

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 2023)

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

Nr. 60/2024

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	5
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 2023	16
4. Umsetzung der Massnahmen und Leitprojekte	20
4.1 Massnahmen in Umsetzung.....	20
4.1.1 Ausbau ÖV und Radverkehr	20
4.1.2 Ausbau MIV-Infrastruktur und Rheinübergänge	42
4.1.3 MIV-Reduktion und intelligentere Verkehrsabwicklung	46
4.1.4 Verkehrssicherheit	59
4.1.5 Weitere Massnahmen und planungsrechtliche Rahmenbedingungen.....	62
4.2 Umgesetzte Massnahmen.....	66
4.2.1 Ausbau MIV-Infrastruktur und Rheinübergänge	66
4.2.2 Weitere umgesetzte Massnahmen.....	66
4.3 Geplante Massnahmen im Jahr 2024.....	67
4.4 Nicht umgesetzte Massnahmen.....	69
4.5 Stand der Leitprojekte (LP).....	70
4.5.1 LP1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, 1.06, 1.08, 2.03)	70
4.5.2 LP4: Rheinübergang Bendern-Haag (3.08, 3.09, 3.10).....	72
4.5.3 LP5: Strassenverbindung Vaduz-Triesen (3.06)	73
4.5.4 LP6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen (2.01, 3.07)	74
4.5.5 LP7: Ausbau Radwegnetz (1.10-1.13, 1.15, 3.11)	75
4.5.6 LP8: Digitalisierung (1.09, 2.02)	76

4.5.7	LP9: Revision Enteignungsrecht, Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung (3.17)	76
4.5.8	LP10: Sicherung Mobilitätskorridore (3.15).....	77
4.5.9	LP11: Prüfung weiterführender Verkehrslösungen für ganz Liechtenstein (9.01)	77
4.5.10	Erledigte oder nicht umgesetzte Leitprojekte	78
5.	Monitoring und Wirkungskontrolle.....	80
5.1	Massgebende Indikatoren und Messgrössen	81
5.2	Datenbasis und Periodizität der Auswertung	84
5.3	Fazit	86
6.	Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	88
7.	Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz	88
7.1	Neue und veränderte Kernaufgaben	88
7.2	Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	88
7.3	Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	88
II.	ANTRAG DER REGIERUNG	91

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.

Die Bevölkerung in Liechtenstein wächst. Ebenso kann bei den im Land vorhandenen Arbeitsplätzen ein kontinuierliches Wachstum verzeichnet werden. Damit verbunden sind insbesondere zunehmende inländische und grenzüberschreitende Bewegungen von Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendlern mit steigender Auslastung der Liechtensteiner Verkehrsinfrastrukturen zu den Spitzenzeiten. Durch Verhaltensänderungen bei der Verkehrsmittelwahl und auch in der Arbeitswelt können Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) oder Fuss- und Radverkehr (FRV) sowie Reduktionen von Fahrten erzielt werden.

Das Mobilitätskonzepts 2030 beinhaltet insbesondere eine Reihe von Massnahmen, um die Attraktivität der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu fördern. In diesem Kontext und darüber hinaus ist punktuell auch die Optimierung und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen vorgesehen.

Der Fokus der im Berichtsjahr vorgenommenen Arbeiten lag unter anderem auf der Optimierung der Rheinübergänge. So konnten beispielsweise die Planungen für das Gebiet Unterbendern und den Rheinübergang Bendern - Haag fortgeführt werden und beim Rheinübergang Vaduz - Sevelen konnten die Arbeiten für ein Vorprojekt starten, wobei die umzusetzenden Massnahmen vom Projekt «Neubau Landesspital» losgelöst werden konnten.

Weiter lag im Berichtsjahr ein Arbeitsschwerpunkt beim Radverkehr. Die Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradrouthenetzes wurde fortgeführt und die Arbeitsstände wurden grenzüberschreitend abgestimmt. Die Arbeiten für die Überarbeitung der Kosten- und Aufgabenteilung zwischen Land und Gemeinden bezüglich der Finanzierung und Verantwortlichkeiten für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Radverkehrsinfrastruktur wurden vorangetrieben. Ein Vorschlag für diese Kosten- und Aufgabenteilung liegt vor und wird im laufenden Jahr mit den Gemeinden

besprochen. Im Berichtsjahr konnte das Land Liechtenstein zudem an verschiedenen Stellen Grundstücke für den zukünftigen Bau von Fahrradwegen erwerben.

Betreffend zusätzlicher Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein fanden Koordinationsitzungen mit dem Schweizer Bundesamt für Strassen (ASTRA), Vertretern des Landes und des Kantons St. Gallen, der Standortgemeinden beidseits des Rheins sowie weiterer Beteiligten statt. In Ruggell gelang es im Berichtsjahr, einen Brückenstandort südlich der heutigen MIV-Brücke als Bestvariante zur Weiterbearbeitung festzulegen. Noch ausstehend ist ein entsprechender Entscheid in Benden. Zwischen Triesen und Sevelen sind zudem noch Gespräche auf kommunaler Ebene im Gang.

Basierend auf den Buskonzepten Werdenberg-Obertoggenburg und Sarganserland wurden im Berichtsjahr von LIEmobil die Detailplanungen für das Busangebot ab Fahrplanwechsel 2024/2025 fortgeführt. Im Rahmen der trilateralen Regierungskommission ÖV konnten gemeinsam mit dem Kanton St. Gallen und dem Bundesland Vorarlberg Verbesserungen im Bereich der Tarifierung angestossen werden und neue spezifische Angebote geschaffen werden. Des Weiteren flottete die Betreiberfirma im Auftrag der LIEmobil weitere Elektrobusse ein.

Weiter wurde die Revision des Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetzes (LMMG) vorangetrieben. Mit der gegenständlichen Revision sollen unter anderem Öffentliche Unternehmen gemäss Art. 2 des Öffentliche-Unternehmen-Steuerungs-Gesetzes (ÖUSG) zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) verpflichtet werden. Die Vernehmlassungsvorlage wurde finalisiert, die Vernehmlassung durchgeführt und die Arbeiten am Bericht und Antrag konnten begonnen werden.

Ende 2023 befand der Staatsgerichtshof über den Rechtsstreit in Bezug auf den Industriebuszubringer Vaduz-Triesen. Nach Vorliegen des Urteils können die Planungen fortgeführt werden, und im laufenden Jahr soll ein Bericht und Antrag betreffend einen Verpflichtungskredit dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Zudem wurde im Berichtsjahr das Projekt «Raum und Mobilität 2050» gestartet, welches Lösungen für die langfristigen Mobilitätsbedürfnisse Liechtensteins über den Zeithorizont 2030 hinaus erarbeiten soll. Im Berichtsjahr konnten das

Zielsystem und die Indikatoren definiert und die Arbeit an den Stossrichtungen begonnen werden. Im laufenden Jahr werden die Stossrichtungen final festgelegt und im Jahr 2025 sollen für die weiterzuverfolgenden Stossrichtungen konkrete Umsetzungsvarianten erarbeitet werden.

Weiter wurden im Berichtsjahr die Grundsätze eines neuen Strassengesetzes festgelegt. Das Strassengesetz soll unter anderem das Expropriationsrecht betreffend Infrastrukturprojekte neu regeln. Ziel ist es, im laufenden Jahr eine Vernehmlassung zu starten.

Im Berichtsjahr wurde kein Wirkungsmonitoring erarbeitet. Um den Ressourcenaufwand zu reduzieren, die Messbarkeit von Veränderungen bei den Messwerten und Indikatoren zu verbessern und zusätzlich den umgesetzten Massnahmen mehr Zeit zur Entfaltung ihrer Wirkung zu geben, wurde für das Wirkungsmonitoring ein 4-Jahres-Rhythmus definiert und dies im letzten Monitoringbericht entsprechend ausgeführt.

Aufgrund der Vielzahl von zum Teil auch kleineren Massnahmen bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts sind die Fortschritte in den jeweiligen Bereichen innerhalb von 12 Monaten oft gering. Da Regierung und Amtsstellen den Landtag auch im Rahmen des Rechenschaftsberichts über die in einem Berichtsjahr geleisteten Arbeiten unterrichten, schlägt die Regierung im vorliegenden Bericht zudem vor, für das Umsetzungsmonitoring künftig einen 2-Jahres-Rhythmus weiterzuverfolgen. Die dadurch frei werdenden Ressourcen können für die Umsetzung der Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2030 eingesetzt werden.

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, 14. Mai 2024

LNR 2024-516

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 Leitprojekte (Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2023) zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

1.1 Mobilitätskonzept 2030

Auf Grundlage der in Liechtenstein und im grenznahen Ausland vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, den heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnissen sowie begleitet durch eine umfassende Mobilitätsumfrage bei der Bevölkerung und den Grenzgängerinnen und Grenzgängern, hat die Regierung das Mobilitätskonzept 2030¹ erarbeitet. Basierend auf fünf Teilstrategien wurden vier

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.

Massnahmenpakete geschnürt. Diese zeigen auf, wie vielfältig die bestehenden und zukünftigen Herausforderungen der Verkehrspolitik Liechtenstein sind, um ein leistungsfähiges und attraktives Mobilitätsangebot zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Die Ausgangslage hat sich im Vergleich zur Ausgangslage, wie sie im Mobilitätskonzept 2030 und in den Monitoringberichten der Berichtsjahre 2020², 2021³ und 2022⁴ dargestellt wurde, 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

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.

