

Fusswegnetz	Verkehr
	Landesgebiet
	Nr. V.1
	Datum: März 2011
<b>Richtplanaufgabe</b>	
Der Landesrichtplan stellt die Koordination des Fusswegnetzes sicher. Das Land und die Gemeinden sind dafür verantwortlich, dass - wo nötig - neue Fusswege angelegt und bestehende unterhalten werden. Diese Wege müssen frei und gefahrlos begangen werden können.	
<b>Ausgangslage</b>	
Fusswege beschränken sich definitionsgemäss ausschliesslich auf das Siedlungsgebiet. Das Fürstentum Liechtenstein verfügt über ein dichtes Fusswegnetz. Vereinzelt sind aber noch Lücken vorhanden. Das Netz von Fusswegen stützt sich grösstenteils auf die Verbindungen auf bzw. entlang der Strassen. Die Qualität der Fusswege entlang dieser Verbindungen kann grösstenteils als gut bezeichnet werden.	
<b>Richtplaninhalt</b>	
Planungsgrundsätze:	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Qualität (Attraktivität und Sicherheit) der bestehenden Fusswegverbindungen ist beizubehalten und wo nötig zu verbessern.</li> <li>2. Lücken im Fusswegnetz sind zu schliessen. Insbesondere sind bestehende und neue Anlagen wie Haltestellen von Bahn und Bus, aber auch publikumsintensive Einkaufs- und Freizeitzentren für Fussgänger und Fussgängerinnen gut und attraktiv zu erschliessen.</li> </ol>	
Handlungsanleitungen:	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Fusswegverbindungen innerhalb und zwischen den Siedlungsgebieten sind bezüglich Attraktivität und Sicherheit zu überprüfen. Wo nötig sind bauliche Massnahmen zu treffen, um die Qualität der Verbindungen zu sichern bzw. zu erhöhen. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>2. Das Fusswegnetz ist sowohl zwischen als auch innerhalb der Siedlungsgebiete, insbesondere in den grösseren Zentren, auf seine Vollständigkeit hin zu überprüfen. Allfällige Lücken sind rasch zu schliessen. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>3. Die Fusswegplanung auf Richtplanebene ist laufend auf die nationale Fuss- und Wanderwegplanung abzustimmen. Koordinationsstand: Festsetzung</li> </ol>	
<b>Zuständigkeit und Verfahren</b>	
Federführung: Gemeinden Ressort Verkehr und Kommunikation Tiefbauamt	Weitere beteiligte Stellen: Stabsstelle für Landesplanung, Landwirtschaftsamt, Amt für Wald, Natur und Landschaft, Amt für Umweltschutz, Liechtenstein Tourismus
Massgebliche Verfahren:	
Rechtsgrundlage:	Strassensignalisationsverordnung Gemeinderichtplan Überbauungsplan Baugesetz Bauordnung
Baugesuchsverfahren:	-
Richtplanverfahren	

Nutzungsplanverfahren

Landschaftsschutzverfahren nach Naturschutzgesetz (ausserhalb Bauzone)

Realisierung: laufende Aufgabe

#### Weitere Informationen

Verweis auf Grundlagen- und Richtplanbericht: Kapitel V 2.1.1., 2.1.2., 2.2.2., 2.3.1.

