren und Messwerte vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 ausgewertet werden. Da nicht für alle beigezogenen Messwerte Datenreihen über

mehrere (Vor-)Jahre vorlagen, werden erst im Laufe der kommenden Jahre relevante Aussagen zur erzielten Wirkung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Massnahmen und Leitprojekte möglich sein. Realisierte Massnahmen, wie beispielsweise verbesserte ÖV-Angebote, Radabstellanlagen oder zusätzliche MIV-Infrastrukturen, können sich in dieser Zeit etablieren und ihre Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem sowie das Mobilitätsverhalten der Liechtensteiner Bevölkerung sowie der zupendelnden Arbeitskräfte entfalten. Das Monitoringsystem wird laufend weiter konkretisiert. Die jährlichen Datenreihen werden kontinuierlich aufgebaut und vorhandene Datenlücken werden geschlossen.

Basierend auf den in den Kapiteln 5.3 und 5.4 ausgewerteten Messwerten lassen sich unter Berücksichtigung der im Kapitel 3 dargelegten Rahmenbedingungen des Berichtsjahrs 2022 bereits folgende Erkenntnisse aus dem Wirkungsmonitoring betreffend der Mobilität in Liechtenstein festhalten:

Aufgrund von Corona-Massnahmen, wie Home-Office oder Einschränkungen bei Freizeiteinrichtungen, hat das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen auf dem Liechtensteiner Strassennetz in den Jahren 2019 bis 2021 grundsätzlich deutlich abgenommen, teilweise um bis zu 40%. Ebenso sind die Fahrgastzahlen im ÖV zurückgegangen. Sowohl die Linienbusse der LIEmobil als auch die ÖBB-Bahnlinie verzeichneten einen deutlichen Nachfragerückgang. Tendenziell hat während dieser Zeit jedoch das Radverkehrsaufkommen an den gemessenen Querschnitten in Liechtenstein zugenommen.

Mit Lockerung und Aufhebung der Corona-Massnahmen hat das Verkehrsaufkommen auf dem Liechtensteiner Strassennetz an den meisten Zählstellen im Berichtsjahr 2022 wieder zugenommen. Ebenso sind die Fahrgastzahlen der LIEmobil sowie der ÖBB-Bahnlinie im Berichtsjahr wieder angestiegen. Beide Messwerte

bewegen sich tendenziell noch unter dem Niveau von vor der Pandemie.⁴⁹ In Anbetracht des Bevölkerungswachstums, der zunehmenden Arbeitsplatz- und Grenzgängerzahlen im Berichtsjahr 2022 kann vermutet werden, dass Home-Office auch nach der COVID-19-Pandemie genutzt wird. Inwiefern die Auswirkungen von Arbeitskräftemangel oder steigenden Treibstoff- und Energiepreisen hierbei mitspielen, lässt sich schwer abschätzen.

Nach dem Anstieg des Radverkehrsaufkommens in den Jahren 2019 bis 2021 musste im Berichtsjahr an den meisten Zählstellen ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Teilweise liegt das Niveau noch etwas über jenem von 2019, in anderen Fällen bewegen sich die Zahlen ungefähr auf dem Niveau von 2019. Da insbesondere im Bereich Mauren (Egelsee)-Eschen der DWV höher ausfällt, als der DTV, lässt sich vermuten, dass im Berichtsjahr 2022 auf dieser Route vor allem Arbeitspendelnde mit dem Fahrrad unterwegs waren. Dies trifft auch auf die Zählstelle «Schaan Energiebrücke», «Vaduz Haberfeld» und «Vaduz Ober Au» zu. Umgekehrt ist im Jahresdurchschnitt 2022 der Anteil Freizeitradfahrenden an den Zählstellen «Schaan, Rheindamm», «Vaduz Holzbrücke» und «Vaduz LV-Brücke» im Jahresdurchschnitt vermutlich grösser, da der gemessene DTV höher ausfällt als der gemessene DWV.

In den Jahren 2019 bis 2021 haben aufgrund des geringeren durchschnittlichen Verkehrsaufkommens auch die Verkehrsbehinderungen bzw. Stauzeiten tendenziell etwas abgenommen. Es ist zu erwarten, dass mit dem wieder zunehmenden MIV-Aufkommen im Berichtsjahr 2022 auch die Stauzeiten und Verkehrsbehinderungen an den bekannten Stellen wie der Rheinbrücke Bendern-Haag, der Essanestrasse, der Rheinbrücke Buchs-Schaan, im Grosskreisel Schaan sowie auf den

⁴⁹ Bei den MIV-Zählstellen «Bendern Rheinbrücke», «Vaduz Mühleholz» und «Triesen-Balzers» hat das Verkehrsaufkommen nach der COVID-19-Pandemie sehr schnell wieder zugenommen und bewegte sich im Berichtsjahr gar schon wieder über dem Niveau vor der Pandemie.

entsprechenden Zufahrtsachsen sowie der Rheinbrücke und der Zollstrasse Vaduz tendenziell wieder zugenommen haben.⁵⁰ Entsprechend hat im Berichtsjahr 2022 auch der MIV-Reisezeitbedarf innerhalb Liechtensteins (Grenze zu Arbeitsplatzgebieten) im Vergleich zum Vorjahr tendenziell wieder zugenommen. Dies trifft jedoch auch für Ziele ausserhalb Liechtensteins, wie beispielsweise Zürich, Feldkirch oder Innsbruck, zu.

Nach einem Rückgang der Gesamtzahl an Verkehrsunfällen in den Jahren 2020 und 2021 hat im Berichtsjahr 2022 diese Zahl verglichen mit dem Vorjahr wieder zugenommen. Es haben sich mehr Unfälle mit Fussgänger- und Radfahrerbeteiligung ereignet, als noch im Jahr 2021. Die Anzahl an leicht oder schwer Verletzten ist im Berichtsjahr leicht angestiegen. Leider mussten auch zwei Verkehrsunfälle mit Todesfolge verzeichnet werden. Obwohl die Verkehrssicherheit auf der Liechtensteiner Strasseninfrastruktur laufend überprüft und optimiert wird, neue Verkehrsanlagen stets nach dem aktuellsten Stand der Normen und Vorschriften erstellt werden, bleibt zuletzt immer auch ein gewisses Unfall-Restrisiko bestehen.

Das ÖV-Angebot wurde im Berichtsjahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr 2021 nicht wesentlich ausgebaut. Trotz der zunehmenden MIV-Reisezeiten konnte der ÖV auf den untersuchten Relationen in Liechtenstein (Grenze zu Arbeitsplatzgebieten) in den meisten Fällen keine konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber dem MIV bieten. In 12 Fällen betrug der zusätzliche Reisezeitbedarf mit dem ÖV +100% oder mehr. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass der Bus als strassengebundenes Verkehrsmittel ebenfalls regelmässig im Stau steht, Umsteigevorgänge erforderlich sind und Verspätungen auftreten. Die Pünktlichkeit der LIEmobil («ÖV-Nahverkehr») lag im Berichtsjahr bei 61%. Rund 39% aller Ankünfte

⁵⁰ Im Rahmen des vorliegenden Wirkungsmonitorings wurden für den Messwert «MIV-Stauzeiten» aufgrund der Datenverfügbarkeit Daten aus dem Jahr 2019 verwendet.

wiesen demnach eine Verspätung von mindestens zwei Minuten (Toleranzbereich) auf. Anders ist die Situation im ÖV-Fernverkehr (Bahn und/oder Bus). Insbesondere nach Zürich, Feldkirch und Innsbruck bestehen zur Nebenverkehrszeit, je nach Verkehrsaufkommen beim MIV, konkurrenzfähige, das heisst kürzere oder gleich lange, ÖV-Reisezeiten. Da zur Hauptverkehrszeit tendenziell mehr MIV-Aufkommen auf der Strasseninfrastruktur vorhanden ist, ist die Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV zur Hauptverkehrszeit tendenziell besser einzuschätzen.

Das ÖV-Angebot wird gemäss ÖV-Güteklassen des Amts für Raumentwicklung (ARE) der Schweiz, insbesondere entlang der LIEmobil-Hauptlinien zwischen Schaan, Vaduz und Triesen, als «gut» bezeichnet. Vereinzelt sind auch in Balzers, Bendern und Eschen «gut» erschlossene Siedlungsbereiche vorhanden. Es bestehen jedoch in diversen Gemeinden auch Siedlungsbereiche, welche keine Erschliessung mit dem ÖV-Grundangebot erfahren. An diesen Stellen setzen deshalb diverse Ortsbusangebote der Gemeinden an. Im Vergleich zur Schweizer Seite des Rheintals sind in Liechtenstein deutlich mehr Bereiche mindestens «mittelmässig» erschlossen. In der Region Werdenberg ist oftmals die tiefere Qualitätsstufe «gering» ausgewiesen.

Das ÖV-Angebot der LIEmobil ist zur Hauptverkehrszeit auf den meisten untersuchten Relationen besser mit attraktiven Direktverbindungen zwischen den ÖV-Drehscheiben Buchs, Feldkirch und Sargans und den Liechtensteiner Arbeitsplatzgebieten ausgestattet, als in der Nebenverkehrszeit. Insbesondere zwischen Feldkirch und Vaduz werden während des untersuchten Zeitfensters zur Hauptverkehrszeit für Arbeitspendelnde sieben Direktverbindungen pro Stunde angeboten, zur Nebenverkehrszeit zwei pro Stunde.

Die Platzauslastung im ÖV ist insbesondere auf den relevanten Pendler-Korridoren zwischen Schaan und Bendern, Schaan und Buchs sowie Schaan und Vaduz zur

Hauptverkehrszeit am höchsten. Es handelt sich hierbei also um die zentralen Hauptverbindungskorridore, welche (meist nach einem Umstieg) wiederum durch weiterführende Linien ergänzt werden. Die höchste Auslastung besteht morgens und abends auf der Relation Buchs-Schaan. Bei den Grenzübergängen Schaanwald, Ruggell und Balzers liegen die durchschnittlichen Fahrgastzahlen zur Hauptverkehrszeit deutlich tiefer⁵¹. Die Fahrgastzahlen unterscheiden sich zwischen HVZ am Morgen und HVZ am Abend auf der Verbindung Buchs-Schaan und Schaanwald am stärksten. Im ÖV werden Mobilitätsbedürfnisse von verschiedenen Personen gebündelt bedient. Der ÖV als kollektives Verkehrsmittel besitzt hierdurch eine hohe Energieeffizienz, im Vergleich zur individuellen motorisierten Mobilität. Der Energiebedarf lag im Berichtsjahr bei rund 0.47 Kilowattstunden pro erbrachtem Personenkilometer.

Die Modal-Split-Anteile bei den Mitarbeitenden der Landesverwaltung (LLV) sowie der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer (LIHK) haben sich im Berichtsjahr unterschiedlich entwickelt.⁵² Während bei der LLV der ÖV-Anteil sowie der Anteil an Fahrgemeinschaften seit 2021 zugenommen hat, konnte beim MIV-Anteil ein Rückgang verzeichnet werden. Ebenfalls ist der Rad-Anteil leicht gesunken. Bei der LIHK haben Rad- und MIV-Anteile seit der letzten Datenerhebung im Jahr 2018 insgesamt zugenommen. Der ÖV-Anteil sowie der Anteil an Fahrgemeinschaften sind hingegen gesunken. Entsprechend liegt der durchschnittliche Fahrzeugbesetzungsgrad bei der LLV mit 1.23 Personen pro Fahrzeug etwas höher, als bei der LIHK mit 1.19 Personen pro Fahrzeug. Entsprechend ihrem Wohnort benutzen erwerbstätige Bewohnerinnen und Bewohner der Liechtensteiner Berggemeinden, des Liechtensteiner Unterlands sowie von Triesen am häufigsten nur das

⁵¹ Es gilt jedoch zu beachten, dass bei diesen Angaben jeweils beide Fahrtrichtungen summiert betrachtet wurden.

⁵² Für den Modal-Split-Anteil der LIHK wurde das Vergleichsjahr 2018 beigezogen. Für die LLV das Vergleichsjahr 2021.

Auto für den Arbeitsweg. In Schaan und Vaduz liegt dieser Anteil unter dem Landesdurchschnitt. Die höchste Anzahl an Mitfahrerinnen und Mitfahrern (Fahrergemeinschaften) sind in Schaan und Triesen vorhanden.

Im Berichtsjahr 2022 wurden in Liechtenstein keine umfassenden Neueinzonungen vorgenommen. Gemäss der Erhebung «Raum+»⁵³ bestehen noch umfassende Bauzonenreserven in den Gemeinden. Die Ansiedlung von Arbeitsplatzgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen, vorzugsweise in der Nähe der Autobahnanschlüsse, wird im Rahmen der laufenden Überarbeitung des Landesrichtplans verfolgt. Einige Arbeitsplatzgebiete liegen bereits heute nahe an der Autobahn. Veränderungen werden sich diesbezüglich jedoch erst mittel- bis langfristig ereignen. Im Berichtsjahr konnten Fortschritte bei der Sicherung von Mobilitätsäumen entlang der Landesstrassen gemacht werden. Auch hier werden die Arbeiten mittel- bis langfristig weiterverfolgt.

In den Gemeinden Planken, Triesenberg, Triesen und Balzers liegt die durch Verkehrsinfrastrukturen beanspruchte Fläche unter dem Landesdurchschnitt. Die höchsten Werte besitzen die Gemeinden Mauren, Gamprin, Eschen und Ruggell. Eine flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder (Erhebung Gebühr) ist mit Ausnahme weniger Parkfelder in der Gemeinde Vaduz vorhanden. Fünf Gemeinden besitzen eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung auf Teilen des Gemeindegebietes, jedoch nicht flächendeckend. Fünf weitere Gemeinden betreiben keine monetäre Bewirtschaftung von öffentlichen Parkfeldern.

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement enthält in der Regel eine Parkplatzbewirtschaftung. Neben der Liechtensteinischen Landesverwaltung und den

⁵³ Andreas Farner, Marion Hangartner, Henrike Nelissen, Adrienne Grêt-Regamey (2022): Abschlussbericht raum+ Liechtenstein, Ergebnisse Erhebung 2022. Zürich: Professur für Planung von Landschaft und Urbanen Systemen, ETH Zürich.

angegliederten weiterführenden Schulen haben per Ende des Berichtsjahrs vier von 18 staatsnahen Betrieben ein betriebliches Mobilitätsmanagement betrieben. Die Regierung plant, im Berichtsjahr einen Vernehmlassungsbericht zur Einführung eines verpflichtenden Mobilitätsmanagement für staatsnahe Betriebe zu erstellen.

Für die Zukunft wird dem Landtag mit dem vorliegenden Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022, vorgeschlagen, die Berichterstattungsrythmen von Umsetzungs- und Wirkungsmonitoring voneinander loszulösen. Während das Umsetzungsmonitoring nach wie vor jährlich ausgearbeitet werden soll, würde das Wirkungsmonitoring nur noch jedes vierte Jahr erarbeitet. Dies würde es erlauben, vorgängig zum Wirkungsmonitoring, spezifische zusätzliche Datenerhebungen durchzuführen. Ausserdem kann davon ausgegangen werden, dass durch die grösseren Zeitabstände zwischen den Berichten aussagekräftigere Messwertveränderungen gemessen werden können. Und nicht zuletzt würde sich hierdurch auch der jährliche Ressourcenbedarf für die Erarbeitung des Berichts reduzieren bzw. könnten die vorhandenen Ressourcen stärker für die Umsetzung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 eingesetzt werden.

6. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

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

7. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT UND RESSOURCENEIN- SATZ

7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Durch die Aufarbeitung des Umsetzungsstands 2022 des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte und der Erstellung des Monitoringberichts werden weder bisherige Kernaufgaben grundlegend verändert, noch werden neue Kernaufgaben begründet oder können bisherige Kernaufgaben aufgegeben werden.

7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Es gibt keine nennenswerten personellen, organisatorischen oder räumlichen Auswirkungen.

Der jährliche Monitoringbericht zum Umsetzungsstand der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 sowie die darin enthaltenen Massnahmenblätter weisen pro Massnahme die terminliche Planung aus. Die effektiven finanziellen Mittel zur Erarbeitung und Umsetzung werden grundsätzlich im Rahmen der Initialisierung der jeweiligen Projekte über das Budget beantragt. Der jährliche Verkehrsinfrastrukturbericht des ATG erstattet über die für das kommende Jahr vorgesehenen Strassenbauten Bericht. Der ÖV wird durch LIEmobil erbracht.

7.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung

SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen:

(3.6) Die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Reduktion der Verletzungen/Todesfälle ist im Prinzip Kerngehalt ein jeder Massnahme des Mobilitätskonzepts 2030. Insbesondere wird diese Thematik jedoch mit den Massnahmen 4.01

bis 4.04 angegangen. Der vorliegende Monitoringbericht zum Mobilitätskonzept 2030 schafft einen Überblick über den Umsetzungsstand dieser Massnahmen sowie deren Wirkungen, wodurch bei Bedarf korrigierend auf die Umsetzung Einfluss genommen werden kann.

SDG 6 Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen

(6.3, 6.6) Durch die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Antriebssysteme, die Reduktion des Schadstoffausstosses, die Einhaltung von Gewässerschutzvorschriften sowie geltenden Normen und Richtlinien können negative Auswirkungen auf die Qualität von Grund- und Quellwasser sowie auf weitere wasserverbunden Ökosysteme reduziert werden. Der vorliegende Monitoringbericht schafft einen Überblick über den Umsetzungsstand und die Wirkung der entsprechenden Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030.

SDG 8 Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum

(8.1) Durch die Steigerung der Attraktivität von FRV sowie die Erhöhung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems, was mittels diverser Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2030 angestrebt wird, wird die Grundlage für eine optimale Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Liechtenstein und das entsprechende Wirtschaftswachstum gelegt. Der vorliegende Monitoringbericht gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand und die Wirkung der betroffenen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030.

SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur

(9.1, 9.4) Durch den Ausbau der Infrastrukturen für FRV, MIV und ÖV sowie durch die angestrebte Verlagerung vom MIV zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln bzw. die Steigerung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems wird die (grenzüberschreitende) Infrastruktur verlässlicher, nachhaltiger und widerstandfähiger. Sie

unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung. Durch den behindertengerechten Ausbau der ÖV-Haltestellen wird ein gleichberechtigter Zugang zu Mobilitätsangeboten sichergestellt. Mit dem vorliegenden Monitoringbericht wird ein Überblick über den Umsetzungsstand und die Wirkung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 geschaffen. Basierend hierauf kann bei Bedarf korrigierend auf die Umsetzung der Massnahmen Einfluss genommen werden.

SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden

(11.2, 11.6) Das Mobilitätskonzept 2030 beinhaltet diverse Massnahmen zur Steigerung der Sicherheit im Strassenverkehr sowie zum Ausbau des ÖV und weiteren nachhaltigen Mobilitätsformen. Ausserdem wirken diverse Massnahmen auf die Reduktion von Luftschadstoffemissionen und Lärmimmissionen hin. Der vorliegende Monitoringbericht gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 sowie deren Wirkung. Bei Bedarf kann darauf basierend korrigierend auf die Massnahmenumsetzung Einfluss genommen werden.

SDG 13 Massnahmen zum Klimaschutz

(13.2) Mit der Stärkung nachhaltiger Verkehrsmittel und der Steigerung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems, wie es mit verschiedenen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 angestrebt wird, kann auch ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Der vorliegende Monitoringbericht gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 sowie deren Wirkung. Bei Bedarf kann darauf basierend korrigierend auf die Massnahmenumsetzung Einfluss genommen werden.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen.

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

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Dr. Daniel Risch

(evtl. als Titelblatt für die Beilage)

Thema 1: Ausbau ÖV und Radverkehr

1.01 Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil

Zeitschiene																													
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]
Jährlicher Fahrplanwechsel	[Timeline grid with yellow and orange cells]																												100
Weitere Verbesserungsmaßnahmen	[Timeline grid with blue cells]																												Daueraufgabe
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																													
Projektabhängigkeiten					Projektorganisation										Erreichte Meilensteine														
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, (1.06), (1.08), 2.03) Siehe Rückseite 					<pre> graph TD Reg[Regierung] <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Reg --> LIEmobil[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] AHR --> LIEmobil ATG --> LIEmobil </pre>										<ul style="list-style-type: none"> Konzeptionelle Arbeiten für Verlängerung der grenzüberschreitenden Linien im Rahmen des Buskonzepts Werdenberg/Obertoggenburg und Sarganserland (2024/2025). Wartauer Stimmbevölkerung spricht sich gegen Bahnhalt «Trübbach Fährhütte» aus. Interessensgemeinschaft bringt nochmals Bewegung in die Sache. Vier zusätzliche Bahnfahrten zwischen Feldkirch und Buchs eingeführt. Vertrieb von Fahrkarten über SBB-System möglich. 														
Risiken					Projekt-Budget										Nächste Schritte														
					<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Weitere Verbesserungsmaßnahmen</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>										Projekt	Status	Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil		Weitere Verbesserungsmaßnahmen		<ul style="list-style-type: none"> Konzeptionelle Anpassungen am Liechtensteiner Liniennetz. Einführung per Dezember 2024. Prüfung des Einsatzes von Ticketautomaten in den Bussen der LIEmobil. Vereinfachung Tarifsituation im Dreiländereck Schweiz-Liechtenstein-Österreich. Ausbau Marketing durch zusätzliche Stelle bei LIEmobil. 								
Projekt	Status																												
Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil																													
Weitere Verbesserungsmaßnahmen																													

1.01 Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

LIEmobil weitet ihr Angebot bedarfsgerecht aus (jeweils per Fahrplanwechsel im Dezember). Dazu zählen allfällige neue Linien sowie eine Verdichtung des Takts. Fortschritte in den Bereichen Digitalisierung, Elektromobilität, selbstfahrende Busse, Ausbau Self-Service und mobile Ticketing, tarifarische Massnahmen und Fahrscheinverkauf, Weiterentwicklung Fahrgastinformation und Kundengewinnung und Kundenbindung sind weitere Verbesserungsmassnahmen.

Massnahmen im Berichtsjahr

Die Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil) und das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) sowie das Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG) koordinierten und priorisierten ihre gemeinsamen Projekte im Zuge von 2 halbjährlichen Sitzungen. Im Rahmen der Buskonzepte Werdenberg/Obertoggenburg 2025 und Sarganserland 2025 wurden die konzeptionellen Arbeiten zum Ausbau des grenzüberschreitenden Busangebots weiter vorangetrieben. Geplant sind durchgehende grenzüberschreitende Linien von Grabs (zur Hauptverkehrszeit von Gams) bis Trübbach/Sargans via Liechtenstein. Nach dem negativen Abstimmungsergebnis in der Gemeinde Wartau betreffend Bahnhof «Trübbach Fährhütte» im April 2022 sicherte eine Interessensgemeinschaft, bestehend aus Schweizer und Liechtensteiner Wirtschaftsvertretern, der Gemeinde ihre finanzielle Unterstützung für die Realisierung des entsprechenden Bahnhalts zu. Aufgrund der sich hierdurch veränderten Ausgangslage wurde von Seiten der Gemeinde eine erneute Abstimmung im Jahr 2023 angestrebt. Ab September 2022 konnten in Abstimmung mit dem Kanton St.Gallen, dem Land Vorarlberg und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sowie LIEmobil werktags drei zusätzliche Bahnfahrten auf der Strecke Feldkirch-Buchs eingeführt werden. Sie setzen sich zusammen aus einer bisherigen Leerfahrt sowie zwei zusätzlichen Bahnfahrten. Eine vierte zusätzliche Bahnfahrt wurde per Ende 2022 eingeführt. Mit einigen Monaten Verzögerung konnte im Herbst 2022 auch die Echtzeitfahrplanauskunft in Betrieb gesetzt werden. Durch ein neues Hintergrundsystem und neue Schnittstellen erscheinen die Echtzeitinformationen neu nicht nur in der Wemlin-App, sondern auch in den Auskunftssystemen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Ebenfalls wurde im Berichtsjahr die kontaktlose Bezahlungsfunktion in den Bussen eingeführt und der Vertrieb von Einzelfahrten und Tageskarten über die SBB-Vertriebssysteme in Betrieb genommen.

Massnahmen im laufenden Jahr

Gestützt auf den geplanten grenzüberschreitenden Angebotsausbauten werden im laufenden Jahr die konzeptionellen Arbeiten für das künftige Busangebot innerhalb Liechtensteins durchgeführt. Zudem wird der Einsatz von modernen Ticketautomaten in den Bussen der LIEmobil geprüft, um den Vertrieb durch das Fahrpersonal allenfalls einzustellen. Zur Verbesserung bzw. Vereinfachung der grenzüberschreitenden Tarifsituation mit Österreich und der Schweiz werden die im Berichtsjahr 2022 eingesetzten Gremien «Trilaterale Fachgruppe ÖV» mit Vertretern des Kantons St.Gallen, des Landes Vorarlberg und des Landes Liechtenstein auf Verwaltungsebene sowie «Trilateralen Kommission ÖV» auf Regierungsebene ihre Arbeiten aufnehmen. LIEmobil baut im Jahr 2023 zudem das Marketing für den öffentlichen Verkehr aus und hat hierzu das entsprechende Budget erhöht und eine zusätzliche Stelle geschaffen. Betreffend des Bahnhalts «Trübbach Fährhütte» fand Anfang April 2023 im Rahmen der Bürgerversammlung der Gemeinde Wartau eine erneute Abstimmung statt, welche positiv zugunsten des Bahnhalts ausfiel. Dieses Projekt wird deshalb in Angriff genommen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.05: Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche
- 1.06: Beauftragung einer Studie zu den Effekten eines kompletten Verzichts auf ÖV-Tickets
- 1.08: Schrittweise Verpflichtung der LIEmobil zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen

- 1.09: Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.15: Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen

1.03 Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr (Fahrradvermietung an ÖV-Haltestellen, Radabstellplätze, Mitnahmemöglichkeiten)

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Einführung Radverleihsystem durch LIEmobil																																	30
Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr																																	Daueraufgabe

Legende

AHR: Initialisierung / Konzept	AHR: Umsetzung	AHR: Genehmigung/Beschlussfassung	AHR & ATG: Daueraufgabe	AHR & ATG: Projekt beendet	AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung
ATG: Studien / Konzepte	ATG: Vorprojekt / Projekt	ATG: Submission / Bau			ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation

Projektabhängigkeiten	Projektorganisation	Erreichte Meilensteine
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 2: S-Bahn Liechtenstein mit multifunktionalen Schnittstellen beim Bahnhof Schaan, Nendeln und Schaanwald (1.02, (1.03), 3.01, 3.02) Siehe Rückseite 	<pre> graph TD Reg[Regierung] <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Reg --> LIEmobil[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] AHR --> LIEmobil ATG --> LIEmobil </pre>	<ul style="list-style-type: none"> Zuständigkeiten zur Bereitstellung der Infrastruktur für das Radverleihsystem wurden zwischen Land, LIEmobil und Gemeinden geklärt. Bereitstellung Infrastruktur durch zuständige Stellen. Aufnahme Pilotbetrieb «LIEbike» im September 2022.

Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Radverleihsystem LIEmobil</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <table border="0"> <tr> <td> Budget eingehalten</td> <td> Budget kritisch</td> <td> Budget überschritten</td> </tr> </table>	Projekt	Status	Radverleihsystem LIEmobil		Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr		Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten	<ul style="list-style-type: none"> Fortsetzen und laufende Verbesserung Pilotbetrieb «LIEbike». Auswertung und ggf. Ausweitung des Verleihsystems auf weitere Gemeinden.
Projekt	Status										
Radverleihsystem LIEmobil											
Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr											
Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten									

1.03 Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr (Fahrradvermietung an ÖV-Haltestellen, Radabstellplätze, Mitnahmemöglichkeiten)**Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030**

Die individuelle Mobilität beschränkt sich längst nicht mehr auf ein einzelnes Verkehrsmittel. Statt «nur Auto» oder «nur ÖV» soll die Bevölkerung für jeden Anlass das effizienteste Verkehrsmittel oder eine Kombination davon wählen. Leihmobilität (Sharing-Angebote), gut funktionierende Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern, Fahrradmitnahme im ÖV und viele weitere flexible Mobilitätsangebote machen den fließenden Übergang zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln im Alltag möglich.

Massnahmen im Berichtsjahr

Durch die gesteigerte Bedeutung des Bussystems wächst auch die Bedeutung der optimalen Kombinationsmöglichkeit von Bus und Rad. Nachdem die Zuständigkeiten zur Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur (insbesondere an Haltestellen) für das Radverleihsystem zwischen Land, LIEmobil und Gemeinden geklärt wurden und die entsprechenden Massnahmen umgesetzt waren, startete im Berichtsjahr der Pilotbetrieb von «LIEbike» in den Gemeinden Vaduz, Schaan, Gamprin-Bendern, Eschen und Ruggell. Aufgrund von Lieferengpässen war dies anstatt im Juni 2022 erst im September 2022 möglich. Ein erstes Fazit zum Pilotbetrieb fällt positiv aus.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die im Zuge des Pilotbetriebs gewonnenen Erkenntnisse werden auch im laufenden Jahr genutzt, um kontinuierlich Verbesserungen umzusetzen. Konkret ist im ersten Halbjahr 2023 ein Relaunch der LIEbike-App geplant, welcher Verbesserungen beim Buchungssystem bringen wird. LIEmobil und das ATG werden ausserdem die Möglichkeiten für eine Ausweitung der Verleih- bzw. Rückgabestationen auf weitere Gemeinden und Unternehmen prüfen. Der Pilotbetrieb der «LIEbike» dauert voraussichtlich noch bis Ende 2023.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.05: Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche
- 1.09: Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 1.14: Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen
- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte

1.04 Neuauflage Busbevorzugungskonzept: Definition von Massnahmen zur Busbevorzugung mit Fokus auf den Bau von neuen und die Weiterführung von bestehenden Busspuren

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]				
Neuauflage Busbevorzugungskonzept																																	30
Legende																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Teil von Leitprojekt 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, (1.06), (1.08), 2.03). Strassengesetz/Expropriationsgesetz: Das Vorliegen dieser beiden Gesetze würde die Planung und Realisierung der Busbevorzugungsmassnahmen beschleunigen. Siehe Rückseite 																					<ul style="list-style-type: none"> 2. Forum (Mitwirkungsveranstaltung) mit Gemeinden und Vereinen/Verbänden durchgeführt. Vernehmlassung bei Gemeinden und eingeladenen Vereinen/Verbänden durchgeführt und Inputs eingearbeitet. Finalisierung Gesamtkonzept und Start erster Vorbereitungsarbeiten für Umsetzung der Massnahmen. Genehmigung durch Regierung am 13.12.2022. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Neuauflage Busbevorzugungskonzept</td> <td></td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>														Projekt	Status	Neuauflage Busbevorzugungskonzept		<ul style="list-style-type: none"> Grafische Aufbereitung der Konzeptunterlagen. Präsentation und öffentliche Bereitstellung des Busbevorzugungskonzepts Anfang 2023. Beginn Umsetzung Busbevorzugungsmassnahmen. 								
Projekt	Status																																
Neuauflage Busbevorzugungskonzept																																	

1.04 Neuauflage Busbevorzugungskonzept: Definition von Massnahmen zur Busbevorzugung mit Fokus auf den Bau von neuen und die Weiterführung von bestehenden Busspuren**Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030**

Die Einrichtung von Busspuren hat das Ziel, den ÖV ungehindert vom stockenden Verkehr möglichst fahrplangerecht verkehren zu lassen. Dies gelingt durch die Einräumung der Priorität des ÖV gegenüber dem MIV mittels eigener Fahrspur. Seit dem Entwurf des Busbevorzugungskonzepts haben sich einige Randbedingungen verändert, weshalb eine Neuauflage angezeigt ist.

Massnahmen im Berichtsjahr

Nach Freigabe durch den Lenkungsausschuss Ende 2021 wurde das entworfene Busbevorzugungskonzept inkl. der definierten Massnahmen im Januar 2022 an einem 2. Forum (Mitwirkungsveranstaltung) nochmals allen Gemeinden und den Vereinen/Verbänden präsentiert und gemeinsam diskutiert. Nach einer Überarbeitungsphase gab die Regierung das Busbevorzugungskonzept anschliessend zur Vernehmlassung bei den Gemeinden und Vereinen/Verbänden frei. Die in diesem Rahmen eingegangenen Stellungnahmen wurden ab September durch das AHR ausgewertet und bei der darauffolgenden Finalisierung des Busbevorzugungskonzepts einbezogen. Parallel dazu startete das ATG Ende 2022 mit den ersten Vorbereitungsarbeiten für die Umsetzung der vorgesehenen Busbevorzugungsmassnahmen. Die Regierung genehmigte die erarbeitete Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts an ihrer Sitzung vom 13.12.2022.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr 2023 soll die Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts zunächst durch ein externes Grafikbüro aufbereitet werden, bevor sie im März vorgestellt und veröffentlicht wird. Von Seiten des ATG werden die notwendigen Vorbereitungsarbeiten zur Umsetzung der definierten Busbevorzugungsmassnahmen weiter vorangetrieben. Es werden erforderliche Studien erarbeitet, Vorprojekte verfasst und Massnahmen etappenweise realisiert. Mit erster Priorität wird das Massnahmenpaket «Sofortmassnahmen» bearbeitet.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.10: Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein
- 3.06: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkronen
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald
- 3.14: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz
- 3.15: Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen
- 3.16: Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887

1.05 Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern																																	100
Ausstattung ausgewählter Haltestellen mit Radabstellanlagen LIEbike																																	75
Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil																																	45
Steigerung der Attraktivität von Haltestellen und Wartebereichen																																	Daueraufgabe

Legende

 AHR: Initialisierung / Konzept	 AHR: Umsetzung	 AHR: Genehmigung/Beschlussfassung	 AHR & ATG: Daueraufgabe	 AHR & ATG: Projekt beendet	AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung
 ATG: Studien / Konzepte	 ATG: Vorprojekt / Projekt	 ATG: Submission / Bau			ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation

Projektabhängigkeiten	Projektorganisation	Erreichte Meilensteine
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, (1.06), (1.08), 2.03) Siehe Rückseite 	<pre> graph TD Reg[Regierung] --> LIE[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] Reg --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Reg --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] LIE <--> ATG ATG <--> AHR </pre>	<ul style="list-style-type: none"> Überarbeitung Haltestellenhandbuch wurde weiter vorangetrieben. Echtzeitanzeiger an allen relevanten Haltestellen installiert und erfolgreich in Betrieb genommen. Ausgewählte Haltestellen mit Radabstellanlagen für Radverleihsystem «LIEbike» ausgestattet.

Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte													
<p>Keine Risiken sind in diesem Bereich aufgeführt.</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ausstattung ausgewählter Bushaltestellen mit Radabstellanlagen für LIEbike</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Steigerung Attraktivität Haltestellen und Wartebereiche</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <div style="margin-top: 10px;"> <p>Legende:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td> Budget eingehalten</td> <td> Budget kritisch</td> <td> Budget überschritten</td> </tr> </table> </div>	Projekt	Status	Ausstattung ausgewählter Bushaltestellen mit Radabstellanlagen für LIEbike		Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern		Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil		Steigerung Attraktivität Haltestellen und Wartebereiche		 Budget eingehalten	 Budget kritisch	 Budget überschritten	<ul style="list-style-type: none"> Fortführen Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil Ausstattung weiterer Haltestellen mit Radabstellanlagen. Konzeptionelle Arbeiten zur «Bushaltestelle der Zukunft» durch LIEmobil und ATG.
Projekt	Status														
Ausstattung ausgewählter Bushaltestellen mit Radabstellanlagen für LIEbike															
Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern															
Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil															
Steigerung Attraktivität Haltestellen und Wartebereiche															
 Budget eingehalten	 Budget kritisch	 Budget überschritten													

1.05 Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Haltestellen mit einer starken Frequenz sollen unter Berücksichtigung auf die Gegebenheiten (bauliche Situation, Platzverhältnisse, Landeigentum) attraktiver ausgestaltet werden, zum Beispiel mit einer Buswartekabine. Die bauliche Ausgestaltung sowie der Unterhalt sind im ÖV-Haltestellenhandbuch des ABI (ab 01.04.2022 AHR und ATG) definiert.

Massnahmen im Berichtsjahr

Der Verpflichtungskredit für eine S-Bahn Liechtenstein wurde am 30. August 2020 an der Volksabstimmung abgelehnt. Damit bekommt die LIEmobil als zentraler Akteur des Busangebots zusätzlich an Bedeutung.