⁴ 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), Nr. 56/2023.

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 noch bedingt, was zu Staubbildung 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

Basierend auf dem Pariser Klimaübereinkommen von 2015 setzt sich Liechtenstein mit der Klimavision und Klimastrategie 2050⁵ das Ziel, bis ins Jahr 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen.

In einem ersten Schritt 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 der Reduktion der Treibhausgasemissionen für das Jahr 2030 von ursprünglich 40% auf insgesamt 55% erhöht. In einem zweiten Schritt sind die inländischen Treibhausgasemissionen bis zum

⁵ Klimastrategie Liechtenstein 2050, Regierung des Fürstentums Liechtenstein, 15. März 2023.

Jahr 2050 um insgesamt 90% zu reduzieren. Nur die verbleibenden unvermeidbaren Sockelemissionen von 10% sollen kompensiert werden.

Der Verkehrssektor war im Jahr 2019 für rund 30% der inländischen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Dies stellt den zweitgrössten Anteil dar, direkt nach dem Sektor Gebäude und Industrie, welcher für 50% der inländischen Treibhausgasemissionen verantwortlich ist. Die Emissionen im Verkehrssektor stammen hauptsächlich aus der Verbrennung fossiler Treibstoffe wie Benzin und Diesel.

1.3 Energiestrategie 2030

In der Energiestrategie 2030 werden folgende Rahmenbedingungen und Herausforderungen für die kommenden Jahre umschrieben: *«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.»*

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

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte (Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2023) informiert die Regierung nach dem Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2020, vom Mai 2021, dem Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2021, vom Mai 2022 und dem Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022, vom Mai 2023 zum vierten Mal über den Umsetzungsstand.

Anlässlich der Behandlung des Berichts und Antrags betreffend das Mobilitätskonzept 2030 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 Monitoringberichts 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 Amtes für Hochbau und Raumplanung (AHR), des Amtes für Tiefbau und Geoinformation (ATG), des Amtes für Volkswirtschaft (AVW), des Amtes für Umwelt (AU), zwei Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden (Oberland und Unterland) sowie einem Vertreter bzw. einer Vertreterin von LIEmobil.

Damit die Massnahmenpakete und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 bezüglich ihrer Resultate und Effekte beurteilt werden können, ist nebst der Berichtserstattung zum Umsetzungsstand ein entsprechendes Monitoring und Controlling anzuwenden.

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. Die Öffentlichkeit wird mittels der Internetseite www.mobilitaet2030.li über das Mobilitätskonzept 2030 und aktuelle Entwicklungen zum Thema Mobilität informiert.

Die Erarbeitung des Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2023, erfolgte in drei Schritten. Zunächst wurde der Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 bei den federführenden Stellen erhoben. Auf dieser Grundlage konnten im zweiten Schritt die Monitoringblätter und die Projektliste mit Zeitschiene erstellt werden. Als Drittes wurde schliesslich der eigentliche Monitoringbericht verfasst.

Ein Wirkungsmonitoring zum Mobilitätskonzept 2030 wurde erstmals im Rahmen des letzten Monitoringberichts (Berichtsjahr 2022) durchgeführt. Um diesbezüglich künftig aussagekräftigere Messwerteveränderungen erheben zu können und die vorhandenen personellen Ressourcen der beteiligten Amtsstellen verstärkt für die Umsetzung der konkreten Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2030 einsetzen zu können, wurde der entsprechende Erarbeitungsrhythmus auf vier Jahre festgesetzt.⁶

Ausserdem wurde das Zuweisen von erwarteter oder gemessener Wirkungen zu einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 bzw. die Gegenüberstellung des Beitrags einer Massnahme zur Zielerreichung des Mobilitätskonzepts 2030 mit den erwarteten oder verursachten Kosten als nicht machbar beurteilt. Dies deshalb, weil meist verschiedene Massnahmen parallel umgesetzt werden, die funktional komplex sind sowie stark zusammenhängen und aus den konzeptionellen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 oft weitere infrastrukturelle Massnahmen resultieren, deren Kosten nicht im Voraus abgeschätzt werden können. Um

⁶ Siehe dazu Kapitel 5 «Monitoring und Wirkungskontrolle».

beispielsweise eine Veränderung des Modal-Splits auf einer bestimmten Relation zu erzielen, können Massnahmen im Bereich der Parkplatzbewirtschaftung (Push) sowie Ausbauten im Bereich ÖV-Angebot (Pull) zusammenwirken. Das Zuschreiben von Effekten zu einer bestimmten Massnahme wäre mit grossen Ungenauigkeiten verbunden.

Der nun vorliegende Bericht und Antrag besitzt im Wesentlichen denselben Aufbau wie im Vorjahr. Die Berichterstattung zum Umsetzungsstand der Massnahmen und Leitprojekte erfolgt nach Themenblöcken gegliedert (Kapitel 4). Der Arbeitsstand der einzelnen Massnahmen wurde detailliert erläutert. Um Wiederholungen zu vermeiden, wurden die Ausführungen zu den thematisch nachträglich aufgeführten Leitprojekten nur summarisch verfasst. Zudem wurden aus denselben Gründen auch jene Massnahmen, welche bereits vor dem Berichtsjahr 2023 «umgesetzt» wurden oder sich bereits vor dem Berichtsjahr 2023 als «nicht umgesetzt» bzw. hinfällig herausstellten, nicht mehr detailliert behandelt. Sie wurden in den entsprechenden Kapiteln 4.2 und 4.4 nur zusammenfassend aufgelistet. Ausserdem wurden erledigte oder nicht umgesetzte Leitprojekte in einem separaten Unterkapitel aufgeführt. Für detailliertere Ausführungen wurde auf die Berichtsjahre 2020, 2021 und 2022 des Monitoring Mobilitätskonzept 2030 verwiesen.

Wie schon bei den Berichtsjahren 2021 und 2022 des Monitoring Mobilitätskonzept 2030 wurden auch beim vorliegenden Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2023, nur für jene Massnahmen Monitoringblätter erstellt, welche sich bereits in Umsetzung befinden. Dies ist insofern zielführend, als dass bei noch nicht gestarteten Massnahmen in der Regel noch keine detaillierten Aussagen zum Umsetzungsstand oder den geplanten Arbeitsschritten gemacht werden können.

3. RAHMENBEDINGUNGEN BERICHTSJAHR 2023

Wie schon in den vergangenen Jahren, nahm die Bevölkerung in Liechtenstein auch im Berichtsjahr 2023 zu. Per 30. Juni 2023 gehörten 39'724 Personen der ständigen Bevölkerung Liechtensteins an, wobei der Anteil der Frauen leicht höher lag als jener der Männer. Im Vorjahresvergleich stellt dies eine Zunahme um 0.7% dar. Dieser Wert liegt leicht unter dem mittleren jährlichen Wachstum der vergangenen fünf Jahre, welches 0.8% beträgt.⁷ Eine positive Entwicklungsrichtung wird für das Berichtsjahr 2023 auch bei der Anzahl an Arbeitsplätzen und der Zahl an nach Liechtenstein einpendelnden Arbeitskräften erwartet.⁸ Im Jahr 2022 waren in Liechtenstein insgesamt 45'274 Arbeitsplätze vorhanden (Total aus Voll- und Teilzeit). Dies ist rund 3% mehr, als noch im Jahr 2021. Mit 45.6% stammte im Jahr 2022 die Mehrheit der Arbeitskräfte aus dem Inland, 32.5% kamen aus der Schweiz, 19.7% aus Österreich, 1.5% aus Deutschland und 0.6% aus anderen Ländern.⁹

Noch im Jahr 2020 brach bedingt durch die Covid-19-Pandemie die Produktionsleistung Liechtensteins gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) deutlich ein. Darauf folgte im 1. Quartal 2021 jedoch eine schnelle und kräftige Erholung in dessen Folge das Liechtensteiner BIP seinen bisherigen Höchstwert erreichte. Für das Gesamtjahr 2022 muss gemäss Schätzung des Liechtenstein-Instituts von einem realen BIP-Rückgang von etwa 3% gegenüber 2021 ausgegangen werden. Sowohl im 4. Quartal 2022 als auch im 1. Quartal des Berichtsjahres 2023 konnte jedoch wieder ein deutliches BIP-Wachstum von 2.1% und 3.2% festgestellt werden, worauf

⁷ Amt für Statistik, Ständige Bevölkerung nach Jahr, Staatsbürgerschaft, Geschlecht und Wohngemeinde, 30.06.2023.

⁸ Zum Zeitpunkt der Berichtsverabschiedung durch die Regierung lagen hierzu noch keine aktuellen Zahlen für das Jahr 2023 vor.