Verweis auf die Leitsätze: V 1, 6

Weitere Hinweise: Teilrichtplan Natur und Landschaft, Wanderwegnetz

Radwegnetz	Verkehr
	Landesgebiet
	Nr. V.2
	Datum: März 2011
<b>Richtplanaufgabe</b>	
<p>Radwege übernehmen verschiedene Funktionen. Sie dienen auf der einen Seite den Schülerinnen und Schülern sowie den Erwerbstätigen als Verkehrsträger für den Weg zur Ausbildungsstätte bzw. zum Arbeitsplatz. Auf der anderen Seite dienen die Radwege dem Freizeit- und Erholungszweck. Insbesondere müssen bestehende Radwege erhalten und - wo nötig - neue Wege geschaffen werden. Der Richtplan bezeichnet neue Radwege sowie die für die Sicherheit der Radfahrer auszubauenden Strecken auf bestehenden Strassen.</p>	
<b>Ausgangslage</b>	
<p>Neben den separierten Radwegen auf untergeordneten Strassen und Feldwegen wurden stellenweise entlang von Landstrassen strassenbegleitende Rad- und Fusswege geschaffen. Radverbindungen entlang von diesen übergeordneten Strassen sind zum Teil durch eine entsprechende Markierung als Radstreifen ausgebildet. In Nord-Süd-Richtung bestehen bereits einige gute Verbindungen. Dennoch weist das Radwegnetz im Talgebiet stellenweise noch Lücken auf. Ein grösserer Handlungsbedarf ist im Bereich verschiedener Ortsdurchfahrten vorhanden. Da die Platzverhältnisse meistens die Markierung eines ausreichend dimensionierten Radstreifens nicht zulassen, wird im Innerortsbereich die Verkehrsfläche für Radfahrende grösstenteils auf der Fahrbahn, im sogenannten Mischprinzip, geführt. Teilweise sind die Belastungen und die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs für eine Anwendung des Mischprinzips zu hoch. Die Sicherheit der Radfahrer kann auf diese Weise nicht immer bzw. nicht überall gewährleistet werden. Die Linienführung auf Nebenstrassen parallel zur Hauptverkehrsachse ist eine mögliche Alternative.</p>	
<b>Richtplaninhalt</b>	
<p>Planungsgrundsätze:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bestehende und allfällig neue Anlagen wie Haltestellen von Bahn und Bus sind für den Langsamverkehr gut und attraktiv zu erschliessen.</li> <li>2. Die neuralgischen Ortsdurchfahrten sollen im Hinblick auf die Sicherheit und Attraktivität für Radfahrende aufgewertet werden.</li> <li>3. Die bereits bekannten sowie die im zu erarbeitenden Radwegkonzept allfällig festgestellten Lücken im Radwegnetz sind zu schliessen. Diese Vervollständigung des Netzes hat unter Berücksichtigung der Aspekte Sicherheit und Attraktivität zu erfolgen.</li> </ol> <p>Handlungsanleitungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das Land erstellt ein Radwegkonzept, in dem u.a. schnelle Verbindungen für den Berufsverkehr aber auch attraktive Verbindungen für den Freizeitverkehr aufgezeigt werden. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>2. Die Beschilderung der Radwege innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes ist gestützt auf ein Signalisationskonzept zu optimieren. Koordinationsstand: Zwischenergebnis</li> <li>3. In Schaan, dem zentralen Verkehrsknotenpunkt, soll ein sicheres und sehr attraktives innerörtliches Fuss- und Radwegnetz angestrebt werden. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>4. Die übrigen Haltestellen sollen eine zusätzliche Funktion Bike-and-Ride einnehmen. Die dazu notwendige Infrastruktur soll gefördert werden. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>5. Mittels organisatorischer und baulicher Massnahmen und Anpassung der Regime sind folgende Ortsdurchfahrten für Radfahrende sicherer und attraktiver zu gestalten: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nendeln;</li> <li>– Schaan;</li> <li>– Vaduz;</li> </ul> </li> </ol>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>– Triesen.</li> </ul> <p>Koordinationsstand: Festsetzung</p>
<p>6. Folgende Lücken im Radwegnetz sind zu schliessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Strecke zwischen Eschen und Bendern. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>– Strecke durch das Alt Riet in Schaan. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>– Strecke durch das Zentrum von Schaan von Schaan-Forst über die Landstrasse bis im Krüz. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>– Teilstrecke mit Umbau der Landstrasse zwischen Vaduz und Triesen. Koordinationsstand: Festsetzung</li> </ul> <p>7. Die Radwegplanung auf Richtplanebene ist laufend auf die nationale Planung der Rad- und Mountainbikerouten abzustimmen. Koordinationsstand: Festsetzung</p>