Im Berichtsjahr wurde die Überarbeitung des Haltestellenhandbuchs AHR/ATG-LIEmobil weiter vorangetrieben. In einem Geodatenportal konnten diverse georeferenzierte Daten und Metadaten erfasst und zwecks Koordination zwischen ATG und LIEmobil bereitgestellt werden. Die Echtzeitanzeiger konnten inzwischen an allen relevanten Haltestellen installiert und in Betrieb genommen werden. Nach anfänglichen softwareseitigen Problemen mit der Anzeige von Echtzeitdaten konnten die Störungen behoben werden, sodass nun Daten in Echtzeit angezeigt werden. 2022 wurden ausserdem diverse für den Pilotbetrieb von «LIEbike» ausgewählte Haltestellen mit Radabstellanlagen ausgestattet. Nur wenige konnten aufgrund von ausstehendem Landerwerb noch nicht mit der notwendigen Verleih-Infrastruktur ausgerüstet werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Arbeiten zum Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil sind noch im Gange und werden im laufenden Jahr fortgeführt. Die Hintergrundkomponenten der Echtzeitanzeiger in Schaan, Bahnhof, werden im Jahr 2023 zugunsten eines stabileren und effizienteren Betriebs nochmals angepasst. Die Bildschirmanzeige bleibt jedoch bestehen. Für die noch offenen, mit Radabstellanlagen für «LIEbike» auszustattenden Haltestellen, werden im laufenden Jahr weitere Optionen geprüft und, wenn möglich, realisiert. Im Zuge einer möglichen Ausweitung des Pilotbetriebs auf weitere Gemeinden/Unternehmen werden vereinzelt gegebenenfalls noch weitere Radabstellanlagen an bereits bestehenden Haltestellen zu errichten sein. Ausserdem wird LIEmobil im Jahr 2023 in Abstimmung mit dem ATG ein Konzept zu den «Bushaltestellen der Zukunft» ausarbeiten. Dieses bezweckt nicht, dass sofort alle bestehenden Haltestellen durch neue ersetzt werden sollen. Sondern eine allfällige Umsetzung dieses Konzepts, unter Vorbehalt der Zustimmung durch die Regierung, erfolgt schrittweise und langfristig. Wenn ohnehin Ersatzvornahmen bzw. Arbeiten an bestimmten Bushaltestellen erforderlich sind, dann nach der «Bushaltestelle der Zukunft».

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.03: Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr
- 1.07: Versuch der Ansiedlung von Fernbussen zur Anbindung an die internationalen Fernbus-Linien
- 1.14: Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte

1.06 Beauftragung einer Studie zu den Effekten eines kompletten Verzichts auf ÖV-Tickets

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]		
Studie zu den Effekten eines kompletten Verzichts auf ÖV-Tickets																													100		
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, (1.06), (1.08), 2.03) Siehe Rückseite 							<pre> graph TD Regierung --> ExternesPlanungsbüro Regierung --> LIEEmobil[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEEmobil)] Regierung --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] ExternesPlanungsbüro <--> LIEEmobil LIEEmobil <--> AHR </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Finalisierung der Studie durch LIEEmobil und das begleitende externe Büro. Kenntnisnahme der Ergebnisse durch den Landtag im Dezember 2022. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Studie zu den Effekten eines kompl. Verzichts auf ÖV-Tickets</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten														Projekt	Status	Studie zu den Effekten eines kompl. Verzichts auf ÖV-Tickets		<ul style="list-style-type: none"> Weiterverfolgen von zielgruppenorientierten Lösungen wie beispielsweise Jobtickets, BMM o.ä. Fokus auf Vereinfachung der grenzüberschreitenden Tarifsituation in der Region. 						
Projekt	Status																														
Studie zu den Effekten eines kompl. Verzichts auf ÖV-Tickets																															

1.06 Beauftragung einer Studie zu den Effekten eines kompletten Verzichts auf ÖV-Tickets

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Im Rahmen einer Studie sollen 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.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr wurde die Studie durch das begleitende externe Büro sowie die LIEmobil finalisiert und zuhanden des Landtags aufbereitet. Im Dezember 2022 wurde der entsprechende Bericht und Antrag vom Landtag zur Kenntnis genommen. Dieser hat sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ausgesprochen, jedoch nicht für einen generellen Verzicht auf ÖV-Tickets für sämtliche Kunden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Um eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu erreichen, wird anstatt auf einen Gratis-ÖV weiterhin auf zielgruppenspezifischere Massnahmen wie Jobtickets und betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) gesetzt. Die entsprechenden Massnahmen werden im laufenden Jahr unter anderem mit der Revision des BMM-Gesetzes sowie der BMM-Verordnung weiterverfolgt und forciert. Ausserdem werden sich im laufenden Jahr die Gremien «Trilaterale Fachgruppe ÖV» auf Verwaltungsebene, worin auch der Kanton St.Gallen und das Land Vorarlberg vertreten sind, sowie «Trilaterale Kommission ÖV» auf Regierungsebene mit der Vereinfachung der grenzüberschreitenden Tarifsituation auseinandersetzen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.03: Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr
- 1.09: Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen
- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 2.11: Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte

1.09 Nutzung von digitalen Angeboten f. Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen, um den Zugang zu Mobilitätsangeboten möglichst einfach zu gestalten

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV			
Nutzung digitaler Angebote f. Fahrplan-, Ticket-, Mobilitätslösungen																													10		
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 8: Digitalisierung (1.09, 2.02) Siehe Rückseite Die Massnahmen 1.09 und 2.02 werden künftig als eine gemeinsame Massnahme bearbeitet. 							<pre> graph TD Regierung --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> LIE[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIE mobil)] AHR <--> Nachbarkantone[Nachbarkantone und -Länder] AHR <--> Vereine[Vereine, NGOs, externes Büro] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Erste Gespräche mit Anbietern und NGOs/Vereinen in diesem Fachbereich geführt. Trilaterale Absichtserklärung mit Kanton St.Gallen und Land Vorarlberg zur Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖVs unterzeichnet. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Nutzung digitaler Angebote f. Fahrplan-, Ticket-, Mobilitätslösungen</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten														Projekt	Status	Nutzung digitaler Angebote f. Fahrplan-, Ticket-, Mobilitätslösungen		<ul style="list-style-type: none"> Gespräche mit ersten Anbietern vertiefen und mit weiteren betroffenen Akteuren aufnehmen. Aufnahme der Arbeiten zur Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV in den gegründeten Gremien «trilateralen Kommission ÖV» sowie «trilaterale Fachgruppe ÖV». 						
Projekt	Status																														
Nutzung digitaler Angebote f. Fahrplan-, Ticket-, Mobilitätslösungen																															

1.09 Nutzung von digitalen Angeboten f. Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen um den Zugang zu Mobilitätsangeboten möglichst einfach zu gestalten**Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030**

Mit der Digitalisierung lassen sich unterschiedliche Verkehrsmittel wie Taxi, öffentlicher Verkehr, Auto oder Fuss- und Radverkehr einfach und gezielt kombinieren. Durch individuelle auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittene, vernetzte Mobilitätsangebote kann das Gesamtverkehrssystem optimal genutzt werden. Der Zugang zum ÖV bspw. mit kombinierten digitalen Ticketlösungen wird vereinfacht. Liechtenstein fördert die Entwicklung dieser sogenannten Multimodalität im Verkehrsbereich.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Laufe des Jahres 2022 wurden Gespräche mit verschiedenen Akteuren im Bereich von digitalen Mobilitätsangeboten bzw. Mobilitätsplattformen geführt. Unter anderem stand das AHR im Austausch mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sowie Unternehmen, welche Dienstleistungen im Bereich der Mobilität anbieten und einen starken digitalen Fokus haben.. In Abstimmung mit dem ATG und LIEmobil konnten erste potenziell Handlungsstrategien sondiert werden. Ausserdem unterzeichneten die Regierungen des Landes Vorarlberg, des Kantons St. Gallens und des Fürstentums Liechtenstein im Oktober 2022 eine Absichtserklärung zur Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs.

Massnahmen im laufenden Jahr

Das AHR, das ATG und LIEmobil werden im laufenden Jahr die Gespräche mit den erwähnten Anbietern weiter vertiefen und gegebenenfalls auch mit weiteren Akteuren Kontakt aufnehmen. Es scheint gegenwärtig sinnvoll, mindestens für den funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg ein einheitliches digitales Angebot für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen anzustreben, um den Zugang zu Mobilitätsangeboten möglichst einfach zu gestalten. Ausserdem wird es als zweckmässig erachtet, nur eine Mobilitätsplattform für alle Mobilitätsangebote zu entwickeln, weshalb die Massnahmen 1.09 und 2.02 künftig als eine Massnahme weiterbearbeitet werden.

Die Unterzeichnung der Absichtserklärung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs hat unter anderem die Gründung der «trilateralen Kommission öffentlicher Verkehr Vorarlberg-St. Gallen-Liechtenstein» auf Regierungsebene sowie der «trilateralen Fachgruppe ÖV» auf Verwaltungsebene zum Inhalt. Im laufenden Jahr werden diese Gremien ihre Arbeiten aufnehmen und dabei voraussichtlich auch Anstrengungen zur Vereinheitlichung der Tarifstrukturen im Dreiländereckunternehmen. Diesem Aspekt kommt auch im Hinblick auf digitale Mobilitätsangebote und Mobilitätsplattformen eine Schlüsselrolle zu.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.03: Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr
- 2.02: Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 3.04: Prüfung neuer Verkehrssysteme zur Erschliessung des ganzen Landes als Ergänzung zur S-Bahn

1.10 – 1.13 Lückenschluss und Erweiterung Hauptradrouten sowie Überprüfung/Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwegen/Radwege in Hanglagen

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Lückenschluss Hauptradroutennetz																																	10
Erweiterung Hauptradroutennetz																																	10
Überpr./Erweit. (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellw.																																	10
Überpr./Erweit.(Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radw. in Hangl.																																	10

Legende

	AHR: Initialisierung / Konzept		AHR: Umsetzung		AHR: Genehmigung/Beschlussfassung		AHR & ATG: Daueraufgabe		AHR & ATG: Projekt beendet		AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung
	ATG: Studien / Konzepte		ATG: Vorprojekt / Projekt		ATG: Submission / Bau				ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation		

Projektabhängigkeiten	Projektorganisation	Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 7: Ausbau Radwegnetz (1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.15, 3.11) Strassengesetz/Expropriationsgesetz: Das Vorliegen dieser beiden Gesetze würde die Realisierung der erarbeiteten Massnahmen zur Verbesserung des Radroutenkonzepts beschleunigen. Siehe Rückseite 		<ul style="list-style-type: none"> Grundlagenanalyse durchgeführt, Zielsystem hergeleitet und Ausbau-/Angebotsstandards definiert. Radverkehrsrelevante Ziel- und Quellorte und Wunschlinien von Radfahrern identifiziert. Entwurf des künftigen Hauptradroutennetzes erarbeitet und mit grenznahem Ausland abgestimmt. 1. Forum mit Gemeinden, Vereinen, Verbänden durchgeführt. Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr umgesetzt bzw. vorangetrieben. 										
Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte										
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Projekt</td> <td style="width: 20%;">Status</td> </tr> <tr> <td>Überarbeitung (Haupt-) Radroutennetz Liechtenstein</td> <td style="background-color: #d9ead3;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td>Budget eingehalten</td> <td>Budget kritisch</td> <td>Budget überschritten</td> </tr> </table>	Projekt	Status	Überarbeitung (Haupt-) Radroutennetz Liechtenstein					Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten	<ul style="list-style-type: none"> Netzentwurf Alltagsradverkehr wie auch Freizeitradverkehr überarbeiten und vertiefen. Definition der Zuständigkeiten zwischen Gemeinden/Land Liechtenstein (Ausführung, Finanzierung, Unterhalt). Sofortmassnahmen zugunsten des Radverkehrs weiter vorantreiben bzw. umsetzen.
Projekt	Status											
Überarbeitung (Haupt-) Radroutennetz Liechtenstein												
Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten										

1.10 – 1.13 Lückenschluss und Erweiterung Hauptradrouten sowie Überprüfung/Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwegen/Radwege in Hanglagen

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Der Grossteil des Hauptradroutennetzes, welcher auf und entlang von bestehenden Verkehrsanlagen realisiert werden konnte, wurde rasch erstellt. Derzeit fehlen noch Teilstücke, insbesondere auch Querverbindungen, welche aufgrund von fehlendem Grundeigentum noch nicht realisiert werden konnten. Der Lückenschluss soll nun angegangen werden (1.10). Das Hauptradroutennetz verbindet die Quell- und Zielorte (Arbeitsstätten bzw. Wohngebiete) möglichst gradlinig und direkt. Die Erweiterung des Hauptradroutennetzes mit weiteren kommunalen Radwegen soll geprüft werden. Beispielsweise ist eine weitere Verbindung von Schaan über Bendern nach Eschen in Diskussion (1.11). Die technologische Entwicklung im Bereich der E-Bikes hat eine Attraktivitätssteigerung dieses Verkehrsmittels zur Folge. Es sind deutlich längere Distanzen und auch höhere Geschwindigkeiten möglich. Daher ist auch die Realisierung von eigenen Radschnellwegen zu prüfen (1.12). Die technologische Entwicklung im Bereich der E-Bikes hat eine Attraktivitätssteigerung dieses Verkehrsmittels zur Folge. Dadurch werden auch Radwege mit Steigung für den Pendler- und Freizeitverkehr interessant. Es soll eine Erweiterung des Hauptradroutennetzes in den Hanglagen geprüft werden (1.13).

Massnahmen im Berichtsjahr

Nach Abschluss der Grundlagenanalyse wurde ein Zielsystem erarbeitet und die künftig geltenden (idealen) Ausbau- und Angebotsstandards definiert. Anschliessend konnten die radverkehrsrelevanten Ziel-/Quellorte innerhalb Liechtensteins wie auch im grenznahen Ausland identifiziert und mittels idealisierten Wunschlinien (gebündelter Bedarf für Radverkehr) verbunden werden. Danach erfolgte der Entwurf des künftigen Hauptradroutennetzes, der zur Sicherstellung der grenzüberschreitenden Durchgängigkeit mit Vertretern der Kantone St.Gallen und Graubünden sowie dem Land Vorarlberg und der Stadt Feldkirch abgestimmt wurde. Im Dezember 2022 fand das 1. Forum (Mitwirkungsveranstaltung) mit Gemeindevertretern sowie Vertretern von Vereinen/Verbänden statt. Basierend auf den definierten Ausbau-/Angebotsstandards führte das begleitende Planungsbüro im Berichtsjahr ausserdem eine Schwachstellenanalyse am heute bestehenden Hauptradroutennetz durch. Als Sofortmassnahme wurde unter anderem die Radverkehrsführung zwischen dem Grenzübergang Schaanwald-Tisis, Nendeln und Schaan im Zuge einer Variantenprüfung untersucht. Dies war insbesondere auch im Hinblick auf die Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts (1.04) ein Aspekt, der vorgezogen geklärt werden musste. Aktuell wird ein östlich der Bahnlinie verlaufender separater Radweg bis Nendeln (ab Sportfeldstrasse westlich der Bahn) und vom Ortsausgang Nendeln via Feldkircherstrasse weiter bis Schaan verlaufender abgesetzter Radweg angestrebt. Auf der Zollstrasse in Vaduz wurde eine Fahrradfurt errichtet, auf der Rheinstrasse in Ruggell konnte ein beidseitiger Radstreifen erstellt werden. Weitere Massnahmen wurden durch die Gemeinden umgesetzt. Bezüglich der Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Land/Gemeinden hinsichtlich der Radverkehrsinfrastrukturen erarbeitete das ATG bis Ende 2022 einen ersten Entwurf.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Arbeiten werden fortgeführt. Nebst der Überarbeitung des Netzentwurfs (Alltagsradverkehr) gestützt auf den Erkenntnissen aus dem 1. Forum werden auch die Arbeiten für den Freizeitradverkehr weiter vertieft. Zudem werden Sofortmassnahmen zugunsten des Radverkehrs von Land und Gemeinden weiter forciert, wobei auch die Ergebnisse der durchgeführten Schwachstellenanalyse mitzubersichtigen sind. Für Mitte 2022 ist die Durchführung eines 2. Forums geplant. Von Seiten ATG wird ausserdem die Neuregelung der Zuständigkeiten zwischen Land und Gemeinden hinsichtlich der Radverkehrsinfrastrukturen konkretisiert. Parallel dazu werden die Überlegungen zu zusätzlichen Radquerungsmöglichkeiten über den Rhein (3.08, 3.11) wie auch die Überarbeitung der Radwegsignalisation (1.15) weitergetrieben.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

1.03: Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr

1.14: Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen

1.15: Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation

- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 3.06: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag
- 3.11: Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers
- 3.16: Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887
- 4.04: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

1.14 Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV			
Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-HS und öff. Einrichtungen																											10				
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							<pre> graph TD R[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] VB[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] <--> ATG AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] <--> ATG </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Diverse ÖV-Haltestellen i.Z.m. «LIEbike» mit Radabstellanlagen ausgestattet. Diverse Radabstellanlagen bei öffentlichen Einrichtungen erstellt. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>														Projekt	Status	Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen		<ul style="list-style-type: none"> Ausstattung weiterer ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen mit Radabstellanlagen. Erarbeitung eines ganzheitlichen Konzepts und Umsetzung der davon abgeleiteten Massnahmen. 						
Projekt	Status																														
Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen																															

1.14 Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Um den Radverkehr zu fördern, sind an den Zielorten in unmittelbarer Nähe genügend Abstellanlagen zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Zuge der Einführung des Radverleihsystems «LIEbike» von LIEmobil (zunächst nur Pilot) mussten diverse ÖV-Haltestellen mit Radabstellanlagen ausgestattet werden. Dies erfolgte in Zusammenarbeit zwischen LIEmobil, den Standortgemeinden sowie dem ATG. Unter anderem wurden folgende Haltestellen mit Abstellanlagen ausgestattet: Vaduz Mühleholzmarkt, Schaan Bahnhof, Bendern Parkhaus Rhi, Gamprin Gemeindehaus und Eschen Gemeindehaus. Im Jahr 2022 wurden zudem bei öffentlichen Einrichtungen wie beispielsweise der Freizeitanlage Grossabünt, dem Rheinparkstadion Vaduz oder auch der Universität Liechtenstein Abstellanlagen für den Radverkehr geschaffen.