⁹ Amt für Statistik, Arbeitsplätze nach Jahr, Voll-/Teilzeit, Wirtschaftszweig, Wohnsitz und Geschlecht, 31.12.2022.

im 2. Quartal 2023 jedoch wieder eine Abkühlung um 2.3% folgte. Die ersten beiden Quartalswerte für das Berichtsjahr 2023 lagen jedoch noch über dem Niveau aller vier Quartale von 2022. Bei einer Fortsetzung dieses Trends in der zweiten Jahreshälfte 2023 ist gemäss Schätzung des Liechtenstein-Instituts für das Gesamtjahr 2023 mit einem realen BIP-Wachstum von etwa 2% gegenüber 2022 zu rechnen. Bei BIP-Rückgängen im 3. und 4. Quartal 2023 läge die Entwicklung im Gesamtjahresvergleich ungefähr bei einem Nullwachstum.¹⁰

Die Covid-19-Pandemie prägte noch im Jahr 2021 das alltägliche Leben. Es wurden Quarantänen verordnet, Abstands- und Kapazitätsvorschriften erlassen und kontinuierlich ansteigende Infektionszahlen registriert. Im Jahr 2022 nahm der Einfluss von Covid-19-Pandemie auf das tägliche Leben anschliessend ab, obwohl damals die allzeit höchsten Infektionszahlen verzeichnet wurden. Die Impfquote stieg kontinuierlich an.¹¹ Im Berichtsjahr 2023 setzte sich diese Entwicklung fort, die Situation entspannte sich weiter. Im ersten Quartal 2023 wurden die Teststrasse sowie das Impfzentrum geschlossen und Betriebstests in Gesundheitseinrichtungen wie auch die Testkostenübernahme durch das Land eingestellt. Im Landesspital konnten weiterhin Covid-19-Impfungen vorgenommen werden.¹² Im 3. Quartal 2023 beschloss die Regierung zudem die Abänderung der Covid-19-Verordnung, wonach das System zum Erstellen der Covid-19-Zertifikate ebenfalls eingestellt wurde.¹³

Anstatt der Covid-19-Pandemie war die tägliche Berichterstattung im Berichtsjahr 2023 von diversen internationalen Spannungen und Konflikten geprägt. Unter

¹⁰ Brunhart Andreas, Internationale Wirtschaftsentwicklung beeinflusst Liechtensteins Konjunktur, Wirtschaft Regional Nr. 32/2023.

¹¹ Amt für Statistik, Monatliche Situationsübersicht Liechtenstein: Test, Impfungen, Todesfälle.

¹² Medienmitteilung der Regierung, Covid-19: Schliessung der Teststrasse und Beendigung der Testkostenübernahme, 28.02.2023.

¹³ Medienmitteilung der Regierung, Einstellung des Covid-19-Zertifikatssystems, 29.08.2023.

anderem lag der Fokus auf dem politischen Klima zwischen den USA und China. Zudem entwickelte sich der Konflikt zwischen Palästina und Israel weiter, worauf sich militärische Reaktionen ereigneten. Ausserdem jährte sich im Berichtsjahr 2023 der Beginn des Krieges zwischen der Ukraine und Russland. Diese kriegerischen Handlungen wirkten sich auch auf Liechtenstein und Europa aus. Einerseits veränderte sich hierdurch die generelle Sicherheitslage in Europa, andererseits wurde den Geflüchteten aus den betroffenen Gebieten nebst anderen Ländern auch in Liechtenstein Asyl gewährt. Zudem beeinflusste dieser Konflikt die Preise für Strom, Erdgas, Benzin, Diesel und weitere Energieträger. In der Folge wurde insbesondere der breite Diskurs zur Steigerung der Energiesicherheit und Eigenversorgung aufgenommen bzw. weiter vorangetrieben. Als weiterer Faktor sind auch im Berichtsjahr die verschiedenen Tätigkeiten zur Straffung der internationalen Geldpolitik zur Inflationsbekämpfung zu nennen.

Die durchschnittliche Preissteigerung bei Treibstoffen betrug im Berichtsjahr 2023 8.5% (Bleifrei 95) bzw. 9.2% (Diesel).¹⁴ Tatsächlich handelt es sich also um eine durchschnittliche Preissenkung gegenüber dem Vorjahr 2022. Damals lag die durchschnittliche Preissteigerung noch bei 20% (Bleifrei 95) bzw. 25% (Diesel).¹⁵

Im öffentlichen Verkehr wurde das Preisniveau im Berichtsjahr nicht verändert. Die letzte Preissteigerung bei Abonnements erfolgte im Jahr 2015 (Preissteigerung Jahresabo alle Zonen 16%, Preissteigerung Einzelzonen 4% bis 20%). Im Jahr 2017 wurden zudem die Tarifzonen vergrössert und im gleichen Umfang die Tarife für Einzelfahrten und Tageskarten angehoben. Dabei wurden die Preise für gleiche Strecken im Mittel jedoch nicht verteuert. Zusätzlich wurden im selben Schritt

¹⁴ Bundesamt für Statistik, Landesindex für Konsumentenpreise, Durchschnittspreise Energie, 08.01.2024.

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

auch die Einzelfahrten und Tageskarten für alle Tarifzonen im Preis reduziert. Eine weitere und die seither letzte Preisreduktion erfolgte im Jahr 2020.

Noch im Jahr 2022 konnte trotz steigender Energiepreise keine wesentliche Reduktion bei der Auslastung der Liechtensteiner Verkehrsinfrastruktur verzeichnet werden. Stattdessen nahm das MIV-Aufkommen (DTV¹⁶) an den erhobenen Strassenquerschnitten tendenziell weiter zu und bewegte sich 2022 an den meisten Zählstellen wieder ungefähr auf dem Niveau von vor der Covid-19-Pandemie¹⁷ oder noch etwas darunter. Im Berichtsjahr 2023 stagnierte das MIV-Aufkommen bei der überwiegenden Mehrheit der Verkehrszählstellen ungefähr auf dem Vorjahresniveau. Es konnten bzw. mussten jedoch auch einige Verkehrszählstellen mit gesteigertem Verkehrsaufkommen oder reduzierten Querschnittsbelastungen identifiziert werden. Für das Berichtsjahr 2023 kann davon ausgegangen werden, dass mindestens ein Teil des durch das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum induzierten zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch Verhaltensänderungen in der Arbeitswelt sowie bei der Verkehrsmittelwahl aufgefangen oder zumindest abgeschwächt werden konnte. Zusätzlich sind Verlagerungseffekte auf alternative, d.h. beispielsweise nicht staubelastete Routen, zu vermuten. Die Auswertung der Ergebnisse der installierten Rad-Verkehrszählanlagen lassen an den meisten beobachteten Querschnitten positive bzw. zunehmende Entwicklungen bezüglich der Verkehrsmengen beobachten.

Um auch künftig einen Beitrag zum Modal-Shift in Richtung ÖV und FRV leisten zu können und noch mehr Menschen zum Umstieg vom MIV auf ÖV und FRV zu

¹⁶ Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen, gemessen in Fahrzeugen pro Tag (Fhz./Tag).

¹⁷ Zu Zeiten in denen Massnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie galten, lag die Auslastung auf bestimmten Abschnitten der Liechtensteiner Strasseninfrastruktur phasenweise bis zu 40% tiefer, als noch in den vorangegangenen Jahren.

bewegen, müssen die Massnahmen und Leitprojekte aus dem Mobilitätskonzept 2030 konsequent umgesetzt und realisiert werden.

Die Regierung geht auch für die Zukunft davon aus, dass einerseits die Liechtensteiner Bevölkerung weiterwachsen wird und andererseits die Zahl an Arbeitsplätzen und damit verbunden die Anzahl an Zupendlerinnen und Zupendlern weiter ansteigen wird. Folglich wird die Mobilitätsnachfrage im funktional zusammenhängenden Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg auch künftig weiter zunehmen.

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 (1.01¹⁸)

Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden und Busbetreiber im Werdenberg und Sarganserland konnte in den vergangenen Jahren die Buskonzepte Werdenberg-Obertoggenburg 2025 und Sarganserland 2025 erarbeitet werden. Ergänzend zum Doppelspurausbau und zur Einführung des Interregio-Halbstundentaktes auf der Schweizer Seite des Rheintals ist basierend auf diesen Grundlagen geplant, per Fahrplanwechsel im Dezember 2024 das grenzüberschreitende Busangebot auszubauen. Konkret ist eine zur Hauptverkehrszeit halbstündlich verkehrende durchgängige Buslinie von Gams via Grabs und Buchs (Grünaustrasse) nach Schaan in Planung. Die ursprünglich vorgesehene zweite

¹⁸ 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.

halbstündliche Buslinie, welche um 15 Minuten versetzt von Gams via Grabs Industrie und NTB nach Buchs und Schaan verkehren sollte, wird aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für den Fahrplanwechsel Ende 2024 nicht weiterverfolgt. Eine Verlängerung der grenzüberschreitend durchgängigen und umsteigefreien Buslinie von Gams, Grabs, Buchs und Schaan weiter nach Vaduz, Triesen und Trübbach/Sargans erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Hierfür wäre eine weitgehende Überarbeitung des Liechtensteiner Liniennetzes erforderlich, was aufgrund der personellen Ressourcen und der notwendigen Vorlauf- und Bearbeitungszeit bis Ende 2024 nicht umsetzbar ist. Es werden jedoch die erwähnten Ausbauten bzw. Anpassungen am ÖV-Angebot mittel- bis langfristig weiterverfolgt. Per Fahrplanwechsel 2024 ist zusätzlich geplant, die zwischen Vaduz und Sevelen verkehrende LIEmobil-Linie 24 ab Sevelen Post auf der Schweizer Seite des Rheins nach Buchs Bahnhof zu verlängern und hierdurch die dynamisch entwickelten Quartiere in Räfis direkt mit Vaduz zu verbinden.