**Zuständigkeit und Verfahren**

<p>Federführung: Gemeinden Ressort Verkehr und Kommunikation Tiefbauamt</p>	<p>Weitere beteiligte Stellen: Stabsstelle für Landesplanung, Landwirtschaftsamt, Amt für Wald, Natur und Landschaft, Amt für Umweltschutz, Liechtenstein Tou- rismus</p>
---	---

<p>Massgebliche Verfahren:</p> <p>Rechtsgrundlage:            Strassensignalisationsverordnung    Gemeinderichtplan    Überbauungsplan    Baugesetz    Bauordnung</p> <p>Baugesuchsverfahren:       -</p> <p>Richtplanverfahren</p> <p>Nutzungsplanverfahren</p> <p>Landschaftsschutzverfahren nach Naturschutzgesetz (ausserhalb Bauzone)</p> <p>Planungszone</p> <p>Realisierung: laufende Aufgabe</p>
--

**Weitere Informationen**

<p>Verweis auf Grundlagen- und Richtplanbericht: Kapitel V 2.1.1., 2.1.2., 2.2.2., 2.3.2.</p> <p>Verweis auf die Leitsätze: V 1, 6</p> <p>Weitere Hinweise: Teilrichtplan Natur und Landschaft, Mountainbikenetz</p>
--

Bahn	Verkehr
	Landesgebiet
	Nr. V.3
	Datum: März 2011

### Richtplanaufgabe

Die Eisenbahn zwischen Buchs und Feldkirch der ÖBB stellt einerseits Liechtensteins Anschluss an den internationalen Schienenverkehr sicher, andererseits wird ein Teil des regionalen Pendlerverkehrs über die Bahn abgewickelt. Sowohl für den Transit-Güterverkehr als auch für den Import und den Export von Gütern hat die Bahnlinie eine wichtige Bedeutung.

Die zukünftige Siedlungsentwicklung und die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind aufeinander abzustimmen. Der Richtplan ist mit langfristigen Zielen der Verkehrspolitik des Landes in Einklang zu bringen.

### Ausgangslage

Die durchwegs einspurige Bahnlinie zwischen Feldkirch und Buchs wird von der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) betrieben. Auf diesem Abschnitt hat es vier Haltestellen, wobei zur Zeit lediglich eine Kreuzungsmöglichkeit in Form eines zweiten Gleises bei der Haltestelle Nendeln besteht. Der Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel im Ausland sind in Feldkirch und in Buchs gewährleistet.

Das aktuelle Angebot setzt sich aus Regionalzügen mit Halt in Schaan-Vaduz, Forst Hilti, Nendeln und z.T. auch in Schaanwald sowie aus den Schnellzügen mit Halt in Schaan-Vaduz und z.T. in Nendeln zusammen. Pro Woche fahren rund 120 Güterzüge durch das Fürstentum Liechtenstein.

### Richtplaninhalt

#### Planungsgrundsätze:

1. Es ist eine Steigerung der Leistungsfähigkeit (Verdichtung des Fahrplanes) der Bahnverbindung Feldkirch - Buchs anzustreben. Mittelfristig ist ein ½-Stunden-Takt zu realisieren.
2. Die Optimierung der Anbindung Liechtensteins an das internationale Eisenbahnnetz durch bauliche und fahrplantechnische Massnahmen ist zu prüfen bzw. weiterzuverfolgen.
3. Die verbesserte Erschliessung des liechtensteiner Oberlandes durch eine neue Eisenbahnlinie ist zu prüfen. Der entsprechende Raumbedarf ist zu sichern.