Massnahmen im laufenden Jahr

Das ATG wird in Abstimmung mit LIEmobil und den Gemeinden im laufenden Jahr weitere ÖV-Haltestellen mit Radabstellanlagen ausstatten. Dies schafft die Voraussetzung, um den Pilotbetrieb von «LIEbike» gegebenenfalls auch noch auf weitere Gemeinden/Unternehmen ausdehnen zu können und verbessert die Kombinierbarkeit von ÖV und Radverkehr. Parallel dazu werden bei Interesse/bei Bedarf laufend auch weitere öffentliche Einrichtungen mit Abstellanlagen ausgestattet. Gestützt auf den Erkenntnissen aus dem «LIEbike»-Pilotbetrieb ist geplant, ab Mitte/Ende 2023 ein ganzheitliches Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen zu erarbeiten und anschliessend weitere Massnahmen umzusetzen. Zur Sicherstellung der optimalen Erreichbarkeit der Radabstellanlagen ist unter anderem der Entwurf des künftigen Hauptradroutennetzes (vgl. Massnahmen 1.10 bis 1.13) als Grundlage zu berücksichtigen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.03: Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 1.15: Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation
- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3.06: Realisierung des Industriebelüfters Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag
- 3.11: Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers
- 3.15: Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen
- 3.16: Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887
- 4.04: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

1.15 Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]				
Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation																																	30
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																	
Projektabhängigkeiten				Projektorganisation												Erreichte Meilensteine																	
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 7: Ausbau Radwegnetz (1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.15, 3.11) Siehe Rückseite 				<pre> graph TD R[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] R --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] ATG <--> AHR </pre>												<ul style="list-style-type: none"> Gemeindeweise Überprüfung der Radwegsignalisation. 																	
Risiken				Projekt-Budget												Nächste Schritte																	
				<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Landesweite Anpassung Radwegsignalisation</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten												Projekt	Status	Landesweite Anpassung Radwegsignalisation		<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der identifizierten Verbesserungsmaßnahmen. 													
Projekt	Status																																
Landesweite Anpassung Radwegsignalisation																																	

1.15 Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation

Massnahmenbeschreibung gemäss Mobilitätskonzept 2030

Der Radwegausbau erfolgte über viele Jahre. Der Status der Radfahrer und auch die Art, wie das Angebot für Radfahrer ausgestaltet wird, wandelte sich im Laufe der Zeit. Deshalb gibt es heute Radwege, Radstreifen und Trottoirs mit erlaubtem Fahrradverkehr. Eine Neubeurteilung und Vereinheitlichung über das ganze Land soll mehr Klarheit und Sicherheit für Radfahrer und auch Fussgänger schaffen.

Massnahmen im Berichtsjahr

Die bestehende Radwegsignalisation in Liechtenstein wurde im Berichtsjahr gemeindeweise überprüft. Gestützt darauf konnten, wo erforderlich, mögliche Verbesserungsmassnahmen ausgearbeitet werden. Diese wurden bei Bedarf auch mit den Standortgemeinden abgesprochen. Der Fächer an möglichen Massnahmen umfasst mancherorts sofort umsetzbare Massnahmen, beispielsweise der Ersatz vergilbter / verblichener Beschriftungen oder das Anbringen von zusätzlichen Wegweisern. Andernorts können aber auch längerfristige Massnahmen erforderlich sein, wie beispielsweise das Anbringen von neuen Markierungen oder Änderungen an Vortrittsregelungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen. Eine zentrale Schwäche der heutigen Radwegsignalisation stellt die Signalisation «Fuss- und Radweg» innerorts dar.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden die identifizierten Verbesserungsmassnahmen umgesetzt. Der Fokus liegt einerseits auf einem einheitlichen Standard bei der Signalisation von Radwegen, Fusswegen, kombinierten Fuss- und Radwegen (Benützungsgebot für Radfahrer) sowie Fusswegen mit Radfahrer gestattet (kein Benützungsgebot für Radfahrer). Andererseits ist geplant, die Signalisation «Fuss- und Radweg» innerorts durch «Fussweg mit Radfahrer gestattet» zu ersetzen. Dies erlaubt den schnelleren Radfahrern die Benützung der normalen Strassenfahrbahn.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.03: Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 1.14: Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen
- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3.06: Realisierung des Industriebühnenbringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag
- 3.11: Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers
- 3.15: Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen
- 3.16: Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887
- 4.04: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

2.03 Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

Zeitschiene																													
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
Verkehrsversuch: Pfortnerung Zollstrasse, Schaan																													100
Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs																													5

Legende

AHR: Initialisierung / Konzept	AHR: Umsetzung	AHR: Genehmigung/Beschlussfassung	AHR & ATG: Daueraufgabe	AHR & ATG: Projekt beendet	AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung
ATG: Studien / Konzepte	ATG: Vorprojekt / Projekt	ATG: Submission / Bau			ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation

Projektabhängigkeiten	Projektorganisation	Erreichte Meilensteine
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, (1.06), (1.08), 2.03) Strassengesetz/Expropriationsgesetz: Das Vorliegen dieser beiden Gesetze würde die Realisierung der erarbeiteten Massnahmen beschleunigen. Siehe Rückseite 		<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsversuch «Pfortnerung an der Zollstrasse, Schaan» durch LIE mobil durchgeführt. Konzeptionelle Überlegungen zu Pfortneranlagen für den öff. Verkehr im Rahmen des Busbevorzugungskonzepts.

Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrsversuch: Pfortnerung Zollstrasse, Schaan</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <table border="0"> <tr> <td> Budget eingehalten</td> <td> Budget kritisch</td> <td> Budget überschritten</td> </tr> </table>	Projekt	Status	Verkehrsversuch: Pfortnerung Zollstrasse, Schaan		Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs		Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten	<ul style="list-style-type: none"> Beginn Umsetzung der Busbevorzugungsmassnahmen aus dem erarbeiteten Busbevorzugungskonzept. Weitere Optimierungen hinsichtlich Pfortneranlagen im Zuge der Massnahmenumsetzung.
Projekt	Status										
Verkehrsversuch: Pfortnerung Zollstrasse, Schaan											
Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs											
Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten									

2.03 Pförtneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Bestehen keine separaten Busspuren bzw. ist es nicht möglich, solche zu realisieren, kann mittels Pförtneranlagen der ÖV mit gezieltem Zurückhalten des MIV bevorzugt werden, was zur Fahrplanstabilität beiträgt. Der Zeitverlust für den Autofahrer ist gering zu halten. Vor der Einführung entsprechender Massnahmen soll im Testbetrieb (erweiterte Pförtnerung) bei bestehenden Pförtneranlagen die Auswirkung auf ÖV und MIV überprüft werden.

Massnahmen im Berichtsjahr

Nachdem bereits im Herbst 2021 die notwendigen Vorbereitungsarbeiten vorgenommen werden konnten, wurde im Berichtsjahr 2022 der entsprechende Verkehrsversuch zu Pförtneranlagen durch LIEmobil durchgeführt. Insbesondere aufgrund der COVID-Pandemie und dem damit verbundenen reduzierten Verkehrsaufkommen hatte dieser bisher mehrmals vorschoben werden müssen. Der Verkehrsversuch wurde kontrolliert überwacht und mittels geeigneter Datenerhebung begleitet. Es muss jedoch festgehalten werden, dass aufgrund des vorherrschenden Verkehrsaufkommens wiederum keine repräsentativen bzw. aussagekräftige Ergebnisse erzielt werden konnten.

Die konzeptionellen Überlegungen zu Pförtneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV wurden im Rahmen des Busbevorzugungskonzepts (vgl. Massnahme 1.04) angestellt. Dieses wurde im Berichtsjahr finalisiert und von der Regierung genehmigt. Bisher wurden die bestehenden Pförtneranlagen gemäss Regierungsbeschluss (LNR 2017-1160) stets wie reguläre Lichtsignalanlagen betrieben. In der Neuauflage sind nun erstmals auch «echte» Pförtneranlagen mit Dosierung des MIV angedacht. Für die Umsetzung von Busbevorzugungsmassnahmen aus dem Busbevorzugungskonzept wurden im Berichtsjahr erste Vorbereitungsarbeiten getroffen.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden von Seiten des ATG die ersten Busbevorzugungsmassnahmen in Abstimmung mit dem AHR, LIEmobil sowie den Standortgemeinden angegangen, welche im erarbeiteten und von der Regierung genehmigten Busbevorzugungskonzept enthalten sind. Es werden die dazu erforderlichen Studien ausgearbeitet, Vorprojekte erstellt und anschliessend realisiert. Anstatt den Verkehrsversuch zu «echten» Pförtneranlagen zu wiederholen, ist aktuell geplant, im Zuge der Umsetzung der entsprechenden Massnahmen situationsbezogen laufend Optimierungen an den «echten» Pförtneranlagen vorzunehmen, sofern dies überhaupt erforderlich ist.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.09: Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen
- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 2.10: Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten
- 3.15: Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen
- 3.16: Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887
- 4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

3.05 Aktive Beobachtung von grenznahen Eisenbahninfrastrukturprojekten mit Einfluss auf Liechtenstein

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]				
Aktive Beobachtung v. grenznahen Eisenbahninfrastrukturprojekten																																	Daueraufgabe
Legende 																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																					<ul style="list-style-type: none"> Trinationaler Lenkungsausschuss mit Österreich und der Schweiz bezüglich Bahn. Die IBK-Strategie 2023-2027 wurde beschlossen und umfasst das Projekt Bodanrail 2045. Doppelspurausbau (abschnittsweise) bis Fahrplanwechsel 2024/2025. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1"> <tr> <td>Projekt</td> <td>Status</td> </tr> <tr> <td>Aktive Beobachtung grenznaher Eisenbahnprojekten</td> <td></td> </tr> </table> Legende: 														Projekt	Status	Aktive Beobachtung grenznaher Eisenbahnprojekten		<ul style="list-style-type: none"> Dauerhafte aktive Beobachtung der grenznahen Eisenbahnprojekte mit Einfluss auf Liechtenstein 								
Projekt	Status																																
Aktive Beobachtung grenznaher Eisenbahnprojekten																																	

3.05 Aktive Beobachtung von grenznahen Eisenbahninfrastrukturprojekten mit Einfluss auf Liechtenstein

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Zukünftige Eisenbahnprojekte, wie bspw. die Nord- oder Südschleife in Buchs oder die Südeinfahrt in Feldkirch, können einen massgeblichen Einfluss auf das schienengebundene Mobilitätsangebot in Liechtenstein haben. Um die Interessen Liechtensteins aktiv einzubringen, werden die Entwicklungen unter anderem im Rahmen des trinationalen Lenkungsausschusses begleitet.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr fand im Rahmen des trinationalen Lenkungsausschusses wieder ein Austausch mit der Republik Österreich und der Schweizer Eidgenossenschaft in Hall im Tirol statt.

Im Juni 2022 wurde im Rahmen der 43. Regierungschefkonferenz der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK) zudem die IBK Strategie 2023-2027 beschlossen, welche den Fokus auf die «nachhaltige Mobilität über Grenzen» und hierbei vor allem auf den öffentlichen Verkehr setzt. Das Projekt BODANRAIL 2045, welches im grenzüberschreitenden Schienenverkehr (Bodenseeraum) längerfristig auf kürzere Reisezeiten, mehr Direktverbindungen und besser abgestimmte Anschlüsse zielt, setzt die erwähnte Strategie konkret um und wurde ebenfalls beschlossen.

Ausserdem erfolgte im Berichtsjahr 2022 der Spatenstich für den abschnittswisen Doppelspurausbau des Bahntrassees auf der Schweizer Seite des Rheintals. Voraussichtlich per Fahrplanwechsel 2024/2025 kann das Angebotsniveau auf der Strecke St. Gallen – Sargans (bzw. Chur) dann auf einen Halbstundentakt (IR/RE) ausgebaut werden. Bis dahin müssen, bedingt durch die Bauarbeiten, Streckenabschnitte gesperrt und Reisende auf diesen Achsen auf Ersatzbusse ausweichen.

Die Buskonzepte für die Regionen Werdenberg/Obertoggenburg und Sarganserland konnten im Berichtsjahr auf Grundlage dieses geplanten Angebotsausbaus weiter überarbeitet werden. Ebenso wurden die Auswirkungen auf das Liechtensteiner Busnetz überprüft.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die grenznahen Eisenbahnprojekte werden im laufenden Jahr aktiv weiterbeobachtet und bezüglich der Auswirkungen auf Liechtenstein überprüft. Die Buskonzepte Werdenberg/Obertoggenburg und Sarganserland werden 2023 voraussichtlich finalisiert. Das Projekt Bodanrail 2045 wird durch die IBK-Mitglieder grenzüberschreitend weiter vorangetrieben. Es ist geplant, auch im Jahr 2023 wieder trinationale Sitzungen des Lenkungsausschusses Bahn durchzuführen. Nachdem sich die Gemeinde Wartau positiv gegenüber einer Realisierung des Bahnhalts «Trübbach Fährhütte» mit finanzieller Beteiligung der Interessensgemeinschaft äusserte, wird dieses Projekt ebenfalls weiterverfolgt.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil

1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein

2.07: Ansiedlung von Arbeitsgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse

3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte

3.04: Prüfung neuer Verkehrssysteme zur Erschliessung des ganzen Landes als Ergänzung zur S-Bahn

3.08 Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV			
Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag																													1		
Legende <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> AHR: Initialisierung / Konzept </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> AHR: Umsetzung </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> AHR: Genehmigung/Beschlussfassung </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> ATG: Studien / Konzepte </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> ATG: Vorprojekt / Projekt </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> ATG: Submission / Bau </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> AHR & ATG: Daueraufgabe </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> AHR & ATG: Projekt beendet </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation </div> </div>																															
Projektabhängigkeiten						Projektorganisation												Erreichte Meilensteine													
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 4: Rheinübergang Bendern-Haag (3.08, 3.09, 3.10) Siehe Rückseite 						<pre> graph TD Regierung --> ASTRA[Bundesamt für Strassen ASTRA] Regierung --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation ATG] Regierung --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung AHR] Regierung --> TBSG[Tiefbauamt Kanton St.Gallen] ATG --> EPB[Externes Planungsbüro] </pre>												<ul style="list-style-type: none"> Die Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern wurden durch die Gemeinde fortgeführt (3.09, 3.10). Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts Bendern-Haag (3.09, 3.10) gestartet. 													
Risiken						Projekt-Budget												Nächste Schritte													
						<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag</td> <td style="background-color: #d9ead3;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> <div style="display: flex; gap: 20px;"> Budget eingehalten </div> <div style="display: flex; gap: 20px;"> Budget kritisch </div> <div style="display: flex; gap: 20px;"> Budget überschritten </div>												Projekt	Status	Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag		<ul style="list-style-type: none"> Finalisierung und erste Präsentation der Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern (3.09, 3.10). Verfeinerung Gesamtverkehrskonzept auf Basis des städtebaulichen Konzepts Unterbendern fortführen. Vertiefung zu den Themen ÖV sowie Fuss- und Radverkehr als Grundlage für die Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag. 									
Projekt	Status																														
Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag																															

3.08 Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Für die optimale Anbindung des Langsamverkehrs an das Langsamverkehrsnetz soll eine neue Brücke für den Fuss- und Radverkehr erstellt werden. Dies führt zu einer Entflechtung der Verkehrsteilnehmer. Je nach Zeitplan für den Ersatz der Stassenbrücken könnten die frei werdenden Rads Spuren mittelfristig für eine zusätzliche Verkehrsspur genutzt werden.

Massnahmen im Berichtsjahr

Der übergeordnete Rahmen für die künftige Verkehrsführung und somit auch für eine Fuss- und Radverkehrsbrücke im Bereich Bendern-Haag wird durch das von der Regierung zur Kenntnis genommenen Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie das bei der Gemeinde Gamprin-Bendern in Erarbeitung befindliche städtebauliche Konzept Unterbendern (SBK) vorgegeben. Die Arbeiten zu letzterem konnten im Berichtsjahr durch die Gemeinde weiter vorangetrieben werden. Unter anderem wurden auch Studierende der Fachhochschule OST sowie der Uni Liechtenstein in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Gestützt auf zusätzlich durchgeführten Verkehrsdatenerhebungen sowie auf Basis des SBK wurde 2022 zudem die Verfeinerung des GVK gestartet. Vertieft werden insbesondere die Themen ÖV sowie Fuss- und Radverkehr.

Nebst dem verfeinerten GVK stellt auch das in Erarbeitung befindliche (Haupt-) Radroutenkonzept mit Wunschlinienuntersuchungen eine zentrale Grundlage für eine künftige Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Bendern und Haag dar.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Arbeiten zum SBK werden durch die Gemeinde Gamprin-Bendern fortgeführt und sollen voraussichtlich im ersten Halbjahr auch ein erstes Mal der Bevölkerung vorgestellt werden. Auf dieser Basis ist auch die Verfeinerung des GVK weiterzuverfolgen. Die Arbeiten am GVK und SBK sind laufend aufeinander abzustimmen. Über die Lage der Langsamverkehrsbrücke kann erst diskutiert werden, nachdem die Trassen von Fuss-, Rad- und öffentlichem Verkehr zwischen SBK und GVK bereinigt wurden und die Verkehrsführung des MIV definiert ist.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 1.15: Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation
- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.11: Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers
- 3.15: Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen
- 3.18: Prüfung von Tunnellösungen im Liechtensteiner Unterland

3.11 Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers

Zeitschiene																													
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken																				0									
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																													
Projektabhängigkeiten					Projektorganisation										Erreichte Meilensteine														
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 7: Ausbau Radwegnetz (1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.15, 3.11) Siehe Rückseite 					<pre> graph TD Regierung --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Regierung --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] Externe[Externes Planungsbüro] --> ATG NGOs[NGOs, Vereine/Verbände] --> ATG ATG <--> AHR </pre>										<ul style="list-style-type: none"> Die Überarbeitung des Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetzes wurde 2022 fortgeführt. Die Federführung für eine Langsamverkehrsbrücke Triesen-Sevelen liegt bei den Standortgemeinden. Abklärungen im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Autobahnknotens Sennwald (ASTRA, Kanton SG) haben ergeben, dass auf der Rheinbrücke Ruggell keine Fuss-/Radverkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden kann. 														
Risiken					Projekt-Budget										Nächste Schritte														
					<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>										Projekt	Status	Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken		<ul style="list-style-type: none"> Die Überarbeitung des Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetzes wird 2023 weiterverfolgt. Gemeinden Sevelen und Triesen führen Gespräche über möglichen Standort gemeinsam fort. Bezüglich einer Langsamverkehrsbrücke in Ruggell führen Land und Gemeinde eine Standortevaluation durch. 										
Projekt	Status																												
Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken																													

3.11 Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers**Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030**