Im April des Berichtsjahrs sprach sich die Wartauer Stimmbevölkerung für den Neubau der Bahnhaltestelle «Trübbach Fährhütte» aus. Aufgrund dessen konnte die Gemeinde im Berichtsjahr die entsprechenden Planungsarbeiten in Angriff nehmen. Es wird aktuell davon ausgegangen, dass mit der Realisierung im Jahr 2028 begonnen werden kann.

Im Berichtsjahr wurden ausserdem die Arbeiten zur Verbesserung der Tarifsituation im grenzüberschreitenden Raum St. Gallen-Vorarlberg-Liechtenstein weiter vorangetrieben. Im Rahmen der «Trilateralen Fachgruppe ÖV» trafen sich Vertreterinnen und Vertreter des Kantons St. Gallen, des Landes Vorarlberg und des Landes Liechtenstein sieben Mal auf Verwaltungsebene, davon zwei Mal im Austausch mit den Verbänden Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV), dem Ostschweizer Tarifverbund (OTV) und der LIEmobil. Gestützt auf der im Jahr 2022 unterzeichneten trilateralen Absichtserklärung wurden Massnahmen in Bezug auf die

Handlungsfelder Tarifstrukturen und Kundenservice, Angebotsdichte und -Vertakung sowie Schieneninfrastruktur bearbeitet. Auf Regierungsebene konnte die «Trilaterale Kommission ÖV» im Berichtsjahr ausserdem eine gemeinsame Vereinbarung abschliessen, welche in Kombination mit einem gültigen Eintrittsticket die kostenlose grenzüberschreitende Anreise mit dem ÖV zu Kulturveranstaltungen im Raum St. Gallen, Vorarlberg und Liechtenstein ermöglicht. Das neue Angebot besteht aus drei Elementen wovon zwei im Berichtsjahr umgesetzt wurden («Freie Fahrt zu Konzert und Theater» und «Reiseziel Museum») und das dritte Element im laufenden Jahr auf das neue Schuljahr hin lanciert wird («Freie Fahrt zur Kultur für Schulklassen»).

Zumal im Dreiländereck Schweiz/Liechtenstein/Österreich fünf unterschiedliche ÖV-Tarife zur Anwendung gelangen, beauftragte die Regierungskommission die Fachgruppe im Berichtsjahr auch damit, zusammen mit den Verbänden Verbesserungen betreffend der Tarifsituation zu erarbeiten und aufzuzeigen und diese der Regierungskommission im laufenden Jahr aufzuzeigen.

Der Verwaltungsrat von LIEmobil verabschiedete im Spätsommer des Berichtsjahres ausserdem die Unternehmensstrategie «MAP 2030». Darin werden für die vier Handlungsfelder Markt, Angebot, Partner und Unternehmen (MAP) insgesamt 45 Massnahmen definiert, welche in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Im zweiten Halbjahr 2023 konnten verschiedene Projekte aus «MAP 2030» angestossen werden. Einzelne, kleine Projekte wurden auch schon umgesetzt. Die strategisch induzierte personelle Verstärkung ermöglicht es LIEmobil, deutlich sichtbarer im Markt aufzutreten und intensiver Kundengewinnung und Kundenbindung zu betreiben.

LIEmobil und das AHR sowie das ATG koordinierten und priorisierten ihre gemeinsamen Projekte wie in den vorherigen Jahren im Rahmen von zwei halbjährlichen Sitzungen.

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten für das ab dem Fahrplanwechsel 2024/2025 geplante grenzüberschreitende Busangebot weitergeführt und abgeschlossen. Eine weitgehende Überarbeitung und Implementierung eines neuen Liechtensteiner Liniennetzes wird voraussichtlich zwischen 2025 und 2027 erfolgen. Dies schafft unter anderem die Grundlage, um zu einem späteren Zeitpunkt durchgehende und umsteigefreie Busverbindungen von Grabs/Gams bis Trübbach/Sargans via Liechtenstein anbieten zu können (vgl. einleitende Ausführungen in diesem Kapitel). Änderungen am bewährten und von der Kundschaft geliebten Liechtensteiner Liniennetz müssen mit der Kundschaft und weiteren Akteuren abgestimmt werden. Anpassungen am Liniennetz benötigen eine intensive Vernehmlassung und Kommunikation von Seiten LIEmobil. Die hierfür erforderlichen Ressourcen auf Seiten «Betrieb» und «Kommunikation» werden im Jahr 2024 aufgebaut. Im laufenden Jahr werden ausserdem die Arbeiten zur Vereinfachung der Tarifsituation im Dreiländereck weiter vorangetrieben. Basierend auf der trilateralen Absichtserklärung zur Vereinfachung des grenzüberschreitenden ÖV sind auch im laufenden Jahr weitere Sitzungen zwischen dem Kanton St. Gallen, dem Land Vorarlberg und dem Land Liechtenstein auf Verwaltungs- und Regierungsebene geplant. Bezüglich des Einsatzes von Ticketautomaten in den Bussen wird von Seiten LIEmobil im laufenden Jahr die Möglichkeit überprüft, sich an Lösungen von Schweizer Anbietern anzuschliessen. Zudem werden von Seiten LIEmobil die im Rahmen der «MAP 2030» definierten Massnahmen weiterverfolgt. Am 1. Januar 2024 startete des Weiteren die strategische Massnahme «Guest Mobility Card (GMC)» in die Pilotphase. Hierbei handelt es sich um eine Fahrkarte, welche es Hotelgästen während ihres Aufenthalts in Liechtenstein vom Tag der Anreise bis zum Tag der Abreise ermöglicht kostenlos das gesamte LIEmobil-Liniennetz zu nutzen. Fünf Liechtensteiner Beherbergungsbetriebe entrichten aktuell eine Pauschale pro Gast an die LIEmobil und können dieses Angebot in der Folge ihren Gästen anbieten. Von Seiten LIEmobil wird mit dieser Massnahme das Ziel

verfolgt, mehr Fahrgäste im Freizeitverkehr zu gewinnen und in diesem Bereich den Marktanteil zu erhöhen.

LIEmobil, AHR und ATG werden auch im laufenden Jahr ihre gemeinsamen Projekte im Rahmen von zwei halbjährlichen Sitzungen koordinieren.

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

Das Bussystem stellt in Liechtenstein das zentrale Rückgrat im ÖV dar. Folglich kommt auch der optimalen Kombinierbarkeit von ÖV und Radverkehr bzw. der Einführung eines Radverleihsystems grosse Bedeutung 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. Nach dem Start des Pilotbetriebs von LIEbike im September 2022 wurde die entsprechende Versuchsphase im Berichtsjahr 2023 fortgeführt. LIEbike war während dieser Zeit in den Gemeinden Vaduz, Schaan, Gamprin-Bendern, Eschen und Ruggell verfügbar. Zusammen mit den Standortgemeinden konnte LIEmobil im Berichtsjahr vier weitere Ausleih- und Rückgabestationen errichten und in Betrieb nehmen. Es handelt sich dabei auch um Standorte an relevanten Ziel- und Quellorten des Verkehrs abseits einer eigentlichen ÖV-Haltestelle. Gestützt auf den bisherigen Kundenrückmeldungen wurden 2023 zudem das LIEbike-App und die zugehörige Buchungssoftware überarbeitet. Nach rund drei Monaten Versuchsbetrieb, konnte LIEmobil Ende 2022 ein erstes positives Zwischenfazit ziehen. Im September 2023, nach rund einem Jahr Versuchsbetrieb, musste das bisher positive Zwischenergebnis etwas relativiert werden. Rund 1'600 Personen haben sich bis September 2023 in der LIEbike-App registriert. Etwas mehr als 50% dieser Personen nutzten das LIEbike-Angebot anschliessend. Insgesamt 24% der registrierten Nutzerinnen und Nutzer beanspruchten das Angebot

von LIEbike mehr als einmal. Auf Basis der Ausleihzeiten (Ausleihe und Rückgabe) sowie der Herkunft der Nutzerinnen und Nutzer muss jedoch davon ausgegangen werden, dass LIEbike in erster Linie im Freizeitradverkehr zum Einsatz gelangt und von Touristinnen und Touristen genutzt wird. Die Nutzung von LIEbike durch Pendlerinnen und Pendlern im Arbeitsverkehr fällt bisher verhältnismässig gering aus.

Der Pilotbetrieb von LIEbike wurde im September 2023 bis Ende 2024 verlängert. Es ist geplant, insbesondere in den Talgemeinden und in Schellenberg weitere Rückgabestationen einzurichten und in Betrieb zu nehmen. Hierbei handelt es sich vorwiegend um Stationen, welche lediglich mit der entsprechenden Signalisation ausgestattet werden müssen und keine umfassenden baulichen Massnahmen erforderlich machen. Ein Ausbau des Netzes an Rückgabestationen soll insbesondere die Nutzung von LIEbike im Arbeits- und Pendlerverkehr attraktiver gestalten. Bereits im Laufe des Jahres 2024 wird zu prüfen sein, ob LIEbike dauerhaft weitergeführt werden kann, oder ob alternative Lösungen ein grösseres Potenzial an Nutzerinnen und Nutzern erschliessen könnten. Voraussichtlich Ende 2024 wird der Versuchsbetrieb eingestellt und das Endergebnis ausgewertet.