#### Handlungsanleitungen:

1. Die Steigerung der Kapazitäten im Personen-Nahverkehr mit einem Ausbau der Strecke Nendeln - Schaanwald - Landesgrenze auf eine Doppelspur wurde untersucht. Ein entsprechender Ausbau ist in Planung. Der Doppelspur-Ausbau ist in enger Zusammenarbeit mit der ÖBB unter Absprache mit der SBB, dem Land Vorarlberg und dem Kanton St. Gallen voranzutreiben.  
Koordinationsstand: Festsetzung
2. Das Land Vorarlberg zieht in Erwägung, die Südeinfahrt Feldkirch langfristig zu realisieren. Mit diesem Ausbau würde der Kreuzungspunkt der Zugskompositionen gegen Süden verschoben. Für die Weiterführung der Doppelspur bis nach Schaan ist der entsprechende Raum langfristig freizuhalten.  
Koordinationsstand: Vororientierung
3. Die Verlegung der Haltestelle Schaanwald in das Industriegebiet Schaanwald ist anzustreben.  
Koordinationsstand: Festsetzung
4. Zur Gewährleistung der Option einer Nordeinfahrt in den Bahnhof Buchs ist das dafür notwendige Trasseeräumlich zu sichern.  
Koordinationsstand: Vororientierung
6. Der Güterverlad auf die Schiene ist in Schaan Industrie (neu), Nendeln und Schaanwald (zu verlegen zum Industriegebiet) möglich und wäre zweckmässig. Diese Option soll durch die Sicherung der entsprechenden Räume offen gehalten werden.  
Koordinationsstand: Zwischenergebnis

### Zuständigkeit und Verfahren

<p>Federführung: Gemeinden Ressort Verkehr und Kommunikation Tiefbauamt Österreichische Bundesbahn</p>	<p>Weitere beteiligte Stellen: Stabsstelle für Landesplanung, Hochbauamt, Landwirtschaftsamt, Amt für Wald, Natur und Landschaft, Amt für Umweltschutz, Schweizerische Bundesbahn, Kanton St. Gallen</p>
<p>Massgebliche Verfahren:</p> <p>Rechtsgrundlage:      Gesetz über das Eisenbahnwesen  Verordnung zum Gesetz über das Eisenbahnwesen  Überbauungsplan (Baulinien)  Baugesetz  Bauordnung  Umlegungsgesetz (entsprechend konzipiert)  Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung  Gesetz zur Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens</p> <p>Baugesuchsverfahren:      Baugesetz</p> <p>Richtplanverfahren</p> <p>Nutzungsplanverfahren</p> <p>Landschaftsschutzverfahren nach Naturschutzgesetz (ausserhalb Bauzone)</p> <p>UVP-Verfahren</p> <p>Planungszone</p> <p>Realisierung: kurz- bis mittelfristig</p>	
<p><b>Weitere Informationen</b></p>	
<p>Verweis auf Grundlagen- und Richtplanbericht: Kapitel V 2.1.1., 2.1.2., 2.2.1., 2.2.3., 2.4.1.</p> <p>Verweis auf die Leitsätze: V 1, 2, 3, 7</p> <p>Weitere Hinweise: -</p>	