Im Zuge der Prüfung der Lage allfälliger neuer Langsamverkehrsbrücken über den Rhein (Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein) wurden im Liechtensteiner Unterland an der Lage der heutigen MIV-Brücken in Bendern (siehe 3.07) und Ruggell sowie zwischen Triesen und Balzers entsprechende LV-Brücken diskutiert. Die Notwendigkeit, Realisierbarkeit und Kosten von weiteren LV-Brücken in Ruggell, Triesen und Balzers sollen in Zusammenarbeit mit den Liechtensteiner Gemeinden sowie dem Kanton St. Gallen und den betroffenen Gemeinden auf der Schweizer Seite geprüft werden.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr 2022 wurden die Arbeiten im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetzes weiter vorangetrieben. Sowohl im Rahmen der Analyse als auch im Zuge der Erarbeitung des künftigen Routennetzes und der durchgeführten Mitwirkungsveranstaltung konnten erste Erkenntnisse zum Bedarf an zusätzlichen Querungsmöglichkeiten über den Rhein gewonnen bzw. bestätigt werden. Bezüglich einer zusätzlichen rheinquerenden Langsamverkehrsbrücke zwischen Triesen und Sevelen wurden die Gespräche im Berichtsjahr unter Federführung der Standortgemeinden weiterverfolgt. Abklärungen mit dem ASTRA und Kanton St.Gallen haben aufgezeigt, dass zusätzliche Rheinquerungsmöglichkeiten für den Fuss- und Radverkehr auf der bestehenden Rheinbrücke in Ruggell im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau des Autobahnknotens Sennwald (Bypass von der Rheinbrücke zur Autobahneinfahrt Richtung St.Gallen mit Verbreiterung der Rheinbrücke) nicht realisierbar sind, weil die Brücke aus statischen Gründen nur auf drei Spuren ausgebaut werden kann. Die zusätzlich gewonnene Spur wird künftig als Rechtsabbiegespur auf die Autobahn A13 Richtung St. Gallen beansprucht. Für den Radverkehr muss deshalb eine separate Querungsmöglichkeit über den Rhein gesucht werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Überarbeitung des Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetzes wird weiter vorangetrieben. Voraussichtlich werden bereits vor Projektabschluss Ende 2024 weitere Erkenntnisse zum Bedarf an Fuss- und Radverkehrsbrücken vorliegen, um sie entsprechend in die 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein einspeisen zu können. Durch die Gemeinden Sevelen und Triesen sollen im laufenden Jahr die Gespräche über einen möglichen Standort für die Radverkehrsbrücke fortgeführt werden. Im Zusammenhang mit einer Langsamverkehrsbrücke in Ruggell (separate Fuss- und Radverkehrsbrücke) untersuchen Land und Gemeinde gemeinsam verschiedene geeignete Standorte. Die Gespräche bezüglich zusätzlicher Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein werden unter anderem auch im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein mit bzw. zwischen den Liechtensteiner und Schweizer Gemeinden wie auch dem Kanton St. Gallen, dem ASTRA und weiteren beteiligten Stellen fortgeführt und vertieft.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 1.15: Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3.06: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang

3.08: Langsamverkehrsbrücke BERNEN-HAAG

4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

4.04: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

Thema 2: Ausbau MIV-Infrastruktur / Rheinübergänge

3.06 Realisierung des Industriebzubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Realisierung Industriebzubr. Vaduz-Triesen und Verlegung Radweg																																	22
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> LP 5 entspricht der Massnahme 3.06 Siehe Rückseite 							<pre> graph TD R[Regierung] --> AU[Amt für Umwelt (AU)] R --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] R --> ABS[Amt für Bevölkerungsschutz (ABS)] AU <--> ATG ATG <--> ABS </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Genehmigung der UVP durch die Regierung Anfang 2022. Beschwerde gegen UVP-Entscheid eingegangen. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Realisierung Industriebzubr. Vaduz-Triesen u. Verlegung Radweg</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten														Projekt	Status	Realisierung Industriebzubr. Vaduz-Triesen u. Verlegung Radweg		<ul style="list-style-type: none"> Abwarten Instanzenzug und Rechtskraft des UVP-Entscheids. Aktualisierung Bauprojekt mit Kostenvoranschlag. BuA zu Händen des Landtags betreffend Verpflichtungskredit/Finanzierung. Anschliessend Umsetzung. 								
Projekt	Status																																
Realisierung Industriebzubr. Vaduz-Triesen u. Verlegung Radweg																																	

3.06 Realisierung des Industriebringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Mit der neuen Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen können die Berufspendler der Industrie Triesen den Autobahnanschluss Vaduz-Sevelen erreichen, ohne weitere Landstrassen sowie das Siedlungsgebiet zu belasten.

Massnahmen im Berichtsjahr

Anfang 2022 entschied die Regierung positiv über das Ergebnis der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Industriebringer Vaduz-Triesen mit Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone. Im Anschluss legte ein Anwohner Beschwerde gegen diesen Entscheid ein.

Massnahmen im laufenden Jahr

Bevor von Seiten Land weitere Arbeitsschritte gestartet werden können, muss zunächst der Instanzenzug bzw. die Rechtskraft der UVP abgewartet werden. Falls der Beschwerde im UVP-Verfahren keine Folge gegeben wird, ist im Anschluss geplant, das zugehörige Bauprojekt mit Kostenvoranschlag nochmals zu aktualisieren und einen Bericht und Antrag betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredits auszuarbeiten. Nachdem der Verpflichtungskredit vom Landtag genehmigt wurde, folgt in einem weiteren Schritt die Umsetzung. Die Arbeiten zur Realisierung des Industriebringers Vaduz-Sevelen sowie zur Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone müssen mit dem Amt für Bevölkerungsschutz (ABS) bezüglich der Rheindammsanierung auf der Liechtensteiner Seite koordiniert werden.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen - Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.07: Ansiedlung von Arbeitsgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.11: Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers
- 3.17: Überprüfung der zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen nötigen Gesetzgebung sowie Revision des Verbandsbeschwerderechts
- 4.02: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen
- 4.04: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

3.07 Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang («Vollausbau»)

Zeitschiene																																									
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]												
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV													
Teilausbau: 3 Fahrspuren auf Rheinbrücke (vgl. 2.01)	[Green cells]																				[Dark Green cells]				[Dark Green cells]				[Dark Green cells]				[Dark Green cells]				12				
Optimierung Verkehrsknoten beim Rheinübergang («Vollausbau»)	[Light Green cells]																				[Light Green cells]				[Light Green cells]				[Light Green cells]				[Light Green cells]				[Light Green cells]				11

Legende

AHR: Initialisierung / Konzept	AHR: Umsetzung	AHR: Genehmigung/Beschlussfassung	AHR & ATG: Daueraufgabe	AHR & ATG: Projekt beendet	AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung
ATG: Studien / Konzepte	ATG: Vorprojekt / Projekt	ATG: Submission / Bau			ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation

Projektabhängigkeiten	Projektorganisation	Erreichte Meilensteine						
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen (2.01, 3.07) Siehe Rückseite 		<ul style="list-style-type: none"> Aufteilung in 2 Teilprojekte: <ul style="list-style-type: none"> Teilausbau: Wechselseitige Nutzung der bestehenden Mittelspur der Rheinbrücke (vgl. Massnahme 2.01) Vollausbau: Vier und mehr Fahrspuren auf Rhein- und Autobahnbrücke Vorstudie in Abstimmung mit Kanton St.Gallen und ASTRA ausgearbeitet. 						
Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Teilausbau: 3 Fahrspuren auf Rheinbrücke (vgl. 2.01)</td> <td>[Green]</td> </tr> <tr> <td>Optimierung Verkehrsknoten beim Rheinübergang (Vollausbau)</td> <td>[Green]</td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>	Projekt	Status	Teilausbau: 3 Fahrspuren auf Rheinbrücke (vgl. 2.01)	[Green]	Optimierung Verkehrsknoten beim Rheinübergang (Vollausbau)	[Green]	<ul style="list-style-type: none"> Abhängigkeiten und offene Fragen im Zusammenhang mit Neubau Landesspital, Industriezubringer Vaduz-Triesen und weiteren Projekten klären. Aktualisierung Vorstudie zum Teilprojekt «Vollausbau». Erarbeitung Vorprojekt.
Projekt	Status							
Teilausbau: 3 Fahrspuren auf Rheinbrücke (vgl. 2.01)	[Green]							
Optimierung Verkehrsknoten beim Rheinübergang (Vollausbau)	[Green]							

3.07 Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang («Vollausbau»)

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Im Zuge der Optimierung und des Ausbaus der Verkehrsknoten beim Rheinübergang Vaduz-Sevelen sollen die Verkehrsführung auf der Brücke, die verbesserte Anbindung des Anschlusses zum Industriebühler Vaduz-Triesen sowie die Optimierung der Verkehrsführung der Zollstrasse inklusive Anbindung des geplanten Landesspitals im Zentrum stehen.

Massnahmen im Berichtsjahr

Das Projekt «Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang» wurde basierend auf den Erkenntnissen aus dem Verkehrsversuch zur lastrichtungsabhängigen Nutzung der Mittelfahrbahn in zwei Teilprojekte aufgeteilt. Im Rahmen der Massnahme 2.01 wird der «Teilausbau» mit der wechselseitigen Nutzung der bestehenden Mittelspur der Rheinbrücke unabhängig vom Agglomerationsprogramm weiter vorangetrieben. Im Rahmen der Massnahme 3.07 wird der langfristige «Vollausbau» mit vier oder mehr Fahrspuren auf der Rhein- und Autobahnbrücke weiterverfolgt.

Gestützt auf dem im Jahr 2021 aktualisierten Projekthandbuch erfolgte im Berichtsjahr 2022 die Erarbeitung einer entsprechenden Vorstudie für das Teilprojekt «Vollausbau». Hierzu wurden diverse Koordinationsgespräche mit dem Kanton St.Gallen sowie aufgrund der betroffenen Autobahn A13 auch mit dem ASTRA geführt.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden zunächst offene Fragen betreffend die Abhängigkeiten zum Neubau des Landesspitals, die Rheindammsanierung, die Realisierung des Industriebühlers Vaduz-Triesen und die Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone (Massnahme 3.06) zu klären sein. Gegebenenfalls bedarf es im Anschluss einer nochmaligen Aktualisierung der Vorstudie, bevor in einem späteren Arbeitsschritt dann ein Vorprojekt erarbeitet werden kann. Die Realisierung ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten insbesondere von den weiteren Schritten im Zusammenhang mit dem Neubau des Landesspitals abhängig. Da die 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein bereits Anfang 2025 beim Bund eingereicht werden muss, wird das Teilprojekt «Vollausbau» voraussichtlich erst in die nachfolgende 6. Programmgeneration (Einreichfrist ca. 2029/2030) eingespeist werden können.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradrouthenetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradrouthenetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouthenetzes bzgl. Radschnellwege
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen - Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.10: Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten
- 3.06: Realisierung des Industriebühlers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

3.09 Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Optimierung Rheinbrücke Bendern-Haag																																	12
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																	
Projektabhängigkeiten					Projektorganisation										Erreichte Meilensteine																		
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 4: Rheinübergang Bendern-Haag (3.08, 3.09, 3.10) Siehe Rückseite 					<pre> graph TD Regierung --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation ATG] ATG <--> ASTRA[Bundesamt für Strassen ASTRA] ATG <--> Tiefbau[Tiefbauamt Kanton St.Gallen] ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung AHR] ATG --> Planung[Externes Planungsbüro] </pre>										<ul style="list-style-type: none"> Die Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern wurden durch die Gemeinde fortgeführt. Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts Bendern-Haag gestartet. 																		
Risiken					Projekt-Budget										Nächste Schritte																		
					<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Optimierung Rheinbrücke Bendern-Haag</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>										Projekt	Status	Optimierung Rheinbrücke Bendern-Haag		<ul style="list-style-type: none"> Finalisierung und erste Präsentation der Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern durch die Gemeinde. Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts auf Basis des städtebaulichen Konzepts weiterführen. Vertiefung zu den Themen ÖV sowie Fuss- und Radverkehr. Erarbeitung Vorstudie. 														
Projekt	Status																																
Optimierung Rheinbrücke Bendern-Haag																																	

3.09 Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die heutige Brücke lässt aus statischen Gründen keine Fahrbahnverbreiterung zu. Langfristig ist deshalb ein Ersatz der Strassenbrücke unumgänglich. Der Zeitpunkt eines Neubaus ist mit der Optimierung des Verkehrsknotens Gamprin/Bendern und den Massnahmen auf der Schweizer Seite abzustimmen. Nach Realisierung der Langsamverkehrsbrücke (Massnahme 3.08) könnte für die Zeit bis zum Ersatz der Strassenbrücke anstelle der freiwerdenden Radstreifen eine zusätzliche Fahrbahn angeboten werden.

Massnahmen im Berichtsjahr

Der übergeordnete Rahmen für die künftige Verkehrsführung im Bereich Bendern-Haag (3.09, 3.10 sowie 3.08) wird durch das von der Regierung im Juni 2021 zur Kenntnis genommene Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie das bei der Gemeinde Gamprin-Bendern in Erarbeitung befindliche städtebauliche Konzept Unterbendern (SBK) vorgegeben. Die Arbeiten zu letzterem konnten im Berichtsjahr weiter vorangetrieben werden. Unter anderem wurden auch Studierende der Fachhochschule OST sowie der Universität Liechtenstein in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Gestützt auf zusätzlich durchgeführten Verkehrsdatenerhebungen sowie auf Basis des SBK wurde 2022 die Verfeinerung des GVK gestartet. Vertieft werden insbesondere die Themen ÖV sowie Fuss- und Radverkehr.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Arbeiten zum SBK sowie zur Vertiefung des GVK sind weiterhin kontinuierlich aufeinander abzustimmen. Nach Abschluss der Arbeiten zum SBK soll dieses voraussichtlich noch im ersten Halbjahr 2023 ein erstes Mal der Bevölkerung vorgestellt werden. Ausserdem wird im laufenden Jahr auch die Verfeinerung des GVK weiter vorangetrieben. Insbesondere die Trassen von Fuss-, Rad- und öffentlichem Verkehr sind hierbei zwischen GVK und SBK zu bereinigen. In einem darauffolgenden Arbeitsschritt ist die Erarbeitung einer Vorstudie für einen Brückenbau vorgesehen. Die Projektarbeiten sind weiterhin mit dem Kanton St. Gallen, dem ASTRA (Autobahn A13) sowie mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein (W-FL) sowie dem Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan abzustimmen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.10: Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

3.10 Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern

Zeitschiene																													
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern																												12	
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																													
Projektabhängigkeiten					Projektorganisation										Erreichte Meilensteine														
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 4: Rheinübergang Bendern-Haag (3.08, 3.09, 3.10) Siehe Rückseite 					<pre> graph TD Regierung --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] ATG <--> ASTRA[Bundesamt für Strassen ASTRA] ATG <--> TBA[Tiefbauamt Kanton St.Gallen] ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] ATG --> EPB[Externes Planungsbüro] </pre>										<ul style="list-style-type: none"> Die Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern wurden durch die Gemeinde fortgeführt. Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts Bendern-Haag gestartet. 														
Risiken					Projekt-Budget										Nächste Schritte														
					<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Neugestaltung / Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>										Projekt	Status	Neugestaltung / Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern		<ul style="list-style-type: none"> Abschluss der Arbeiten und Präsentation des städtebaulichen Konzepts Unterbendern durch die Gemeinde. Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts auf Basis des städtebaulichen Konzepts weiterverfolgen. Die Themen ÖV, Fuss- und Radverkehr werden vertieft. Erarbeitung Vorstudie. 										
Projekt	Status																												
Neugestaltung / Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern																													

3.10 Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die bestehende Verkehrsführung in Bendern genügt den heutigen Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer nicht mehr. Basierend auf den Arbeiten der Plattform Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan soll das Verkehrssystem bedürfnisgerecht und unter Berücksichtigung des Ersatzbaus der Rheinbrücke Bendern-Haag und der Vorlandbrücke (Massnahme 3.09) neu konzipiert werden. Hierbei soll zusammen mit der Standortgemeinde der zukünftige Mobilitätskorridor für alle Verkehrsteilnehmer festgelegt und in der Folge schrittweise realisiert werden.

Massnahmen im Berichtsjahr

Der übergeordnete Rahmen für die künftige Verkehrsführung im Bereich Bendern-Haag (3.09, 3.10 sowie 3.08) wird durch das von der Regierung im Juni 2021 zur Kenntnis genommene Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie das bei der Gemeinde Gamprin-Bendern in Erarbeitung befindliche städtebauliche Konzept Unterbendern (SBK) vorgegeben. Letzteres wurde im Berichtsjahr weiter erarbeitet. Unter anderem wurden auch Studierende der Fachhochschule OST sowie der Universität Liechtenstein in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Auf Grundlage von zusätzlichen Verkehrsdatenerhebungen und basierend auf dem SBK konnte im Berichtsjahr zudem die Verfeinerung des GVK gestartet werden. Hierbei gilt es insbesondere die Bereiche ÖV, Fuss- und Radverkehr zu vertiefen.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Arbeiten zum SBK sowie zur Vertiefung des GVK sind auch im laufenden Jahr aufeinander abzustimmen. Voraussichtlich noch im ersten Halbjahr 2023 sollen die Arbeiten zum SBK abgeschlossen und ein erstes Mal der Bevölkerung präsentiert werden. Die Verfeinerung des GVK wird weiter vorangetrieben. Insbesondere die Trassen für Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr sind zwischen SBK und GVK zu bereinigen. Erst in einem darauffolgenden Arbeitsschritt kann eine Vorstudie für den Brückenbau erarbeitet werden. Die Projektarbeiten sind weiterhin mit dem Kanton St. Gallen, dem ASTRA (Autobahn A13) sowie mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein (W-FL) sowie dem Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan abzustimmen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.10: Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

3.12 Ruggell Rheinstrasse, Einmündung Industriestrasse (Industriekreisel)

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]				
Einmündung Industriestrasse, Ruggell (Industriekreisel)																																	90
Legende <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #ffff00; border: 1px solid black;"></div> AHR: Initialisierung / Konzept </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #ffcc00; border: 1px solid black;"></div> AHR: Umsetzung </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #ff9900; border: 1px solid black;"></div> AHR: Genehmigung/Beschlussfassung </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #99ccff; border: 1px solid black;"></div> AHR & ATG: Daueraufgabe </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: black; border: 1px solid black; border-radius: 50%;"></div> AHR & ATG: Projekt beendet </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #ccff99; border: 1px solid black;"></div> ATG: Studien / Konzepte </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #99ff66; border: 1px solid black;"></div> ATG: Vorprojekt / Projekt </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #66cc66; border: 1px solid black;"></div> ATG: Submission / Bau </div> </div>																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							<pre> graph TD A[Regierung] --> B[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Durchführung der Bauarbeiten für den Industriekreisel Ruggell. Inbetriebnahme Ende 2022. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;">Projekt</th> <th style="width: 20%;">Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Einmündung Industriestrasse, Ruggell (Industriekreisel)</td> <td style="background-color: #d9ead3;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <div style="display: flex; gap: 20px;"> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #d9ead3; border: 1px solid black;"></div> Budget eingehalten </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #ffcc00; border: 1px solid black;"></div> Budget kritisch </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #ff0000; border: 1px solid black;"></div> Budget überschritten </div> </div>														Projekt	Status	Einmündung Industriestrasse, Ruggell (Industriekreisel)		<ul style="list-style-type: none"> Einbau Feinbelag. 								
Projekt	Status																																
Einmündung Industriestrasse, Ruggell (Industriekreisel)																																	

3.12 Ruggell Rheinstrasse, Einmündung Industriestrasse (Industriekreisel)

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Durch den Industriekreisel Ruggell kann das Industriegebiet Ruggell vom Rheinübergang und der Autobahn einfacher erreicht werden. Zudem ist eine bessere Entflechtung der Verkehrsteilnehmer möglich.