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)

Im Dezember 2022 wurde die erarbeitete Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts durch die Regierung genehmigt. Bis Ende Februar 2023 wurden die Konzeptunterlagen durch das AHR und ein externes Büro grafisch zu einer Broschüre aufbereitet. Anfang März 2023 wurden die Ergebnisse des Busbevorzugungskonzepts den Medien vorgestellt und die erarbeitete Broschüre im Anschluss auf der Webseite «mobilitaet2030.li» öffentlich zur Verfügung gestellt. Die konzeptionellen Arbeiten zu dieser Massnahme sind somit abgeschlossen und die konkreten

Massnahmen wurden zur Umsetzung an das ATG übergeben. Von Seiten ATG wurden im Berichtsjahr parallel zur Finalisierung des Busbevorzugungskonzepts Vorbereitungen für die Umsetzung der Busbevorzugungsmassnahmen getroffen. Einerseits wurden die Pilotversuche zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeiten» vorbereitet. Andererseits konnte in der Äulestrasse in Vaduz ein Verkehrsversuch zum «Flächigen Queren» für Fussgängerinnen und Fussgänger geplant und durchgeführt werden, wobei auch die Auswirkungen der Linksabbiege- und Linkseinbiegemöglichkeiten auf den Verkehrsfluss und den ÖV untersucht wurden. Das ATG brachte die Ergebnisse des Verkehrsversuchs im Dezember des Berichtsjahres der Regierung zur Kenntnis. Es kann festgehalten werden, dass durch den Versuch einige wertvolle Erkenntnisse für die weitere Projektbearbeitung gewonnen werden konnten und offene Fragen mit der Gemeinde Vaduz geklärt werden müssen.

Des Weiteren überprüfte das ATG im Berichtsjahr die Möglichkeiten zur Optimierung der Steuerung an der Lichtsignalanlage Engelkreuzung in Nendeln zugunsten des ÖV. Es stellte sich dabei heraus, dass die hierfür erforderliche Anpassung an der Verkehrsführung in den angrenzenden Quartieren gegenwärtig nicht umsetzbar ist.

Von Seiten ATG wird im laufenden Jahr die Umsetzung der Busbevorzugungsmassnahmen weiterverfolgt. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem AHR, den Gemeinden, der LIEmobil und weiteren beteiligten Akteuren. Mit erster Priorität werden die im Massnahmenpaket «Sofortmassnahmen» enthaltenen Projekte angegangen. Unter anderem ist im Jahr 2024 geplant, die vorbereiteten Pilotversuche zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeiten» an mehreren Haltestellenstandorten durchzuführen. Konkret sind die Haltestellen Schaan Ivoclar in Richtung Schaan

Zentrum und Eschen Presta in Richtung Eintrachtkreisel vorgesehen.¹⁹ Hierbei werden Baustellen-Lichtsignalanlagen eingesetzt, um die Überholbarkeit der Busse in den Busbuchten bei Stausituationen (HVZ) mittels Rotlichtes einzuschränken. Begleitet werden die Pilotversuche durch ein Wirkungsmonitoring, dessen Ergebnisse im Anschluss beim Entscheid über eine allfällige bauliche Umsetzung mitberücksichtigt werden.

Die im Zusammenhang mit dem Verkehrsversuch zum «Flächigen Queren» in der Äulestrasse in Vaduz gewonnen Erkenntnisse werden vom ATG im laufenden Jahr zunächst mit der Gemeinde besprochen, ebenso wie noch offene Fragen zum weiteren Vorgehen. Insbesondere die Abhängigkeiten zur Bushaltestelle bzw. zum Bushof Vaduz werden hierbei zu berücksichtigen sein.

4.1.1.4 Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche (1.05)

Eine attraktive Gestaltung und komfortable Benutzbarkeit der Haltestellen und Wartebereiche sowie ein einheitliches Erscheinungsbild sind relevante Qualitätsmerkmale des ÖV.

LIEmobil erstellte im Berichtsjahr zusammen mit der jeweiligen Standortgemeinde vier weitere Radabstellanlagen für «LIEbike». Weiter stattete das ATG im Berichtsjahr weitere Bushaltestellen mit behindertenkonformen Haltekanten aus, darunter die Haltestellen Klenn in Schellenberg, Mälsnerdorf in Balzers und Clunia in Nendeln. Zudem wurde die Überarbeitung des Haltestellenhandbuchs AHR/ATG/LIEmobil von Seiten ATG weiterverfolgt. Im Haltestellenhandbuch

¹⁹ Die Versuchsphase der Busbuchten ohne Überholmöglichkeiten laufen bei den zwei genannten Bushaltestellen seit März 2024, Quelle: <https://www.regierung.li/medienportal-medium/16182/231829/1/medienmitteilung>.

werden die Grundsätze zur baulichen Ausgestaltung von Haltestellen sowie die Zuständigkeiten zwischen AHR, ATG und LIEmobil geregelt. ATG und LIEmobil starteten im Berichtsjahr ausserdem die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Konzept «Haltestelle der Zukunft». In einem ersten Schritt wurde eine Auslegeordnung betreffend die Anforderungen der verschiedenen Akteure an die Haltestelleninfrastruktur erarbeitet. Das Konzept zielt darauf ab, aufzuzeigen, wie die LIEmobil-Haltestellen mit Blick auf die bestehenden und künftigen Anforderungen von Seiten der ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer aber auch von weiteren Akteuren ausgestattet und gestaltet werden sollen. Es bezweckt nicht den sofortigen Ersatz aller bestehenden Haltestellen. Vielmehr soll es die Grundlage bilden, um langfristig bei ohnehin notwendigen Ersatzvornahmen bzw. Arbeiten an bestehenden Bushaltestellen Synergien nutzen zu können und so das zukünftige Konzept schrittweise umsetzen zu können.

Wie in Kapitel 4.1.1.2 zur Massnahme 1.03 ausgeführt, wurde der Pilotbetrieb von «LIEbike» um ein weiteres Jahr verlängert. Von Seiten LIEmobil ist geplant, weitere Rückgabestationen in den Talgemeinden sowie in Schellenberg zu erstellen. Hierfür sollen, da es sich nach wie vor um einen Pilotbetrieb handelt, jedoch keine umfassenden baulichen Massnahmen umgesetzt werden, sondern hauptsächlich an den entsprechenden neuen Standorten eine visuelle Signalisation ergänzt werden. Sollte sich von Seiten LIEmobil dennoch weiterer Handlungsbedarf betreffend Radabstellanlagen für «LIEbike» ergeben, werden diese im laufenden Jahr vom ATG nach Möglichkeit bereitgestellt.

Das ATG führt zusammen mit LIEmobil und dem AHR im laufenden Jahr auch die Überarbeitung des Haltestellenhandbuchs weiter mit dem Ziel dieses bis Ende 2024 zu finalisieren. Zudem werden auch die Arbeiten am Konzept «Haltestelle der Zukunft» von Seiten ATG und LIEmobil fortgeführt. Des Weiteren wird das ATG

im laufenden Jahr zusätzliche Bushaltestellen bzw. Haltekanten behindertenkonform ausstatten.

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

Um den Zugang zu Mobilitätsangeboten möglichst einfach zu gestalten, sollen digitale Angebote genutzt bzw. eine Mobilitätsplattform entwickelt werden. Da für alle Mobilitätsangebote (FRV, ÖV und MIV) nur eine zentrale Plattform angestrebt wird, wurden die Massnahmen 2.02 und 1.09 zusammengeführt. Sie werden künftig gemeinsam weiterbearbeitet.

Die im Jahr 2022 identifizierten Stossrichtungen konnten im Berichtsjahr von Seiten AHR, ATG und LIEmobil weiter vertieft werden. Insbesondere die nach Liechtenstein einpendelnden Arbeitskräfte haben in der Regel Kenntnis über ihren Arbeitsweg und die bestehenden Mobilitätsangebote auf den entsprechenden Relationen zwischen Quell- und Zielort. Aus diesem Grund soll in erster Linie eine Mobilitätsplattform angestrebt werden, welche den Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln zum MIV vereinfacht. Insbesondere multimodale Mobilitätsangebote sollen möglichst einfach und mit geringem Aufwand genutzt werden können (z.B. nur ein Ticket für verschiedene Verkehrsmittel). Die alleinige Information über die vorhandenen Mobilitätsangebote ist von untergeordneter Bedeutung. Zudem soll eine möglichst einheitliche Mobilitätsplattform für den gesamten Raum Werdenberg-Liechtenstein angestrebt werden.

Das AHR stand im Berichtsjahr im Austausch mit weiteren Akteuren im Bereich von digitalen Mobilitätsangeboten bzw. Mobilitätsdatenplattformen. Es konnten bestehende Mobilitätsdatenplattformen getestet werden. Die Fahrplandaten von LIEmobil sind bereits heute auf Google Maps ersichtlich und in die Apps «SBB

Mobile» und «ÖV Plus» eingepflegt. Möglichst einfache und verständliche Tarifstrukturen und Preise bilden eine wichtige Basis, um den Zugang zu Mobilitätsangeboten zu vereinfachen. Im Berichtsjahr fanden im Rahmen der «Trilateralen Fachgruppe ÖV», welche wiederum auf der trilateralen Absichtserklärung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs basiert, deshalb mehrere Gespräche mit den Tarifverbänden Vorarlberg (VVV), dem Ostschweizer Tarifverbund (OTV) und LIEmobil statt.