Bus	Verkehr
	Landesgebiet
	Nr. V.4
	Datum: März 2011
<b>Richtplanaufgabe</b>	
<p>Die Liechtenstein Bus Anstalt LBA stellt im Rahmen der Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr und im Auftrag des Landes Liechtenstein die regelmässige Personenbeförderung in organisatorischer Hinsicht sicher. Sie betreibt und unterhält den Linienverkehr gemäss Personenbeförderungsgesetz.</p> <p>Die zukünftige Siedlungsentwicklung und die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind aufeinander abzustimmen. Der Richtplan ist mit den langfristigen Zielen der Verkehrspolitik des Landes in Einklang zu bringen.</p>	
<b>Ausgangslage</b>	
<p>Das Buskonzept basiert weitgehend auf einem 20 Minutentakt. Dank dem Ausbau des Angebotes im Rahmen des "Liechtenstein Takt" per Ende Mai 2000 und auf Grund der sehr günstigen Tarifstruktur stieg die Nachfrage entsprechend. Die Liechtenstein Bus Anstalt verkehrt aktuell auf 16 Linien. Anschlusspunkte im Ausland bestehen in Sargans, Trübbach, Buchs und Feldkirch. Ein neues Liniennetz wurde vom Landtag nicht gutgeheissen. Die Grenzen dieses strassengebundenen Verkehrsmittels sind vor allem in den Siedlungszentren offensichtlich. Der Bus stösst mit seiner konventionellen Betriebsform in Randgebieten und zu Randzeiten an Grenzen.</p>	
<b>Richtplaninhalt</b>	
<p>Planungsgrundsätze: Das Land treibt die Erarbeitung eines neuen Buslinienkonzepts voran und setzt die darin erarbeiteten Massnahmen in Zusammenarbeit mit der Liechtenstein Bus Anstalt zielgerichtet um.</p> <p>Handlungsanleitungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Busspur in Vaduz aus Richtung Triesen ist im Bau, die Busspur aus Richtung Schaan ist im kommunalen Richtplan festgehalten und soll weiterverfolgt werden. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>2. Die Busspur in Schaan aus Richtung Buchs ist zu prüfen und die entsprechenden Räume langfristig zu sichern. Gleiches gilt für allfällige Busspuren aus Richtung Vaduz sowie aus Richtung Nendeln. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>3. Die Busspuren in Bendern aus Richtung Schaan sowie aus Richtung Eschen sind zu prüfen und die entsprechenden Räume langfristig zu sichern. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>4. Die Busspur beim Zollamt in Schaanwald aus Richtung Schaanwald ist zu prüfen und der entsprechende Raum langfristig zu sichern. Koordinationsstand: Festsetzung</li> </ol>	
<b>Zuständigkeit und Verfahren</b>	
<p>Federführung: Gemeinden Ressort Verkehr und Kommunikation Tiefbauamt</p>	<p>Weitere beteiligte Stellen: Stabsstelle für Landesplanung, Hochbauamt, Landwirtschaftsamt, Amt für Wald, Natur und Landschaft, Amt für Umweltschutz, Liechtenstein Bus Anstalt</p>
<p>Massgebliche Verfahren: Rechtsgrundlage: Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs Gesetz über die Errichtung und Organisation der "Liechtenstein Bus Anstalt" Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung</p>	

Gesetz zur Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens

Baugesuchsverfahren: Baugesetz (Bushaltestellen)

Richtplanverfahren

Realisierung: kurz- bis mittelfristig

#### Weitere Informationen

Verweis auf Grundlagen- und Richtplanbericht: Kapitel V 2.1.1., 2.1.2., 2.2.1., 2.2.3., 2.4.2.

Verweis auf die Leitsätze: V 1, 2, 3

Weitere Hinweise: -



Verkehrskorridore	Verkehr
	Landesgebiet
	Nr. V.5
	Datum: März 2011
<b>Richtplanaufgabe</b>	
Entlang der stark belasteten Verkehrsachsen sollen die bestehenden Korridore innerhalb des Siedlungsgebietes durch das Reservieren des entsprechenden Raumes für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs gesichert werden. Zur Entlastung dieser innerörtlichen Achsen sind Korridore für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr vorzusehen.	
<b>Ausgangslage</b>	
Das Verkehrsproblem im Fürstentum Liechtenstein kann längerfristig nur mit tiefgreifenden Massnahmen nachhaltig gelöst werden. Insbesondere stellt diesbezüglich die Verkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung eine Herausforderung dar. Die Achse Schaan-Vaduz-Triesen aber auch die Achse Nendeln-Eschen-Bendern sind durch den Verkehr stark belastet.	
<b>Richtplaninhalt</b>	
Planungsgrundsätze: Entlang der Verkehrsachsen sind Räume für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr zu reservieren. Handlungsanleitungen: 1. Auf den Achsen Schaan-Vaduz-Triesen und Nendeln-Eschen-Bendern sind im Bereich der Hauptverbindungsstrassen innerhalb des Siedlungsgebietes Räume für den öffentlichen Verkehr zu sichern. Kordinationsstand: Vororientierung 2. Auf den Achsen Schaan-Vaduz-Triesen und Nendeln-Eschen-Bendern sind ausserhalb der Siedlungsgebiete Korridore als alternative Verbindungen für den öffentlichen Verkehr und für den motorisierten Individualverkehr vorzusehen. Kordinationsstand: Vororientierung	
<b>Zuständigkeit und Verfahren</b>	
Federführung: Gemeinden Ressort Verkehr und Kommunikation Tiefbauamt	Weitere beteiligte Stellen: Stabsstelle für Landesplanung, Hochbauamt, Landwirtschaftsamt, Amt für Wald, Natur und Landschaft, Amt für Umweltschutz
Massgebliche Verfahren: Rechtsgrundlage: Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs Überbauungsplan (Baulinien) Baugesetz Bauordnung Umlegungsgesetz (entsprechend konzipiert) Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Gesetz zur Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens (Grundlagen sind abhängig von der Systemwahl) Baugesuchsverfahren: Baugesetz Richtplanverfahren Nutzungsplanverfahren Landschaftsschutzverfahren nach Naturschutzgesetz (ausserhalb Bauzone)	