Massnahmen im Berichtsjahr

Die Bauarbeiten zum Industriekreisel Ruggell konnten im Berichtsjahr zusammen mit der biodiversen Gestaltung der Mittelinseln und einem beidseitigen Radstreifen auf der Rheinstrasse (Industriekreisel bis Kreisel Dorfstrasse) durchgeführt werden. Die Inbetriebnahme des Industriekreisels erfolgte bereits Ende 2022.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr 2023 wird noch der Feinbelag eingebracht.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil

2.07: Ansiedlung von Arbeitsgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse

4.02: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen

Thema 3: MIV-Reduktion / Intelligenterer Verkehrsabwicklung

1.08 Schrittweise Verpflichtung der LIEmobil zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]		
Sukzessive Erhöhung des Anteils an mittels alternativen Antriebssystemen erbrachten Fahrleistungen																													10		
Legende 																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, (1.06), (1.08), 2.03) Siehe Rückseite 																					<ul style="list-style-type: none"> Verpflichtung des Transportbeauftragten zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen erreicht. Inbetriebnahme von vier batterieelektrischen Bussen Ende 2022. Neue Roadmap beschleunigt Umstieg auf lokal emissionsfreie Busse. Ab 2026 ist ein Drittel aller Transportleistungen lokal emissionsfrei zu erbringen. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1"> <tr> <td>Projekt</td> <td>Status</td> </tr> <tr> <td>Sukzessive Erhöhung des Anteils mittels alternativer Antriebssysteme erbrachten Fahrleistungen</td> <td></td> </tr> </table> <p>Legende: </p>														Projekt	Status	Sukzessive Erhöhung des Anteils mittels alternativer Antriebssysteme erbrachten Fahrleistungen		<ul style="list-style-type: none"> Zur Erfüllung der neuen Zielvorgabe werden einige Ersatzinvestitionen künftig etwas früher in die Wege geleitet. Planungen für Werkhof der BOS PS Anstalt, welcher für vollelektrische Fahrzeugflotte geeignet ist, werden fortgeführt. 						
Projekt	Status																														
Sukzessive Erhöhung des Anteils mittels alternativer Antriebssysteme erbrachten Fahrleistungen																															

1.08 Schrittweise Verpflichtung der LIEmobil zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Alternative Antriebssysteme gewinnen im öffentlichen Verkehr vermehrt an Bedeutung. Sie tragen wesentlich zur Reduktion der Emissionswerte und der Lärmbelastung bei.

Massnahmen im Berichtsjahr

Mit der Vergabe des Transportauftrags für die Jahre 2021-2031 wurde der Transportbeauftragte 2021 verpflichtet, ab dem Jahr 2023 mindestens 10 % der Fahrleistungen mittels alternativer Antriebssysteme lokal emissionsfrei zu erbringen. Ende 2022 konnte der erste Elektrobus in Betrieb genommen werden, drei weitere werden bis Ende Januar 2023 folgen. Diese ersten Vorgaben können so erfüllt werden.

Um die Umstellung auf lokal emissionsfreie Antriebe zu beschleunigen, haben LIEmobil und die Regierung im Rahmen der Klimastrategie eine neue Roadmap beschlossen. Demnach sollen ab dem Jahr 2026 ein Drittel aller Fahrleistungen, ab dem Jahr 2028 die Hälfte aller Fahrleistungen und ab dem Jahr 2032 alle Fahrleistungen lokal emissionsfrei erbracht werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden bereits die ersten Vorbereitungen getroffen, um die nächste definierte Zielvorgabe (ein Drittel aller Fahrleistungen ab dem Jahr 2026 lokal emissionsfrei) zu erreichen. Von den geplanten 18 Fahrzeugersatzinvestitionen in den nächsten acht Jahren werden einige deshalb schon etwas früher in die Wege geleitet. Ausserdem werden von Seiten der BUS Ostschweiz Philipp Schädler Anstalt (BOS PS Anstalt) die Arbeiten für einen neuen Werkhof weiterverfolgt, welcher von Grund auf so konzipiert ist, dass er sich als Standort für eine vollelektrische Flotte eignet.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil

1.05: Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche

2.06: Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme zur Minimierung des CO₂-Ausstosses

2.01 Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung («Teilausbau»)

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Signalisationsversuch zur intelligenten Nutzung der Mittelfahrbahn	■	■	■	■																									100				
Prüfung techn., rechtl. und pol. Machbarkeit der Bestvariante					■	■	■	■	■	■	■	■																	100				
Umsetzung der Bestvariante									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					12				
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																	
Projektabhängigkeiten					Projektorganisation										Erreichte Meilensteine																		
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen (2.01, 3.07) Siehe Rückseite 					<pre> graph TD R[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] WB[Weitere Beteiligte] <--> ATG </pre>										<ul style="list-style-type: none"> Basierend auf der Vorstudie «Spurendesign» wurde die Signalisation für die dynamisch wechselnde Verkehrsführung entwickelt. Die vervollständigte Machbarkeitsstudie wurde dem ASTRA zur Stellungnahme zugestellt. Von Seiten ASTRA wurde rückgemeldet, dass eine Spurbewirtschaftung grundsätzlich unterstützt werde. 																		
Risiken					Projekt-Budget										Nächste Schritte																		
					<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Signalisationsversuch intelligente Nutzung Mittelfahrbahn</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Prüfung techn., rechtl. und pol. Machbarkeit der Bestvariante</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Umsetzung Bestvariante</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>										Projekt	Status	Signalisationsversuch intelligente Nutzung Mittelfahrbahn		Prüfung techn., rechtl. und pol. Machbarkeit der Bestvariante		Umsetzung Bestvariante		<ul style="list-style-type: none"> Klärung offener Fragen hinsichtlich Neubau Landesspital, Rheindammsanierung, Gasleitungen u.a.m. Zusammenarbeit mit ASTRA, Kanton St.Gallen und betroffenen Gemeinden vertiefen und stärken. Ausarbeitung Vorprojekt durch ATG. Einholen Baubewilligung und nationalstrassenrechtliche Zustimmung von Seiten ASTRA. Anschliessend Umsetzung 										
Projekt	Status																																
Signalisationsversuch intelligente Nutzung Mittelfahrbahn																																	
Prüfung techn., rechtl. und pol. Machbarkeit der Bestvariante																																	
Umsetzung Bestvariante																																	

2.01 Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung («Teilausbau»)

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die bestehende Brücke lässt keine vierspurige Strassenführung zu. Mit einer wechselseitigen Nutzung der Mittelspur (morgens Richtung Liechtenstein / abends Richtung Schweiz) kann der Verkehrsfluss gezielt gesteuert werden. Im Rahmen einer Testphase werden die Effekte einer wechselweisen Nutzung der Mittelfahrbahn für die Morgen- und Abendspitzen evaluiert. Bei erfolgreicher Durchführung des Testversuchs kann über die Umsetzung entschieden werden.

Massnahmen im Berichtsjahr

Basierend auf der 2021 verfassten Vorstudie bezüglich Spurendesign erarbeitete das ATG im Berichtsjahr das Signalisationskonzept für die dynamisch wechselnde Verkehrsführung als Ergänzung der bereits ausgearbeiteten Machbarkeitsstudie. In diesem Rahmen galt es, verschiedene technische und rechtliche Rahmenbedingungen zu klären und zu prüfen. Die vervollständigte Machbarkeitsstudie, welche Spurendesign sowie Signalisationskonzept beinhaltet, wurde anschliessend dem ASTRA zur Stellungnahme unterbreitet. Das ASTRA meldete Ende 2022, dass die Einrichtung einer Wechsellspur auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen grundsätzlich unterstützt werde.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Projektarbeiten zum «Teilausbau» der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen werden im laufenden Jahr fortgeführt. Es handelt sich hierbei um jenes Teilprojekt, welches unabhängig vom Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein ausgearbeitet und baldmöglichst umgesetzt werden soll.

Im laufenden Jahr ist insbesondere die Zusammenarbeit mit dem ASTRA, dem Kanton St.Gallen und den Gemeinden zu vertiefen. Es werden noch offene Fragen auf Liechtensteiner Seite bezüglich Abhängigkeiten zum Neubau des Landesspitals, der Rheindammsanierung und betreffend tangierte Gasleitungen zu klären sein. Anschliessend wird durch das ATG das Vorprojekt ausgearbeitet, voraussichtlich noch im Jahr 2023. Zudem muss um eine Baubewilligung bei den betroffenen Gemeinden bzw. beim Kanton und eine nationalstrassenrechtliche Zustimmung beim ASTRA angesucht werden. In einem darauffolgenden Arbeitsschritt kann dann, in Abhängigkeit zu den weiteren Schritten im Zusammenhang mit dem Neubau des Landesspitals auf dem Willeareal, die Umsetzung der Massnahme beginnen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.10: Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten
- 3.06: Realisierung des Industriebringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 4.02: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen

2.02 Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Effizienz in der individuellen Mobilität fördern																																	10
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite Die Massnahmen 1.09 und 2.02 werden künftig als eine gemeinsame Massnahme bearbeitet. 							<pre> graph TD Regierung --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> LIE[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIE mobil)] AHR <--> Nachbarkantone[Nachbarkantone und -Länder] AHR <--> Vereine[Vereine, NGOs, externes Büro] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Regelmässiger (grenzüberschreitender) Austausch mit Behörden / Privaten zum Thema Mobilitätsplattform und Mobilitätsdaten. Weitere Gespräche mit Anbietern und NGOs/Vereinen in diesem Fachbereich geführt. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Effizienz in der individuellen Mobilität steigern</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten														Projekt	Status	Effizienz in der individuellen Mobilität steigern		<ul style="list-style-type: none"> Um den grenzüberschreitenden Austausch von Mobilitätsdaten sicherzustellen (bzgl. Arbeitspendler), werden die Gespräche mit verschiedenen Beteiligten weitergeführt und vertieft. 								
Projekt	Status																																
Effizienz in der individuellen Mobilität steigern																																	

2.02 Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Neue digitale Angebote ermöglichen eine Verbesserung der individuellen Mobilität. Die 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. Dies erfolgt anhand der individuellen Verkehrsdaten.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr wurde das Projekt mit dem Verein «Digitales Liechtenstein» beendet. Die im vorherigen Jahr gesprochenen finanziellen Mittel wurden in der Folge zurückbezahlt. Die Regierung ist zur Auffassung gelangt, dass das Konzept für eine Mobilitätsplattform neu erarbeitet bzw. bereits bestehende Angebote von Seiten SBB oder Google Maps einbezogen werden müssen. Von Seiten des AHR wurden zudem Gespräche mit unterschiedlichen Akteuren im Bereich von digitalen Mobilitätsangeboten bzw. Mobilitätsdatenplattformen geführt. Unter anderem tauschte sich das AHR mit dem ASTRA, der Start-Up-Community «42-Hacks» oder der Mobilitätsdatenplattform «Whim» aus. In Abstimmung mit dem ATG und LIEmobil konnten erste mögliche Stossrichtungen identifiziert werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Das AHR wie auch das ATG und LIEmobil werden im laufenden Jahr den Austausch mit den erwähnten wie auch weiteren Akteuren pflegen und die identifizierten Stossrichtungen weiter vertiefen. Es scheint gegenwärtig zielführend, mindestens für den funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg eine einheitliche Lösung für Mobilitätsdatenplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität anzuzielen. Ausserdem scheint es zweckmässig, für alle Mobilitätsangebote (Fuss-/Radverkehr, ÖV, MIV) nur eine Plattform zu entwickeln, weshalb die Massnahmen 1.09 und 2.02 künftig als eine Massnahme weiterbearbeitet werden.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.03: Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr
- 1.09: Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 2.10: Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten
- 2.11: Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern

3.11: Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers

4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

4.02: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen

4.04: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

2.04 Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Revision LMMG und LMMV																																	50
Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe für BMM																																	50
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																	
Projektabhängigkeiten					Projektorganisation										Erreichte Meilensteine																		
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 					<pre> graph TD Regierung[Regierung] --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> Unternehmen[Öffentliche Unternehmen] </pre>										<ul style="list-style-type: none"> Vertiefende Gespräche mit interessierten staatsnahen Betrieben bzw. öffentlichen Unternehmen gemäss Art.2 ÖUSG geführt. Entwurf Vernehmlassungsbericht zur Revision von LMMG und LMMV verfasst. Varianten zur Weiterentwicklung des LLV-internen BMM erarbeitet und der betroffenen Ministerien sowie der Regierung unterbereitet. 																		
Risiken					Projekt-Budget										Nächste Schritte																		
					<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Revision LMMG und LMMV</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Prüfung staatsnahe Betriebe für BMM verpflichten</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>										Projekt	Status	Revision LMMG und LMMV		Prüfung staatsnahe Betriebe für BMM verpflichten		<ul style="list-style-type: none"> Start Vernehmlassung zur Revision von LMMG/LMMV nach Vorliegen des Regierungsbeschlusses im Laufe des Jahres 2023. Auswertung Vernehmlassung und Verfassen BuA zuhänden Landtag. Weiterentwicklung des internen BMM der LLV und der entsprechenden Applikation, dass diese durch alle öffentlichen Unternehmen gemäss Art. 2 ÖUSG genutzt werden kann. Inkrafttreten revidiertes LMMG / revidierte LMMV und weiterentwickeltes internes BMM der LLV 												
Projekt	Status																																
Revision LMMG und LMMV																																	
Prüfung staatsnahe Betriebe für BMM verpflichten																																	

2.04 Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion**Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030**

Nachdem sich das betriebliche Mobilitätsmanagement bei der Landesverwaltung etabliert und bewährt hat, soll im Sinne einer Vorbildfunktion die Ausweitung der Verpflichtung zur Einführung eines solchen auf staatsnahe Betriebe geprüft werden. In die Überlegungen miteinzubeziehen sind auch nicht-verkehrliche Massnahmen, wie Home-Office und Flexibilisierung der Arbeitszeiten.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr wurden vertiefende Gespräche mit jenen staatsnahen Betrieben geführt, welche im vergangenen Jahr Interesse an einer Implementierung in das BMM der Landesverwaltung (LLV) bekundet haben. Zudem wurden die Arbeiten zur Revision des LMMG und der LMMV weiter vorangetrieben. Es konnte ein erster Entwurf des Vernehmlassungsberichts verfasst werden. Es wird das Ziel verfolgt, künftig alle öffentlichen Unternehmen gemäss Art. 2 ÖUSG in das LMMG zu integrieren. Parallel dazu wurde das BMM der LLV im Jahr 2022 weiterentwickelt.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden die vertiefenden Gespräche mit den öffentlichen Unternehmen gemäss Art. 2 ÖUSG fortgeführt. Es ist geplant, im Laufe des Jahres 2023 die Vernehmlassung zur Revision von LMMG und LMMV durchzuführen. Zudem werden die Arbeiten zur Weiterentwicklung des LLV-internen BMM fortgeführt.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.05: Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche
- 1.09: Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradrouthenetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradrouthenetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouthenetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouthenetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 1.14: Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag
- 3.11: Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers

2.05 Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]		
Unterstützung der Betriebe bei der Einführung eines BMM																															
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																					<ul style="list-style-type: none"> Durchführung 15. BMM-Tag zur Sensibilisierung von Firmen und Verwaltungen. Durchführung von Beratungsgesprächen bei denjenigen Firmen/Verwaltungen, die dieses Thema aktiv angehen möchten. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Projekt</td> <td style="width: 20%;">Status</td> </tr> <tr> <td>Unterstützung der Betriebe bei der Einführung eines BMM</td> <td style="text-align: center; background-color: #c8e6c9;"> </td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>														Projekt	Status	Unterstützung der Betriebe bei der Einführung eines BMM		<ul style="list-style-type: none"> Fortführung der Sensibilisierungsarbeit in Firmen und Verwaltungen. Vorbereitung und Durchführung 16. BMM-Tag 						
Projekt	Status																														
Unterstützung der Betriebe bei der Einführung eines BMM																															

2.05 Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Eine Prüfung in Zusammenhang mit einem parlamentarischen Vorstoss in Richtung eines verpflichtenden betrieblichen Mobilitätsmanagements ergab 2017, dass bei der Einführung eines flächendeckenden BMM mit verpflichtendem Parkplatzmanagement eine potenzielle Abnahme beim MIV-Anteil von 11.7 %, d.h. rund 2'340 Fahrten möglich wäre. Die BMM-Stelle der Landesverwaltung steht Betrieben beratend und unterstützend zur Verfügung.

Massnahmen im Berichtsjahr

Der Fachbereich für betriebliches Mobilitätsmanagement des AHR unterstützt im Auftrag der Regierung die Einführung von freiwilligem betrieblichem Mobilitätsmanagement in Firmen und Verwaltungen aktiv. Ausserdem konnte im November 2022 der 15. BMM-Tag stattfinden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Beratungsleistung seitens AHR wird in Firmen und Verwaltungen kontinuierlich fortgeführt.
Vorbereitung und Durchführung des 16. BMM-Tags für Firmen und Verwaltungen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.05: Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche
- 1.09: Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 1.14: Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag
- 3.11: Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers

2.06 Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme zur Minimierung des CO₂-Ausstosses

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme																																	3
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																	
Projektabhängigkeiten					Projektorganisation										Erreichte Meilensteine																		
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 					<pre> graph TD Regierung[Regierung] --> AU[Amt für Umwelt AU] ASV[Amt für Strassenverkehr ASV] <--> AU </pre>										<ul style="list-style-type: none"> Gemäss der Postulatsbeantwortung «Road Pricing» (vgl. Massnahme 2.11) sollen bei der Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer vermehrt ökologische Anreize geschaffen werden. Im Rahmen der Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer wird eine mögliche CO₂-Pauschalabgabe überprüft. Die Vorlage zur Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes sieht zudem die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die Förderung von Ladestationen vor (Energieeffizienzgesetz). 																		
Risiken					Projekt-Budget										Nächste Schritte																		
					<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten										Projekt	Status	Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme		<ul style="list-style-type: none"> Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer und der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Förderung von Ladestationen wird in einem nächsten Schritt im Berichtsjahr eine Gesetzesvorlage in Vernehmlassung geschickt. Weitere Massnahmen zur Förderung alternativer Antriebssysteme werden geprüft. 														
Projekt	Status																																
Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme																																	

2.06 Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme zur Minimierung des CO₂-Ausstosses

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die Erreichung internationaler Klimaschutzziele erfordert ein Umdenken im Bereich Energie und Antriebssysteme. Alternative Antriebe und Kraftstoffe bei PKW und LKW spielen dabei eine wichtige Rolle. Sie können einen Beitrag zur Verminderung der Emissionen leisten. Die Möglichkeiten einer Förderung sollen aufgezeigt werden. Dabei soll berücksichtigt werden, welche Systeme und Erfahrungen andere Länder haben.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Zuge der Massnahme 2.11 wurde im Berichtsjahr die Einführung eines Road Pricing Systems überprüft. Die Regierung kommt in diesem Zusammenhang zum Schluss, dass stattdessen die Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer forciert und hierbei vermehrt ökologische Anreize geschaffen werden sollen.