Im laufenden Jahr wird von Seiten AHR weiter der Kontakt mit Akteuren in diesem Fachbereich gesucht und gepflegt. Insbesondere das Angebot der Mobilitätsplattform «Whim» wird im laufenden Jahr vertieft überprüft. Von Interesse ist aus Sicht AHR zudem die Fragestellung, inwiefern eine Mobilitätsplattform in das BMM von Unternehmen integriert werden könnte. Eine Mobilitätsplattform könnte einen Beitrag dazu leisten, den Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten weiter zu vereinfachen bzw. allfällige Hürden abzubauen.

4.1.1.6 Lückenschluss und Erweiterung Hauptradrouten sowie Überprüfung/Erweiterung des (Haupt-)Radroutennetzes bzgl. Rad-schnellwegen/Radwegen in Hanglagen (1.10-1.13)

Im Dezember 2022 fand ein erstes Forum (Mitwirkungsveranstaltung) zum Radroutenkonzept Liechtenstein mit Vertreterinnen und Vertretern von Gemeinden, Vereinen und Verbänden statt. In diesem Rahmen wurde unter anderem der erste Entwurf des Routennetzes für den Alltagsradverkehr diskutiert. Basierend auf den aus dieser Veranstaltung gewonnen Erkenntnissen überarbeitete das AHR zusammen mit dem begleitenden externen Fachbüro im Berichtsjahr den Netzentwurf für den Alltagsradverkehr. Zudem wurde zusammen mit der eingesetzten Arbeitsgruppe ein Entwurf des Freizeitradroutennetzes erarbeitet. Im Zuge von grenzüberschreitenden Koordinationssitzungen konnten die Entwürfe des Alltags- und Freizeitradroutennetzes mit dem Land Vorarlberg, den Kantonen St. Gallen und

Graubünden, der Stadt Feldkirch sowie der Gemeinde Fläsch abgestimmt werden. Dies war erforderlich, um eine attraktive und durchgehende Radverkehrsinfrastruktur über die Landesgrenzen hinweg sicherstellen zu können. Basierend auf den abgestimmten Routennetzen konnte anschliessend mit dem Ableiten von konkreten Massnahmen bzw. der Erarbeitung von Massnahmenblättern gestartet werden. Die Massnahmenblätter umschreiben einerseits die zur Realisierung des künftigen Radroutennetzes erforderlichen Massnahmen. Andererseits werden die Massnahmen untereinander koordiniert und priorisiert, bezüglich der Kosten grob eingeschätzt und einem Umsetzungshorizont sowie einer federführenden Stelle für die Umsetzung zugewiesen. Zu den Massnahmenblätter liegt gegenwärtig ein Entwurf vor, der im laufenden Jahr in bilateralen Gesprächen mit der jeweiligen Gemeinde besprochen werden.

Von Seiten ATG wurde im Berichtsjahr zudem die Überarbeitung der Regelung bezüglich der Finanzierung und Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Land und Gemeinden für Realisierung, Betrieb und Unterhalt der Radverkehrsinfrastruktur gestartet. Dieses Regelwerk bildet ein wesentliches Element, um einerseits die angestrebte Radverkehrsinfrastruktur möglichst rasch realisieren zu können.²⁰

Das ATG führte im Berichtsjahr die Planung und den Landerwerb für eine Radverkehrsverbindung vom Grenzübergang Schaanwald-Tisis bis Zuschg, Schaanwald, fort. Hierzu fanden ebenfalls Koordinationssitzungen mit dem Land Vorarlberg, der Stadt Feldkirch, den ÖBB, dem schweizerischen und österreichischen Zoll und relevanten Privatpersonen statt. Aufgrund der Abhängigkeiten dieser Massnahme mit der weiteren Entwicklung des schweizerischen Zolls bzw. des entsprechenden

²⁰ Im laufenden Jahr wurde der Entwurf der Aufgaben- und Kostenteilung zwischen Land und Gemeinden betreffend die Fahrradinfrastruktur von der Regierung genehmigt werden. Er wird noch im laufenden Jahr mit den Gemeinden besprochen.

Zollamtsplatzes in Schaanwald, musste bis Anfang 2024 jedoch zunächst die Publikation der Ergebnisse der entsprechenden Planungen abgewartet werden.

Als Sofortmassnahmen trieb das ATG im Berichtsjahr die Planung einer Radkriechspur zwischen Schaan und Planken in einer weiteren Etappe fort. Zudem wurden Radkriechspuren in Gamprin, Schellenberg und Mauren markiert. In Ruggell wurde ausserdem die Sanierung der Landstrasse innerorts mit beidseitiger Radverkehrsinfrastruktur fortgeführt und es konnten auch weitere Verbesserungen im Zusammenhang mit der Signalisation oder Randsteinen bzw. Absätzen als Sofortmassnahmen vorgenommen werden.

Parallel zur Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes wurden im Berichtsjahr in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein die Arbeiten betreffend zusätzlicher rheinquerender Fuss- und Radverkehrsbrücken fortgeführt. Ausserdem wurde durch das ATG die Überarbeitung der Radwegsignalisation (vgl. Massnahme 1.15) weitergetrieben.

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten an den Routennetzen für Alltags- und Freizeitradverkehr, den Massnahmen und Massnahmenblättern sowie der Regelung bezüglich Finanzierung und Unterhalt fortgeführt. Es ist anschliessend geplant, im Rahmen von bilateralen Gesprächen die Entwürfe der Konzeptinhalte individuell mit allen Liechtensteiner Gemeinden zu besprechen. Dies bringt im Gegensatz zur Durchführung eines zweiten Forums den Vorteil, dass die Anliegen der Standortgemeinden spezifischer diskutiert und die Konzeptinhalte besser abgestimmt werden können. Ausserdem werden im laufenden Jahr verschiedene noch offene rechtliche Fragestellungen, wie beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ausgleich von durch neue Radverkehrsinfrastrukturen beanspruchten Landwirtschaftsflächen oder im Zusammenhang mit der Realisierung von Radverkehrsinfrastrukturen entlang von Gewässern bzw. Gewässerräumen zu klären sein. Anschliessend ist eine Vernehmlassung vorgesehen. Zum Start der Vernehmlassung

ist geplant, eine zweite Mitwirkungsveranstaltung mit Gemeinden, Vereinen und Verbänden durchzuführen.

Das AHR prüft im laufenden Jahr zudem die Einführung einer digitalen Radplattform als Instrument zur stärkeren Integration der Radfahrenden in die künftigen Planungsprozesse und zur Verstärkung der Kommunikation in diesem Bereich. Des Weiteren werden auch die Arbeiten im Zusammenhang mit den zusätzlichen Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein sowie der Überarbeitung der Radwegsignalisation (1.15) vorangetrieben. Als Sofortmassnahmen zugunsten des Radverkehrs ist im Jahr 2024 vorgesehen, die bereits geplante Etappe für eine Radkriechspur zwischen Schaan und Planken umzusetzen. Zudem sollen für weitere Etappen die Planungen angestossen werden. Als weitere Sofortmassnahme ist auf der Bendorer Strasse zwischen Schaan und Bendern die Planung und Realisierung einer Querungshilfe für den Radverkehr vorgesehen.

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

Mit der Errichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen oder bedeutenden öffentlichen Einrichtungen werden die Voraussetzungen geschaffen, um Wege vermehrt mit dem Fahrrad zurückzulegen und kombinierte bzw. multimodale Mobilitätsformen vermehrt nutzen zu können. Mit «LIEbike» soll ebenfalls die kombinierte Nutzung von Bus und Rad gefördert werden. Ausserdem konnten im Jahr 2023 neue Radabstellanlage bei den öffentlichen Einrichtungen «Clunia» in Nendeln und Dienstleistungszentrum «Giessen» geplant bzw. errichtet werden.

Es ist geplant, nach Abschluss des Pilotbetriebs von «LIEbike», ab Ende 2024 ein ganzheitliches Konzept zur Errichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen auszuarbeiten und anschliessend mittels geeigneter Massnahmen umzusetzen. Dabei gilt es einerseits, die aus dem Pilotbetrieb

von «LIEbike» gewonnenen Erkenntnisse zu berücksichtigen und andererseits die optimale Erreichbarkeit von künftigen Radabstellanlagen durch den Einbezug des Entwurfs des künftigen Hauptradrouthenetzes (vgl. Massnahmen 1.10 bis 1.13) sicherzustellen.