UVP-Verfahren  
Planungszone  
Realisierung: langfristig

#### Weitere Informationen

Verweis auf Grundlagen- und Richtplanbericht: Kapitel V 2.1.1., 2.1.2., 2.2.1., 2.2.3., 2.4.3.  
Verweis auf die Leitsätze: V 1, 2, 3  
Weitere Hinweise: -

Motorisierter Individualverkehr	Verkehr
	Landesgebiet
	Nr. V.6
	Datum: März 2011
<b>Richtplanaufgabe</b>	
<p>Im Rahmen der Richtplanung sind die zukünftige Siedlungsentwicklung und die Verkehrserschliessung aufeinander abzustimmen. Interessenskonflikte zwischen Mobilität und Lebensqualität sind mittels raumplanerischen Handlungsanweisungen zu lösen. Die Mobilität als eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft ist soweit als nötig zu gewährleisten. Gleichzeitig sind die Anliegen der Natur und der in Liechtenstein lebenden und arbeitenden Menschen so gut wie möglich zu berücksichtigen.</p>	
<b>Ausgangslage</b>	
<p>Wie in anderen Ländern Mitteleuropas nimmt auch im Fürstentum Liechtenstein der Motorisierungsgrad zu. Der Einkaufs- und Freizeitverkehr war 2005 mit 57.7 % der klar dominierende Fahrzweck. Daneben machte der Arbeitsverkehr, also der Pendler- und Wirtschaftsverkehr 42.3 % aus. Dieser Verkehr ist im Fürstentum Liechtenstein grösstenteils hausgemacht. Der Binnenverkehr machte 2005 bezüglich aller Motorfahrzeuge 47.5 % aus. Der Ziel- und Quellverkehr steht mit 48.6 % zu Buche. Demgegenüber entspricht der Durchgangsverkehr lediglich einem Anteil von 3.8 %.</p> <p>Die steigenden Verkehrsbelastungen und entsprechend hohe Immissionen beeinträchtigen die Gesundheit der Bevölkerung sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum. Das bestehende Strassennetz kann seine Mobilitätsfunktion für Wirtschaft und Freizeit nicht mehr optimal wahrnehmen. Darüber hinaus steigt die Gefährdung für Mensch und Natur.</p> <p>Auf Grund der Verkehrsüberlastungen im Innerortsbereich können z.T. die gesetzlich geforderten Parkieranlagen nicht mehr wunschgemäss genutzt und somit auch nicht mehr optimal ausgelastet werden.</p>	
<b>Richtplaninhalt</b>	
<p>Planungsgrundsätze:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stark belastete Siedlungsgebiete sind durch gezielte Massnahmen wie die Sicherung von Trassen für Ersatzstrassen und Freihaltung von Räumen für periphere Parkieranlagen vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.</li> <li>2. Die Realisierung neuer Entlastungsstrassen hat kombiniert mit Massnahmen zur Entlastung von Zentren bzw. Ortsdurchfahrten und etappiert gemäss vorgängig festgelegten Prioritäten zu erfolgen.</li> <li>3. Das Auslagern von Parkplätzen aus den Siedlungszentren ist zu fördern und deren Nutzung ist durch die Kombination mit einem gut auszubauenden öV-Angebot attraktiv zu gestalten.</li> </ol>	
<p>Handlungsanleitungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Durch den Bau von Ersatzstrassen gekoppelt mit der Realisierung flankierender Massnahmen ist die Entlastung von Zentren umzusetzen. Koordinationsstand: Zwischenergebnis</li> <li>2. Die Ortsdurchfahrten Schaanwald - Nendeln, Bendern - Eschen sowie Schaan - Vaduz - Triesen sind parallel zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, dem Auslagern der Parkplätze aus den Zentren und dem Bau von Ersatzstrassen rückzubauen und damit zu entlasten. Entsprechende Planungen und daraus folgende bauliche Massnahmen sind von Land und Gemeinden zu prüfen. Koordinationsstand: Zwischenergebnis</li> <li>3. Die Leistungsfähigkeit der stark belasteten Knoten in Nendeln und Bendern sowie der Kreuzung am Brückenkopf der Rheinbrücke bei Vaduz ist durch bauliche Massnahmen und Regimeveränderungen zu optimieren. Koordinationsstand: Zwischenergebnis</li> <li>4. Land und Gemeinden fördern zwecks Verkehrsverminderung die sinnvolle Parkplatzbeschränkung und Parkplatzbewirtschaftung in Zentrumsgebieten. Parallel dazu wird zudem das Erstellen von Mobilitätskon-</li> </ol>	