Im Rahmen der Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer wurde im Berichtsjahr eine mögliche CO₂-Pauschalabgabe geprüft und in den Vernehmlassungsentwurf eingebaut. Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoss sollen hiermit stärker belastet werden, als Fahrzeuge mit geringerem CO₂-Ausstoss. Bei diesem Ansatz handelt es sich nicht um eine Förderung alternativer Antriebssysteme, sondern um eine Massnahme zur Minimierung des CO₂-Ausstosses.

Zudem wurde im Berichtsjahr geprüft, ob die Förderung von alternativen Antriebssystemen anstatt über die Fahrzeuge künftig über die Infrastrukturen (z.B. Förderung E-Ladestationen) erfolgen kann. Eine entsprechende gesetzliche Grundlage müsste im Energieeffizienzgesetz geschaffen werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer wird im laufenden Jahr eine Gesetzesvorlage zur Abänderung des Motorfahrzeugsteuergesetzes in die Vernehmlassung gegeben werden. In derselben Vorlage ist auch die Förderung der E-Mobilität via Infrastruktur vorgesehen.

Weitere Massnahmen zur Förderung alternativer Antriebssysteme werden geprüft.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil

1.08: Schrittweise Verpflichtung der LIEmobil zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen

2.11: Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV

2.07 Ansiedlung von Arbeitsplatzgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse

Zeitschiene																																			
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]						
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV							
Überarbeitung Landesrichtplan																																	25		
Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept W-FL																																	50		
Ansiedlung von AP-Gebieten im Bereich d. Autobahnanschlüsse																																	5		
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																			
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine														
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							<pre> graph TD A[Regierung] --> B[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Mit Überarbeitung des Landesrichtplans sowie der Erarbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts werden notwendige Rahmenbedingungen geschaffen. 														
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte														
							<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Überarbeitung Landesrichtplan</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept W-FL</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Ansiedlung von AP-Gebieten im Bereich d. Autobahnanschlüsse</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </p>														Projekt	Status	Überarbeitung Landesrichtplan		Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept W-FL		Ansiedlung von AP-Gebieten im Bereich d. Autobahnanschlüsse		<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung bzw. Überarbeitung des Landesrichtplans sowie des regionalen Gesamtverkehrskonzepts unter Einbezug der Gemeinden und weiteren Akteuren vorantreiben. 						
Projekt	Status																																		
Überarbeitung Landesrichtplan																																			
Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept W-FL																																			
Ansiedlung von AP-Gebieten im Bereich d. Autobahnanschlüsse																																			

2.07 Ansiedlung von Arbeitsplatzgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse

Massnahmenbeschreibung gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die direkte Anbindung der Arbeitsplatzgebiete an die Autobahn trägt zur Reduktion des Schwerverkehrs durch die Siedlungsgebiete bei.

Massnahmen im Berichtsjahr

Mit der laufenden Überarbeitung des Landesrichtplans, wie auch mit der Erarbeitung eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts Werdenberg-Liechtenstein, werden die strategischen raumplanerischen Rahmenbedingungen geschaffen, um Arbeitsplatzgebiete mit hohem Güterverkehrsaufkommen künftig vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse ansiedeln zu können. Für die Überarbeitung des Landesrichtplans erfolgten bereits im Jahr 2021 erste Vorbereitungsarbeiten. Im Berichtsjahr 2022 startete das AHR zusammen mit einem begleitenden Planungsbüro die eigentliche Überarbeitung. Zur Konsolidierung der Inhalte fanden zwei Foren (Mitwirkungsveranstaltungen) mit Gemeindevertretern und Vertretern von Vereinen und Verbänden zu den Themen «Inhalte/Struktur» und «Kapitel Raumentwicklungsstrategie» statt. Ebenfalls nahm das AHR im Berichtsjahr die Arbeiten für das regionale Gesamtverkehrskonzept Werdenberg-Liechtenstein auf. Nach erfolgter Analyse des «Ist-Zustands», der Zieldefinition und der Identifikation von Potenzialen und Schwachstellen konnte ein Entwurf der weiterzuverfolgenden Strategien und Lösungsansätze erarbeitet werden. Die Gemeinden wurden mittels Workshops zudem in den Erarbeitungsprozess eingebunden. Dieses Konzept wird zusammen mit dem Verein «Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein» für den gesamten Agglomerationsperimeter erarbeitet.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten zur Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Arbeitsplatzgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse weitergeführt. Im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Landesrichtplans ist für Mitte 2023 unter anderem ein drittes Forum mit Gemeindevertretern und den Vereinen/Verbänden zu den verschiedenen Sachkapiteln geplant. Zu späterem Zeitpunkt ist auch eine öffentliche Mitwirkung und Vernehmlassung vorgesehen. Der Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts Werdenberg-Liechtenstein wird im Jahr 2023 den Behörden zur Vernehmlassung zugestellt und voraussichtlich noch im selben Jahr der Regierung zur Beschlussfassung unterbreitet.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 2.11: Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein
- 3.05: Aktive Beobachtung von grenznahen Eisenbahninfrastrukturprojekten mit Einfluss auf Liechtenstein
- 3.06: Realisierung des Industriebringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald
- 3.14: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz
- 3.18: Prüfung von Tunnellösungen im Liechtensteiner Unterland

2.10 Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]				
Ausbau Zählstellennetz MIV und Fuss-/Radverkehr in Liechtenstein																													95 %				
Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen etc.																													5 %				
Legende 																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																					<ul style="list-style-type: none"> 18 zusätzliche Verkehrszählanlagen für MIV, Fuss- und Radverkehr errichtet und getestet. Erster Erfahrungsaustausch innerhalb der Landesverwaltung durchgeführt. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ausbau Zählstellennetz MIV und Fuss-/Radverkehr</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: </p>														Projekt	Status	Ausbau Zählstellennetz MIV und Fuss-/Radverkehr		Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten		<ul style="list-style-type: none"> Inbetriebnahme der neuen Verkehrszählanlagen per 1. Januar 2023. Erfahrungsaustausch vertiefen und auf weitere Akteure ausweiten. Start Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung des Verkehrsmonitorings. Überprüfung der Abhängigkeiten/Potenziale im Zusammenhang mit einer Mobilitätsdatenplattform. 						
Projekt	Status																																
Ausbau Zählstellennetz MIV und Fuss-/Radverkehr																																	
Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten																																	

2.10 Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten**Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030**

Bisher wurden vornehmlich Verkehrsfrequenzen erhoben. Die Zeiten mit Verkehrsstau und die effektiven Verlustzeiten wurden bisher nicht systematisch erfasst. Es soll geprüft werden, ob und mit welchen Mitteln die Verkehrsbehinderungen sowie deren Entwicklung in der Zukunft erfasst werden können.

Massnahmen im Berichtsjahr

Grundlagendaten zu Verkehrsaufkommen, Verkehrsüberlastungen, Staulängen oder auch Verlustzeiten stellen eine wichtige Basis für verschiedene Planungen dar. Auf ihrer Grundlage können Erkenntnisse zur bestehenden wie auch künftigen Verkehrsinfrastruktur abgeleitet werden oder es kann ein Wirkungsmonitoring durchgeführt werden.

Gestützt auf dem im Jahr 2021 erarbeiteten Zählstellenkonzept, welches durch das AHR und ein externes Fachbüro erarbeitet wurde, konnten in Liechtenstein im Berichtsjahr insgesamt 18 zusätzliche Verkehrszählanlagen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Fussverkehr und den Radverkehr errichtet werden. Ende 2022 konnten die neuen Zählstellen zu Testzwecken in Betrieb genommen werden. AHR und ATG tauschten sich im Berichtsjahr zudem über die bisher gemachten Erfahrungen im Zusammenhang mit der Erfassung und Überwachung von Staulängen, Verlustzeiten etc. aus. Diese konnten bei verschiedenen Projekten, wie beispielsweise der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts (Auswertung von Verspätungs- und Staudaten) oder der durchgeführten Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen (Überwachung des Verkehrsablaufs mittels Drohnen) gesammelt werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Per 1. Januar 2023 konnte das AHR die neu errichteten Verkehrszählanlagen an den verschiedenen Standorten innerhalb Liechtensteins «scharf» schalten und final in Betrieb nehmen. Ihre Ergebnisse werden erstmals in der Jahresauswertung zum Jahr 2023 publiziert werden. Im laufenden Jahr werden sich AHR und ATG noch mit weiteren Akteuren, wie z.B. LIEmobil, über die Möglichkeiten und Erfahrungen zur Verbesserung des Monitorings austauschen. Anschliessend soll, gegebenenfalls mit externer Unterstützung, ein Konzept zur Verbesserung des Monitorings von Verkehrsüberlastung, Stausituationen und Verlustzeiten ausgearbeitet werden. Insbesondere sollen auch die Potenziale und Abhängigkeiten von/zu einer Mobilitätsplattform bzw. Mobilitätsdaten-Drehscheibe überprüft werden (vgl. 1.09, 2.02).

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.09: Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen - Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.02: Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.11: Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV

2.11 Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Prüfung Möglichkeiten/Effekte des Road Pricing zur MIV-Steuerung																																	100 %
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							<pre> graph TD Regierung[Regierung] --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> EF[Externes Fachbüro] AHR <--> ASV[Amt für Strassenverkehr (ASV)] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Der Landtag hat das Postulat «Road Pricing» im März 2022 an die Regierung überwiesen. Die Möglichkeiten und Effekte eines Road Pricing Systems für Liechtenstein wurden zusammen mit einem externen Fachbüro überprüft und eine Postulatsbeantwortung verfasst. Der Landtag hat die Postulatsbeantwortung im September 2022 zur Kenntnis genommen. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV</td> <td style="background-color: #c6e0b4;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten														Projekt	Status	Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV		<ul style="list-style-type: none"> Die Massnahme wurde abgeschlossen. Road Pricing sollte sinnvollerweise nur in Kombination mit dem umliegenden Ausland eingeführt werden. 								
Projekt	Status																																
Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV																																	

2.11 Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die Zunahme der Arbeitsplätze und das damit verbundene Pendleraufkommen wirken sich zunehmend auf den Morgen- und Abendverkehr aus. Dies führt zu Zeitverlusten und erschwert die Planung für Unternehmen und Arbeitnehmer. Road Pricing könnte ein Mittel sein, um Fahrgemeinschaften zu fördern, Verkehrsspitzen zu brechen und den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel (ÖV, LV) zu begünstigen.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im März 2022 überwies der Hohe Landtag das Postulat zur «Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road-Pricing-System» an die Regierung. Das AHR prüfte und bewertete in der Folge zusammen mit dem Amt für Strassenverkehr (ASV) und einem begleitenden Büro die notwendigen Massnahmen zur Einführung eines Road Pricing Systems, wobei ein besonderes Augenmerk auf die finanzielle Gleichbehandlung von in- und ausländischen Verkehrsteilnehmern, die ökologischen Komponenten, die gesetzlichen Anforderungen, die technische Umsetzbarkeit und auch auf die finanziellen Folgen für Staat und Bevölkerung gelegt wurde. Auch Entwicklungen im Ausland wurden dargelegt. Das AHR verfasste im Berichtsjahr zudem die entsprechende Postulatsbeantwortung, welche vom Hohen Landtag im September 2022 zur Kenntnis genommen wurde (Bericht und Antrag Nr. 2022/95).

Die Regierung kommt darin zum Schluss, dass die Einführung eines Road Pricing Systems auf Basis einer verursachergerechten fahrleistungsabhängigen Abgabe erfolgen müsste. Dies würde eine hohe Zuverlässigkeit und neue Erfassungsgeräte (keine einfachen App-Lösungen, Vollzugsrisiken) voraussetzen, was insbesondere bei einem Alleingang ohne das angrenzende Ausland zu unverhältnismässig hohen Einführungskosten führen würde. Ein Road Pricing sollte sinnvollerweise nur in Koordination mit dem umliegenden Ausland eingeführt werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Diese Massnahme wurde abgeschlossen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.02: Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.06: Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme zur Minimierung des Co2-Ausstosses
- 2.10: Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein
- 3.07: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag – Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern – Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.14: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz
- 3.18: Prüfung von Tunnellösungen in Liechtenstein
- 9.01: Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen in Liechtenstein

Thema 4: Verkehrssicherheit

4.01 Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]		
Laufende Verbesserung der Sicherheit bei neuen Verkehrsanlagen	[Blue cells representing ongoing task]																											Daueraufgabe			
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							<pre> graph TD R[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] EI[Externe Ingenieurbüros] --> ATG G[Gemeinden] --> ATG </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Neue Verkehrsanlagen werden stets nach dem aktuellsten Stand der Normen geplant und gebaut. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Laufende Verbesserung der Sicherheit bei neuen Verkehrsanl.</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>														Projekt	Status	Laufende Verbesserung der Sicherheit bei neuen Verkehrsanl.		<ul style="list-style-type: none"> Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Neubauten von Verkehrsanlagen wird als Daueraufgabe weiterverfolgt. 						
Projekt	Status																														
Laufende Verbesserung der Sicherheit bei neuen Verkehrsanl.																															

4.01 Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

Massnahmenbeschreibung gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die Strassenerneuerungen erfolgen auf der Basis der aktuellsten Normen. Dabei wird auch den heutigen Verkehrsbelastungen Rechnung getragen. Dadurch sind Neuanlagen in der Regel sicherer als der Bestand. Neuanlagen sollen gezielt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr 2022 wurden keine reinen Neuanlagen erstellt. Es handelte sich bei sämtlichen Massnahmen um Ergänzungen oder Ausbauten von bereits bestehenden Anlagen (vgl. 4.02).

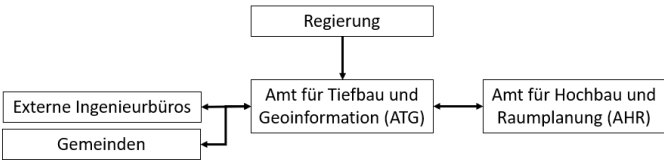
Massnahmen im laufenden Jahr

Das ATG verfolgt die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Neubauten als Daueraufgabe weiter.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradrouthenetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradrouthenetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouthenetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouthenetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan
- 3.06: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.12: Ruggell Rheinstrasse, Einmündung Industriestrasse (Industriekreisel)
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald
- 3.14: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz
- 4.02: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen
- 4.03: Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen
- 4.04: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

4.02 Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]		
Laufende Verbesserung der Sicherheit bei best. Verkehrsanlagen																											Daueraufgabe				
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							 <pre> graph TD Regierung --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Externe[Externe Ingenieurbüros] --> ATG Gemeinden --> ATG ATG --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen werden stets nach den aktuellsten Normen durchgeführt. Die Verkehrssicherheit des Liechtensteiner Strassennetzes wird mittels regelmässiger Audits überprüft. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Laufende Verbesserung der Sicherheit bei best. Verkehrsanl.</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>														Projekt	Status	Laufende Verbesserung der Sicherheit bei best. Verkehrsanl.		<ul style="list-style-type: none"> Die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Ausbau von bestehenden Verkehrsanlagen wird als Daueraufgabe weiterverfolgt. Es werden auch im laufenden Jahr wieder Verkehrssicherheitsaudits auf dem Liechtensteiner Strassennetz durchgeführt. 						
Projekt	Status																														
Laufende Verbesserung der Sicherheit bei best. Verkehrsanl.																															

4.02 Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen**Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030**

Mit speziellen Audits werden Projekte, aber auch bestehende Verkehrsanlagen in Bezug auf sicherheitsrelevante Kriterien geprüft und entsprechend ausgestaltet. Mit der konsequenten Durchsetzung der Verkehrsvorschriften soll die Sicherheit weiter verbessert werden.

Massnahmen im Berichtsjahr

Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen wurden stets auf Basis der neuesten Strassenbaunormen erstellt und entsprechen so dem aktuellsten Stand. Konkret wurden im Berichtsjahr folgende Massnahmen umgesetzt: Bushaltestelle, Fussgängerquerung, Realisierung Trottoir und Strassensanierung mit neuem Anschluss der Gemeindestrasse im Bereich Obergufer in Triesenberg, Ausbau Abschnitt Planknerstrasse in Schaan mit zusätzlichem Trottoir, Realisierung einseitiges Trottoir im Innerortsbereich von Planken, Umbau Knoten Widum in Schellenberg, Realisierung des Industriekreisels in Ruggell.

Ausserdem wird die Verkehrssicherheit des Liechtensteiner Strassennetzes regelmässig mittels Verkehrssicherheitsaudits überprüft. Die bereits im Jahr 2021 identifizierten Schwachstellen an der Marianumstrasse in Vaduz wie auch an der Fürst-Franz-Josef-Strasse in Vaduz konnten im Berichtsjahr verbessert werden. Die verkehrssicherheitstechnisch sehr wichtige Verbesserung an der Bushaltestelle Mühleholz in Vaduz musste hingegen aufgrund des nicht möglichen Landerwerbs zurückgestellt werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Ausbau von bestehenden Verkehrsanlagen wird vom ATG als Daueraufgabe weiterverfolgt. Konkret sind für das laufende Jahr derzeit folgende Massnahmen vorgesehen: Umgestaltung Peter-und-Paul-Strasse bzw. des Schul- und Kirchenplatzes in Mauren, Ausbau Landstrasse in Ruggell, Umbau Bushaltestelle Klenn in Schellenberg, Deckbelagseinbau am Trottoir im Innerortsbereich von Planken, Sanierung Bahnhofstrasse in Schaan (Abschnitt Poststrasse bis Bahnübergang), Deckbelagseinbau Schaan Planknerstrasse inklusive Trottoir (Abschnitt Feldkircherstrasse bis Kinderheim).