4.1.1.8 Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation (1.15)

Die heute bestehende Radverkehrsinfrastruktur, und somit auch die entsprechende Signalisation, hat sich kontinuierlich über viele Jahre hinweg auf Basis der jeweils geltenden Normen entwickelt. Aufgrund von technischen Veränderungen, wie beispielsweise an Fahrrädern, Autos oder weiteren Verkehrsmitteln, sowie laufend neu gewonnenem Fachwissen, wie beispielsweise zu Führungsprinzipien an Knoten, entwickelten sich diese Normen jedoch stark weiter. Deshalb ist die heute bestehende Infrastruktur und Signalisation stellenweise sehr unterschiedlich gestaltet. Die Radverkehrssignalisation entlang der Landstrassen konnte vom ATG bereits im Jahr 2022 landesweit überprüft werden. Wo Handlungsbedarf festgestellt werden konnte, wurden in Abstimmung mit den Gemeinden geeignete Verbesserungsmassnahmen definiert. Der mögliche Massnahmenfächer umfasste beispielsweise kurzfristige Verbesserungen wie der Ersatz von verblassten Beschriftungen und Markierungen, konnte aber auch längerfristige Anpassungen an den bestehenden Vortrittsregelungen beinhalten. Im Zentrum stand dabei stets das Ziel, einen einheitlichen Standard bei der Signalisation von Radwegen, Fusswegen und kombinierten Fuss- und Radwegen (Benützungsgebot für Radfahrer) sowie Fusswegen mit Radfahrer gestattet (kein Benützungsgebot für Radfahrer) zu schaffen. Das ATG ersetzte im Berichtsjahr in Innerortsbereichen entlang der Landstrassen die Signalisation «Fuss- und Radweg» durch «Fussweg mit Radfahrer gestattet». Hierdurch wird es einerseits den schnelleren Radfahrerinnen und Radfahrern ermöglicht, die Strassenfahrbahn mitzubenützen. Andererseits werden Motorfahrräder mit Tretunterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h

(«schnelle E-Bikes») hierdurch verpflichtet, den Motor auf diesen Fusswegen auszuschalten oder mit eingeschaltetem Motor die Strassenfahrbahn zu benützen.

Das ATG führte im Berichtsjahr ausserdem eine Informationskampagne durch, wobei die Radfahrerinnen und Radfahrer mit Fahrrädern, E-Bikes (bis 25 km/h) und Motorfahrrädern (bis 45 km/h) zur Benützung der korrekten Verkehrsinfrastruktur (MIV-Fahrbahn, Radwege etc.) sensibilisiert wurden.²¹

Die Umsetzung der definierten Verbesserungsmassnahmen entlang der Landstrassen konnte von Seiten ATG im Berichtsjahr abgeschlossen werden. Einzig im Bereich des Grosskreisels in Schaan muss das ATG im laufenden Jahr die Signalisation «Fuss- und Radweg» zu «Fussweg mit Radfahrer gestattet» noch anpassen. Aufgrund der dort bestehenden Baustellen konnte dies bisher noch nicht gemacht werden. Auf der Radverkehrsinfrastruktur abseits der Landstrassen muss die Signalisation aufgrund der Zuständigkeiten durch die jeweilige Standortgemeinde überprüft werden.

4.1.1.9 Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (2.03)

Die übergeordneten und konzeptionellen Überlegungen zu Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV wurden im Zuge der Erarbeitung der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts (vgl. Massnahme 1.04) gemacht. Die in Liechtenstein bestehenden Pfortneranlagen wurden gemäss entsprechenden Regierungsbeschluss bisher stets wie reguläre Lichtsignalanlagen betrieben. Das heisst, sie wurden benutzt, um dem Linienbus auf der Busspur den

²¹ Die Informationen sind auch nach Abschluss der Kampagne auf der Webseite des ATG unter <https://www.llv.li/de/landesverwaltung/amt-fuer-tiefbau-und-geoinformation/infrastruktur-bau/information-fuer-radfahrende> verfügbar.

Vortritt unmittelbar vor der Einfahrt bzw. vor dem Wiedereinfädeln in die Normalspur zu gewährleisten. Im erarbeiteten Busbevorzugungskonzept sind nun jedoch erstmals auch «echte» Pförtneranlagen mit Dosierung des MIV angedacht. Mit dieser Massnahme wird der Verkehr vor einer staubelasteten Stelle aufgehalten und nur dosiert weitergeleitet. So kann der Verkehrsfluss an der bisher staubelasteten Stelle im Strassennetz flüssig gehalten werden. Der Linienbus kann den aufgehaltenen restlichen Verkehr auf einer eigenen Fahrspur umfahren.

LIEmobil führte gestützt auf der Massnahme 2.03 bereits im Jahr 2022 einen Verkehrsversuch an der Pförtneranlage beim Rheindenkmal in Schaan durch, wobei der ÖV durch gezieltes Zurückhalten des MIV bevorzugt werden sollte. Da das Verkehrsaufkommen zum Zeitpunkt des Versuchs jedoch zu gering war, konnten damals keine aussagekräftigen Versuchsergebnisse ausgewiesen werden. Anstatt einen neuen Verkehrsversuch durchzuführen, wurde schliesslich entschieden, künftig im Rahmen des Umsetzungsprozesses von Pförtner-Massnahmen aus dem Busbevorzugungskonzept laufend Steuerungs-optimierungen an den «echten» Pförtneranlagen vorzunehmen, sofern dies erforderlich ist.

Andererseits wurden Verkehrsversuche zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» vorbereitet. Insbesondere die Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer mussten hierbei berücksichtigt werden (vgl. auch Massnahme 1.04). Ausserdem untersuchte das ATG im Berichtsjahr die technischen Rahmenbedingungen zur Pförtnerung an der Zollstrasse in Schaan gemäss Busbevorzugungskonzept.

Im laufenden Jahr werden von Seiten ATG, in Abstimmung mit den Standortgemeinden, LIEmobil sowie dem AHR, die vorbereiteten Versuche zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» durchgeführt. Zudem werden weitere Massnahmen aus dem Busbevorzugungskonzept entsprechend ihrer Priorisierung angegangen,

insbesondere werden auch die Vorbereitungen für Massnahmen im Zusammenhang mit Pförtneranlagen weitergeführt.

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

Das schienengebundene Mobilitätsangebot in Liechtenstein wird wesentlich durch die Eisenbahninfrastrukturprojekte im grenznahen Ausland beeinflusst. Namentlich kann die Südeinfahrt in Feldkirch oder auch die Nord- oder Südschleife in Buchs genannt werden. Um auf aktuelle Entwicklungen und künftige Eisenbahnprojekte frühzeitig reagieren zu können und die Interessen Liechtensteins einbringen zu können, fand im Berichtsjahr im Rahmen des «Trilateralen Lenkungsausschusses Bahn»²² ein Austausch mit der Republik Österreich und der Schweizer Eidgenossenschaft in Konstanz (D) statt. Liechtenstein war sowohl auf Ebene des Ministeriums wie auch auf Ebene der Ämter an dieser Sitzung vertreten.

Basierend auf der Strategie 2023-2027 beschloss die Internationale Bodensee-Konferenz (IBK) im Jahr 2022 das Projekt BODANRAIL 2045. Hierzu konnten von Seiten der IBK-Kommission Verkehr im Berichtsjahr die ersten Vorbereitungen getroffen werden. Das Projekt BODANRAIL 2045 hat zum Ziel, längerfristig kürzere Reisezeiten im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, insbesondere im Bodenseeraum, mehr Direktverbindungen und besser abgestimmte Anschlüsse zu erreichen. Der abschnittsweise Doppelspurausbau auf der Rheintal-Linie in der Schweiz wurde im Berichtsjahr von der SBB weiter vorangetrieben. Nach erfolgtem

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.

Spatenstich im Jahr 2022 wurden in einer ersten Etappe die Bauarbeiten zwischen Buchs und Altstätten vorgenommen. Ende Oktober 2023 konnten diese schliesslich abgeschlossen. Per Ende Oktober 2023 starteten in einer zweiten Etappe die Bauarbeiten auf der Strecke Buchs-Sargans. Tagsüber können die Züge auf dieser Strecke mit nur reduzierter Geschwindigkeit verkehren, weshalb einige Fahrplananpassungen vorgenommen werden mussten. In der Nacht bleibt diese Strecke, mit Ausnahme von Samstagnacht, bis voraussichtlich Oktober 2024 für den Zugverkehr unterbrochen. Nach Abschluss aller Bauarbeiten kann voraussichtlich per Fahrplanwechsel 2024/2025 das Angebotsniveau auf der Strecke St. Gallen-Sargans (bzw. Chur) auf einen Halbstundentakt des Interregio angehoben werden. Dieses Angebot bildet auch die Grundlage für die erarbeiteten Buskonzepte in der Region Werdenberg/Obertoggenburg und Sarganserland für das Jahr 2025 (vgl. Massnahme 1.01). Gestützt auf den positiven Entscheid der Wartauer Stimmbevölkerung zu einem Bahnhof «Trübbach Fährhütte» konnten auf Schweizer Seite im Berichtsjahr auch die Arbeiten zu diesem Projekt aufgenommen werden.