zepten gefördert.

Koordinationsstand: Festsetzung

5. Land und Gemeinden initiieren eine Standortevaluation für geeignete Standorte von peripheren, bewirtschafteten Parkierungsanlagen. Mögliche Standorte sind an der Feldkircherstrasse und an der Zollstrasse in Schaan, an der Lettstrasse und an der Zollstrasse in Vaduz sowie an der Industriestrasse in Triesen.

Koordinationsstand: Vororientierung

6. Bestehende Parkierungsanlagen in Vaduz, Schaan und Nendeln sollen prioritär als Park-and-Ride-Anlagen genutzt werden. Eine weitere Park-and-Ride-Anlage ist in Bendern anzustreben.

Koordinationsstand: Festsetzung

### Zuständigkeit und Verfahren

Federführung:

Gemeinden

Ressort Verkehr und Kommunikation

Tiefbauamt

Weitere beteiligte Stellen:

Stabsstelle für Landesplanung,  
Hochbauamt, Landwirtschaftsamt, Amt für Wald, Natur und Landschaft, Amt für Umweltschutz

Massgebliche Verfahren:

Rechtsgrundlage: Gesetz über den Bau von Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen  
Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung  
Gesetz zur Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens

Baugesuchsverfahren: Baugesetz  
Baordnung

Richtplanverfahren

Nutzungsplanverfahren

Landschaftsschutzverfahren nach Naturschutzgesetz (ausserhalb Bauzone)

UVP-Verfahren

Planungszone

Realisierung: kurz- bis langfristig

### Weitere Informationen

Verweis auf Grundlagen- und Richtplanbericht: Kapitel V 2.1.1., 2.1.2., 2.2.1., 2.2.4., 2.5.