Es werden künftig weitere Verkehrssicherheitsaudits auf Strassenabschnitten in Liechtenstein durchgeführt.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradrouthenetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradrouthenetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouthenetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouthenetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan
- 3.06: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.12: Ruggell Rheinstrasse, Einmündung Industriestrasse (Industriekreisell)
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald

- 3.14: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz
- 4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen
- 4.03: Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen
- 4.04: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

4.03 Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]				
Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen																																	Daueraufgabe
Legende <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; padding: 0;"> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> AHR: Initialisierung / Konzept </div> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> AHR: Umsetzung </div> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> AHR: Genehmigung/Beschlussfassung </div> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> AHR & ATG: Daueraufgabe </div> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> AHR & ATG: Projekt beendet </div> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung </div> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> ATG: Studien / Konzepte </div> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> ATG: Vorprojekt / Projekt </div> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> ATG: Submission / Bau </div> <div style="width: 25%; border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;"> ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation </div> </div>																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							<pre> graph TD Reg[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Ext[Externe Ingenieurbüros] --> ATG Geme[Gemeinden] --> ATG ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen wird zusammen mit Neu- und Umbauten standardmässig geprüft. Die Überprüfung von bekannten Unfallschwerpunkten findet ebenfalls standardmässig statt. Grosser Verkehrssicherheitsgewinn durch erstellte Mittelinsel im Bereich Widum, Schellenberg. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 80%;">Projekt</th> <th style="width: 20%;">Status</th> </tr> <tr> <td>Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; padding: 0;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Budget eingehalten </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Budget kritisch </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> Budget überschritten </div> </div>														Projekt	Status	Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen		<ul style="list-style-type: none"> Weiterhin standardmässige Überprüfung von Verbesserungsmöglichkeiten bei Neu- und Umbauten. Weiterhin Entschärfung von bekannten Unfallschwerpunkten. 								
Projekt	Status																																
Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen																																	

4.03 Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die Überprüfung von bestehenden Fussgängerstreifen findet anlassbezogen laufend statt. Eine aktualisierte Prüfung der bestehenden Fussgängerstreifen nach den neusten Normen soll die Verkehrssicherheit im Bestand verbessern.

Massnahmen im Berichtsjahr

Die Verkehrssicherheit von Fussgängerstreifen wird im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten standardmässig überprüft und verbessert. Ausserdem werden bekannte Unfallschwerpunkte ebenfalls standardmässig überprüft und entschärft.

Konkret wurden im Berichtsjahr folgende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen umgesetzt: Behebung Schwachstelle beim Fussgängerstreifen im Bereich Widum in Schellenberg. Betreffend die Fussgängerquerung im Bereich Klenn in Schellenberg wurde 2022 zudem eine Studie erarbeitet.

Massnahmen im laufenden Jahr

Es wird weiterhin bei jedem Um- und Neubauvorhaben untersucht, inwiefern die Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen verbessert werden kann. Bekannte Unfallschwerpunkte werden auch im laufenden Jahr standardmässig entschärft.

Konkret sind im Jahr 2023 derzeit folgende Massnahmen vorgesehen: Sanierung der Bushaltestelle Klenn in Schellenberg sowie diverse Optimierungen im Zuge der weiteren Sanierungsarbeiten an der Landstrasse in Ruggell.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan
- 3.06: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.12: Ruggell Rheinstrasse, Einmündung Industriestrasse (Industriekreisel)
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald
- 3.14: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz
- 4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen
- 4.02: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen
- 4.04: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

4.04 Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]				
Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen																																	Daueraufgabe
Legende <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; gap: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></div> AHR: Initialisierung / Konzept </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></div> AHR: Umsetzung </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FF8C00; border: 1px solid black;"></div> AHR: Genehmigung/Beschlussfassung </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #ADD8E6; border: 1px solid black;"></div> AHR & ATG: Daueraufgabe </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: black; border: 1px solid black; border-radius: 50%;"></div> AHR & ATG: Projekt beendet </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></div> ATG: Studien / Konzepte </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #32CD32; border: 1px solid black;"></div> ATG: Vorprojekt / Projekt </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #2ECC71; border: 1px solid black;"></div> ATG: Submission / Bau </div> </div>																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							<pre> graph TD Reg[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Ext[Externe Ingenieurbüros] --> ATG Geme[Gemeinden] --> ATG ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Radwegen wird im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten standardmässig überprüft. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> <div style="display: flex; gap: 20px;"> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></div> Budget eingehalten </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></div> Budget kritisch </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></div> Budget überschritten </div> </div>														Projekt	Status	Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen		<ul style="list-style-type: none"> Standardmässige Überprüfung von Verbesserungsmöglichkeiten bei Neu- und Umbauten weiter fortführen. 								
Projekt	Status																																
Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen																																	

4.04 Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Überprüfungen der Radwege und Radrouten nach den aktuellen Normen, insbesondere im Hinblick auf eine einheitliche Signalisierung, Wegführung und der Berücksichtigung der Differenzen in den Geschwindigkeiten von elektrisch unterstützten und konventionellen Fahrrädern. Zur Verbesserung des Bestandes und Erhöhung der Sicherheit sollen neue Anlagen entsprechend ausgeführt und bestehende Anlagen nach Möglichkeit zeitnah saniert werden.

Im Berichtsjahr

Die Verkehrssicherheit bei Radwegen wird im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten standardmässig überprüft. Im Berichtsjahr 2022 konnten konkret folgende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Radwegen umgesetzt werden: Realisierung eines beidseitigen Radstreifens auf der Rheinstrasse in Ruggell (Industriestrasse – Zentrum) sowie Entschärfung der Situation an der Marianumstrasse/Einfahrt Mühleholz zugunsten des Radverkehrs.

Massnahmen im laufenden Jahr

Es wird im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten weiterhin standardmässig überprüft, inwiefern die Verkehrssicherheit bei Radwegen verbessert werden kann.

Im laufenden Jahr sind im Zuge der Sanierungsarbeiten entlang der Landstrasse in Ruggell diverse Verbesserungsmassnahmen geplant. Weitere Sofortmassnahmen zugunsten des Radverkehrs werden basierend auf den Massnahmen 1.10 bis 1.13 angegangen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradrouthenetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradrouthenetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouthenetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouthenetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan
- 3.06: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.12: Ruggell Rheinstrasse, Einmündung Industriestrasse (Industriekreisel)
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald
- 3.14: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz
- 4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen
- 4.02: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen
- 4.03: Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen

Thema 5: Weitere Massnahmen / Initiativen, planungsrechtliche Rahmenbedingungen

3.15 Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]		
Sicherung des Mobilitätsraumes entlang der Landstrassen																															
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> LP 10 entspricht der Massnahme 3.15 Siehe Rückseite 																					<ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen von diversen Planungsvorhaben wurden geeignete Grundstück erworben oder getauscht. Die derzeit vorhandenen Mobilitätskorridore wurden bereits in der Vergangenheit im Landesrichtplan und den Gemeinderichtplänen behördenverbindlich gesichert. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Sicherung des Mobilitätsraumes entlang der Landstrassen</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>														Projekt	Status	Sicherung des Mobilitätsraumes entlang der Landstrassen		<ul style="list-style-type: none"> Die Sicherung der Mobilitätsräume entlang der Landstrassen wird als Daueraufgabe weiterverfolgt. 						
Projekt	Status																														
Sicherung des Mobilitätsraumes entlang der Landstrassen																															

3.15 Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die Platzverhältnisse auf den Hauptverkehrsachsen, insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten, sind beschränkt und genügen den heutigen und zukünftigen Mobilitätsansprüchen nicht. Für sämtliche Landstrassen sind die Mobilitätskorridore festzulegen und zu sichern. Bei der Definition der notwendigen Korridorbreiten sind die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des ÖV (separate Busspur), des Langsamverkehrs (Fusswege, Radwege und Koexistenz) sowie die Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung der Ortskerne zu berücksichtigen.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr 2022 wurde im Rahmen von Überbauungsplänen, Gestaltungsplänen sowie weiteren Projektvorhaben Grundstücke bzw. Grundstücksteile entlang der Landstrasse erworben oder getauscht. Hierzu wurden Gespräche und Verhandlungen mit Grundeigentümern und Gemeinden geführt. Die Arbeiten wurden unter anderem mit ersten Erkenntnissen aus dem Busbevorzugungskonzept sowie der Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes koordiniert. Die derzeit bestehenden Mobilitätskorridore wurden bereits in der Vergangenheit mit den dazu geeigneten raumplanerischen Planungsinstrumenten, Landes- und Gemeinderichtplan, behördenverbindlich festgelegt.

Konkret konnten im Berichtsjahr Grundstücke /-teile in den Gebieten Triesenberg «Maseschastrasse», Schaan «Planknerstrasse u.a.m. erworben und/oder abgetauscht werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen wird als Daueraufgabe weiterverfolgt. Die Tätigkeiten sind mit dem in Erarbeitung befindlichen Busbevorzugungskonzept, der Überarbeitung des Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetzes sowie den behördenverbindlichen Verkehrsrichtplänen der Gemeinden abzustimmen. Bei der Definition der Korridorbreiten der Mobilitätskorridore sind die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des ÖV (separate Busspur), des Fuss- und Radverkehrs (FRV) sowie auch die Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung der Ortskerne zu berücksichtigen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 1.14: Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 3.06: Realisierung des Industriebühnen Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.12: Ruggell Rheinstrasse, Einmündung Industriestrasse (Industriekreisel)
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald
- 3.14: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz
- 9.01: Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen in Liechtenstein

8.01 Abklärungen betreffend Autobahnverbindung der Rheintalautobahnen A14 und A13 nördlich von Feldkirch mit Option der finanziellen Beteiligung von Liechtenstein (Zusatzantrag J)

Zeitschiene																															
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]		
Abklärungen betreffend Autobahnverbindung A14 und A13																													10		
Legende MINF: Initialisierung / Konzept MINF: Umsetzung MINF: Genehmigung / Beschluss MINF: Daueraufgabe MINF: Projekt beendet MINF: Ministerium f. Infrastruktur u. Justiz																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							<pre> graph LR ASTRA[ASTRA] <--> Regierung[Regierung] Regierung <--> BMK[BMK] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Die Gespräche mit den zuständigen Stellen in Österreich und der Schweiz wurden fortgeführt. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Abklärungen betreffend Autobahnverbindung A14 und A13</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>														Projekt	Status	Abklärungen betreffend Autobahnverbindung A14 und A13		<ul style="list-style-type: none"> Die Bestrebungen für eine Autobahnverbindung der Rheintalautobahn A14 und A13 nördlich von Feldkirch werden auf verschiedenen Ebenen weiterverfolgt. 						
Projekt	Status																														
Abklärungen betreffend Autobahnverbindung A14 und A13																															

8.01 Abklärungen betreffend Autobahnverbindung der Rheintalautobahnen A14 und A13 nördlich von Feldkirch mit Option der finanziellen Beteiligung von Liechtenstein (Zusatzantrag J)**Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030**

Die Regierung wird beauftragt, Abklärungen betreffend einer knapp nördlich von Feldkirch positionierten Autobahnverbindung der Rheintalautobahnen A14 in Österreich und A13 in der Schweiz mit Österreich und der Schweiz, inklusive der Option der finanziellen Beteiligung des Landes Liechtenstein, vorzunehmen. Das Ergebnis der Abklärungen ist dem Landtag zur Kenntnis zu bringen.

Massnahmen im Berichtsjahr

Von Seiten Liechtenstein wurde eine knapp nördlich von Feldkirch verlaufenden Autobahnverbindung zwischen A14 und A13 mit der Option einer finanziellen Beteiligung von Liechtenstein in Gesprächen und Gremien auf Schweizer und Österreicher Seite eingebracht.

Die Österreicher Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) legte sich bereits Ende 2020 auf die Verbindungsvariante «CP», eine Ostumfahrung von der L204 über Lustenau-Nord in die Schweiz, fest. Dies, weil die Alternativvariante «Z», eine Riedquerung mit Unterflurtrasse von Dornbirn-Nord nach Lustenau-Nord und weiter in die Schweiz, Naturschutzgebiete tangiert hätte, wodurch keine Chance auf eine rechtliche Genehmigung gesehen wurde. Mitte 2021 wurde durch den österreichischen Nationalrat jedoch eine erneute Prüfung von Alternativen zur «CP-Variante», insbesondere im Raum Diepoldsau/Dornbirn Süd, gefordert. Anfang 2023 wurde die daraus resultierende zusätzliche Variante «Lustenau Süd» vom Klimaschutzministerium in Wien präsentiert, welche von Dornbirn Süd nach Widnau/Diepoldsau führen soll und verkehrstechnisch sowie aus Sicht Klimaschutz und Bodenversiegelung besser abschneide, als die bisherige «CP-Variante». Da sich diverse Akteure gegen diese neue Variante und zusätzliche Planungsarbeiten mit entsprechendem Zeitbedarf aussprachen, sind derzeit entsprechende bilaterale Gespräche zwischen den Beteiligten im Gang.

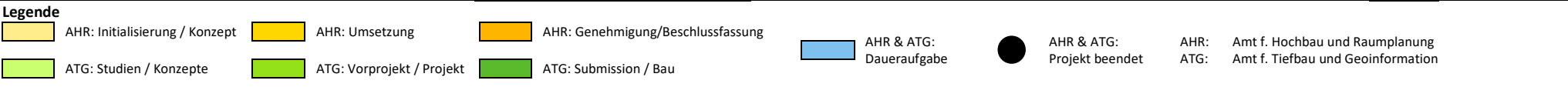
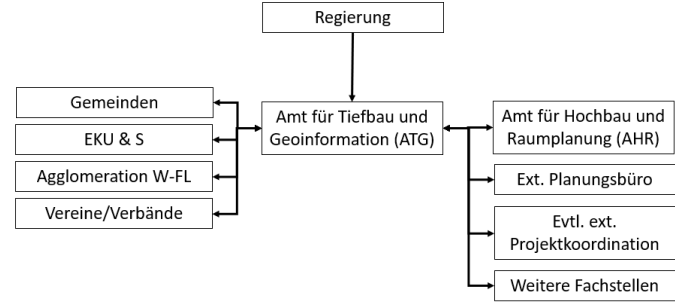
Massnahmen im laufenden Jahr

Die Liechtensteiner Bestrebungen für eine Verbindung der Rheintalautobahn A14 und A13 nördlich von Feldkirch werden auch im laufenden Jahr auf verschiedenen Ebenen weiterverfolgt.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.07: Ansiedlung von Arbeitsgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald
- 3.18: Prüfung von Tunnellösungen im Liechtensteiner Unterland

9.01 Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen in Liechtenstein (Weiterführung 3.03, 3.13, 3.14, 3.18, Zusatzantrag H)

Zeitschiene																																	
Projekt	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV					
Beantwortung Postulat «Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept»																																	75
Erarbeitung «Nachh. u. ganzh. Raumplanungs-Mobilitätskonzept»																																	1
Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen																																	0
Legende																																	
																																	
Projektabhängigkeiten					Projektorganisation										Erreichte Meilensteine																		
<ul style="list-style-type: none"> Weiterführung der Massnahmen Nr. 3.03, 3.13, 3.14, 3.18 sowie Zusatzantrag H. «Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitätskonzept für Liechtenstein» gemäss Postulat Siehe Rückseite 															<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung und Aufarbeitung des vom Landtag überwiesenen Postulats «Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept» Entwurf einer möglichen Projektorganisation und eines möglichen Erarbeitungsprozesses erarbeitet und rechtliche sowie bauliche Rahmenbedingungen überprüft. Entwurf zur Postulatsbeantwortung erarbeitet 																		
Risiken					Projekt-Budget										Nächste Schritte																		
					<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Beantwortung Postulat «Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept»</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Erarbeitung «Nachhaltiges u. ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitätskonzept»</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>										Projekt	Status	Beantwortung Postulat «Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept»		Erarbeitung «Nachhaltiges u. ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitätskonzept»		Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen		<ul style="list-style-type: none"> Beantwortung des Postulats im April-Landtag 2023 Start Erarbeitung des «Nachhaltigen und ganzheitlichen Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen werden im Zuge des «Raumplanungs-Mobilitäts-Konzepts» mitbearbeitet 										
Projekt	Status																																
Beantwortung Postulat «Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept»																																	
Erarbeitung «Nachhaltiges u. ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitätskonzept»																																	
Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen																																	

9.01 Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen in Liechtenstein (Weiterführung 3.03, 3.13, 3.14, 3.18 Zusatzantrag H)

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Siehe Massnahmen 3.03, 3.13, 3.14, 3.18 und Zusatzantrag H sowie Postulat «Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» vom März 2022.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im Rahmen der Landtagssitzung im April 2022 wurde das Postulat «Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» an die Regierung überwiesen. Zusammen mit einem begleitenden Fachbüro erarbeiteten das AHR sowie das ATG im Berichtsjahr eine mögliche Projektorganisation sowie einen möglichen Erarbeitungsprozess für ein entsprechendes Konzept. Zudem wurden die rechtlichen und baulichen Rahmenbedingungen überprüft und anschliessend ein erster Entwurf zur Postulatsbeantwortung erarbeitet. Die Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen für Liechtenstein erfolgt im Zuge der Arbeiten für ein «Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein».

Massnahmen im laufenden Jahr

Der erarbeitete Entwurf zur Postulatsbeantwortung betreffend das «Nachhaltige und ganzheitliche Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» wurde von Seiten AHR und ATG in Abstimmung mit dem zuständigen Ministerium für Infrastruktur und Justiz überarbeitet und finalisiert. Im April-Landtag 2023 wurde das Postulat durch die Regierung beantwortet. Unter Vorbehalt der Diskussionen im Landtag ist im Anschluss vorgesehen, den Erarbeitungsprozess für ein «Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs- und Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» zusammen mit einem begleitenden Fachbüro aufzunehmen. In diesem Rahmen werden auch Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen für Liechtenstein überprüft.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.07: Ansiedlung von Arbeitsgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein
- 3.04: Prüfung neuer Verkehrssysteme zur Erschliessung des ganzen Landes als Ergänzung zur S-Bahn
- 3.05: Realisierung des Industriebühners Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern
- 3.11: Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell, zwischen Triesen und Balzers
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald

- 3.14: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Entlastungsstrasse Schaan-Vaduz
- 3.17: Überprüfung der zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen nötigen Gesetzgebung sowie Revision des Verbandsbeschwerderechts
- 3.18: Prüfung von Tunnellösungen im Liechtensteiner Unterland
- 4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