Verweis auf die Leitsätze: V 1, 3, 4, 5

Weitere Hinweise: -

Umsteigepunkte	Verkehr
	Landesgebiet
	Nr. V.7
	Datum: März 2011
<b>Richtplanaufgabe</b>	
Die Richtplanung schafft die Voraussetzungen, um leistungsfähige Umsteigepunkte für den Übergang vom einen zum anderen Verkehrsmittel gewährleisten zu können.	
<b>Ausgangslage</b>	
Um bequem von einem individuellen Verkehrsmittel auf ein öffentliches, kollektives Verkehrsmittel umsteigen zu können, sind spezifische Umsteigepunkte zu bezeichnen. Ausserhalb der Landesgrenzen ist das Fürstentum Liechtenstein diesbezüglich vor allem auf die Orte Sargans, Buchs und Feldkirch ausgerichtet. Auch der Umstieg zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus – Bahn) ist an diesen Orten gewährleistet. Innerhalb der Landesgrenze stehen Umsteigepunkte vor allem innerhalb des Liechtenstein Bus Angebots zur Verfügung. Schaan als Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wurde mit dem neuen Busbahnhof aufgewertet.	
<b>Richtplaninhalt</b>	
Planungsgrundsätze: Das Land bezeichnet geeignete Umsteigepunkte. Handlungsanleitungen: 1. Als zentraler Umsteigepunkt ist zu betreiben: – Busbahnhof in Schaan. Kordinationsstand: Festsetzung 2. Als zentraler Umsteigepunkt ist zu prüfen: – Bahnhofstette Nendeln. Kordinationsstand: Vororientierung	
<b>Zuständigkeit und Verfahren</b>	
Federführung: Gemeinden Ressort Verkehr und Kommunikation Tiefbauamt	Weitere beteiligte Stellen: Stabsstelle für Landesplanung, Hochbauamt, Liechtenstein Bus Anstalt, Schweizerische Bundesbahnen, Österreichische Bundesbahnen
Massgebliche Verfahren: Rechtsgrundlage: Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Baugesuchsverfahren: Baugesetz Baordnung Richtplanverfahren Nutzungsplanverfahren Baugesuchsverfahren Realisierung: kurz- bis mittelfristig	

#### Weitere Informationen

Verweis auf Grundlagen- und Richtplanbericht: Kapitel V 2.1.1., 2.1.2., 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3., 2.2.4., 2.2.5., 2.3.1., 2.3.2., 2.4.1., 2.4.2., 2.4.3., 2.5., 2.6.1., 2.6.2.

Verweis auf die Leitsätze: V 1, 2, 3

Weitere Hinweise: -

Anschlusspunkte	Verkehr
	Landesgebiet
	Nr. V.8
	Datum: März 2011
<b>Richtplanaufgabe</b>	
Die Anschlüsse innerhalb des nationalen ÖV-Netzes aber auch an das internationale Netz sind durch eine koordinierte Verkehrsplanung im Rahmen der Richtplanung zu gewährleisten.	
<b>Ausgangslage</b>	
Gute, d.h. schlanke Anschlüsse von einem öffentlichen Verkehrsmittel zum anderen sind in Schaan gewährleistet. Bezüglich dem internationalen Verkehr gilt dies insbesondere für Sargans und Feldkirch und z.T. auch für Buchs.	
<b>Richtplaninhalt</b>	
Planungsgrundsätze: -	
Handlungsanleitungen:	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Durch die bereits umgesetzten Massnahmen bezüglich Bahn und Bus wurde Schaan zum prioritären Anschlusspunkt innerhalb der Landesgrenzen. Koordinationsstand: Festsetzung</li> <li>2. Für den Anschluss im angrenzenden Ausland ist die Ausrichtung auf Feldkirch und Sargans voranzutreiben. Koordinationsstand: Zwischenergebnis</li> <li>3. Nendeln gewinnt verkehrsplanerisch an Bedeutung. Neben Schaan ist die Bahnhaltestelle Nendeln als zweiter Anschlusspunkt zu fördern. Koordinationsstand: Vororientierung</li> </ol>	
<b>Zuständigkeit und Verfahren</b>	
Federführung: Gemeinden Ressort Verkehr und Kommunikation Tiefbauamt	Weitere beteiligte Stellen: Stabsstelle für Landesplanung, Hochbauamt, Liechtenstein Bus Anstalt, Schweizerische Bundesbahnen, Österreichische Bundesbahnen, Arbeitsgruppe Regionale Verkehrsplanung auf Regierungsebene, Arbeitsgruppe Regionale Verkehrsplanung auf Beamtenenebene
Massgebliche Verfahren: Rechtsgrundlage: Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs Baugesuchsverfahren: - - Realisierung: kurz- bis mittelfristig	
<b>Weitere Informationen</b>	
Verweis auf Grundlagen- und Richtplanbericht: Kapitel V 2.1.1., 2.1.2., 2.2.1., 2.2.3., 2.2.5., 2.4.1., 2.4.2., 2.4.3., 2.6.1., 2.6.2. Verweis auf die Leitsätze: V 1, 2, 3 Weitere Hinweise: -	