Um betreffend der Eisenbahninfrastrukturprojekte auf dem Laufenden zu bleiben, ist auch im Jahr 2024 die Durchführung eines Austausches im Rahmen des «Trilateralen Lenkungsausschusses Bahn» mit Österreich und der Schweiz geplant. Voraussichtlich wird dieser in Liechtenstein stattfinden. Die entsprechenden Vorbereitungen wurden gestartet. Des Weiteren werden voraussichtlich im laufenden Jahr die Arbeiten an den Buskonzepten Werdenberg/Obertoggenburg und Sarganserland abgeschlossen werden können. Von Seiten Liechtenstein sind die entsprechenden Vorbereitungen im Gang, um die angestrebten grenzüberschreitenden Busverbindungen gewährleisten zu können. Auf Ebene der IBK wird sich die IBK-Kommission Verkehr im laufenden Jahr unter anderem weiter mit dem Projekt BODANRAIL 2045 befassen. Zusammen mit einem externen Büro ist unter Berücksichtigung der nationalen Planungen der Mitglieder vorgesehen, eine erste Überprüfung des Angebotskonzepts durchzuführen. Die Planungsarbeiten im

Zusammenhang mit dem Bahnhof «Trübbach Fährhütte» werden im laufenden Jahr auf Schweizer Seite ebenfalls fortgeführt.

4.1.1.11 Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag (3.08)

Der übergeordnete Rahmen für eine Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag wird durch das vom ATG erstellte und von der Regierung zur Kenntnis genommene Gesamtverkehrskonzept Bendern-Haag (GVK) sowie das städtebauliche Konzept Unterbendern (SBK) der Gemeinde Gamprin vorgegeben. Im Januar 2023 stellte die Gemeinde die Arbeiten im Zusammenhang mit dem SBK erstmals der Bevölkerung vor. Im März 2023 fand ausserdem ein Workshop mit der Bevölkerung statt. Um alle bisherigen Erkenntnisse zu diesem Projekt zusammenzuführen, startet die Gemeinde Gamprin im August 2023 zudem ein Dialogverfahren zur Masterplanung «Entwicklung Unterbendern». Von Seiten ATG wurde zu Beginn des Berichtsjahres vorerst die Vertiefung des GVK weiter vorangetrieben. In diesem Arbeitsschritt soll insbesondere die künftige Führung von ÖV und FRV geklärt und definiert werden. Basierend auf vorgängig durchgeführten Verkehrserhebungen konnten hierzu die relevanten Grundlagen aktualisiert werden. Im Anschluss mussten die Arbeiten zur Vertiefung des GVK jedoch vorerst pausiert werden, da die Masterplanung «Unterbendern» als Grundlage benötigt wird und zunächst die Ergebnisse des Dialogverfahrens abgewartet werden müssen.

Im Zuge der Erarbeitung der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein fand im Berichtsjahr eine grenzüberschreitende Koordinationssitzung im Zusammenhang mit einer Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag statt. Nebst den beiden Standortgemeinden – welche die Federführung bei der Umsetzung von Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein haben – nahmen daran auch Vertreterinnen und Vertreter des Kantons St. Gallen, der Geschäftsstelle der Agglomeration, des AHR und ATG teil. In der Folge startete die Gemeinde Gamprin die konkreten Arbeiten für eine Studie betreffend einer Fuss-

und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag. Dieses Projekt ist mit dem parallellaufenden Dialogverfahren sowie der Vertiefung des erwähnten GVK laufend zu koordinieren. Ausserdem bildet auch das in Überarbeitung befindliche Haupttradroutennetz Liechtenstein eine relevante Grundlage für eine künftige rheinquerende Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Bendern und Haag.

Im laufenden Jahr wird das Dialogverfahren im Zusammenhang mit der Masterplanung «Entwicklung Unterbendern» von der Gemeinde weitergetrieben. Die Arbeiten hierzu sollen voraussichtlich im selben Jahr abgeschlossen werden. Auf dieser Grundlage aufbauend, kann das ATG anschliessend die Vertiefung des GVK weiterführen. Zudem führt die Gemeinde Gamprin 2024 auch die Arbeiten im Zusammenhang mit der Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag fort. Dieses Infrastrukturprojekt soll im Rahmen der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein Anfang 2025 voraussichtlich als Massnahme mit Umsetzungshorizont «A» beim Bund eingereicht werden. Dies setzt einen Umsetzungsbeginn zwischen 2028 und 2032 voraus. Hierfür müssen die noch ausstehenden Projektarbeiten eng eingetaktet und mit dem Zeitplan des Agglomerationsprogramms abgestimmt werden. Ein finaler Entscheid bezüglich dem Umsetzungshorizont der Massnahme steht noch aus. Die Inhalte des SBK, des GVK, des Masterplans sowie der Studie zur Fuss- und Radverkehrsbrücke müssen des Weiteren laufend untereinander koordiniert werden.

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

Wie in Kapitel 4.1.1.11 erwähnt liegt die Federführung der Arbeiten an neuen Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein bei den jeweiligen Standortgemeinden und die Thematik von neuen Brücken wurde im Rahmen der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein mit dem ASTRA, dem Kanton St. Gallen, den Schweizer und Liechtensteiner Standortgemeinden, der

Geschäftsstelle der Region Werdenberg-Liechtenstein und dem AHR und ATG besprochen. Zudem evaluierte die Gemeinde Ruggell im Berichtsjahr zusammen mit dem Kanton St. Gallen, der Gemeinde Sennwald und dem ATG den Standort für die Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald. Hierbei wurden verschiedene Varianten und Optionen untersucht. Als Bestvariante identifiziert wurde eine Fuss- und Radverkehrsbrücke südlich der heutigen Rheinbrücke, losgelöst von der MIV-Brücke. Ende 2023 wurde von den Gemeinden Ruggell und Sennwald der Auftrag für ein Vorstudie zu diesem Projekt vergeben. Die entsprechenden Arbeiten konnten bereits gestartet werden. Betreffend einer Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Sevelen wurden im Berichtsjahr weitere Gespräche zwischen den Standortgemeinden geführt.

Im Berichtsjahr wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein zusätzlich die Idee einer weiteren Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Balzers und Sargans geäußert.

Das AHR wird im laufenden Jahr die Arbeiten am Liechtensteiner Hauptadrourenetz wie auch am Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein zusammen mit allen Beteiligten weiter vorantreiben. Letzteres muss durch den Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein Anfang 2025 beim Bund zur Prüfung eingereicht werden. Es ist aktuell vorgesehen, das Projekt Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald aufgrund des fortgeschrittenen Bearbeitungsstands als Massnahme mit Umsetzungshorizont «A» in die 5. Generation des Agglomerationsprogramms aufzunehmen. Dieser Umsetzungshorizont sieht für das Projekt einen Umsetzungsbeginn in den Jahren 2028 bis 2032 vor. Parallel zur Einreichung des Projekts im Rahmen der 5. Generation des Agglomerationsprogramms muss nach Abschluss der erwähnten Vorstudie in einem nächsten Schritt von den Gemeinden ein Projektwettbewerb durchgeführt werden. Das ATG wird zudem einen Bericht und Antrag an den Hohen Landtag erarbeiten, sobald die Mitfinanzierung

durch das Agglomerationsprogramm geklärt bzw. gesichert ist. Betreffend die Radverkehrsbrücke Triesen-Sevelen werden im laufenden Jahr die Gespräche auf Gemeindeebene fortgeführt werden müssen. Die Idee einer zusätzlichen Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Balzers und Sargans wird überprüft und gegebenenfalls langfristig weiterverfolgt.

4.1.2 Ausbau MIV-Infrastruktur und Rheinübergänge

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

Im Jahr 2022 fällte die Regierung einen positiven Entscheid über das Ergebnis der vorgängig durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) betreffend den Industriebringer Vaduz-Triesen mit Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone des Rheindamms. Gegen diesen Entscheid legte ein Anwohner Beschwerde ein. Aus diesem Grund standen die diesbezüglichen Projektarbeiten beim ATG im Berichtsjahr still. Es konnten lediglich parallellaufende Planungen, wie beispielsweise die Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes (vgl. Massnahmen 1.10 bis 1.13), mit dem Projekt Industriebringer abgestimmt werden. Das Verfahren in Bezug auf die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde Ende 2023 durch das Urteil des Staatsgerichtshofs (StGH) abgeschlossen. Aufgrund dessen kann das Projekt «Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen» weiterbearbeitet werden.

Im Berichtsjahr soll der Kostenvoranschlag des Projekts aktualisiert werden und ein Bericht und Antrag betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredits verfasst werden. Es ist geplant, diesen dem Landtag in der zweiten Jahreshälfte 2024 vorzulegen. Nach der Genehmigung des Verpflichtungskredits kann mit der Umsetzung bzw. Realisierung des Projekts begonnen werden. Die Arbeiten zur Realisierung des Industriebringers und zur Verlegung des Radwegs auf die

Dammkrone des Rheindamms müssen mit dem Amt für Bevölkerungsschutz (ABS) im Zusammenhang mit der Rheindammsanierung koordiniert werden.

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

Der Rheinübergang Vaduz-Sevelen stösst insbesondere im Abendverkehr an seine Kapazitätsgrenze. Es kommt an den Autobahnanschlüssen sowie an der dreispurigen Rheinbrücke mit zwei 90-Grad-Kurven zu Staubildungen. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur vermag es nicht mehr, das anfallende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Die Massnahme 3.07 hat zum Ziel, die überlasteten Verkehrsknoten beim Rheinübergang Vaduz-Sevelen zu optimieren und auszubauen.

Nach dem im Jahr 2020 durchgeführten Verkehrsversuch zur wechselseitigen bzw. lastrichtungsabhängigen Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke wurde diese Massnahme in zwei Teilprojekte aufgeteilt. Mit der Massnahme 3.01 wird der kurzfristigere «Teilausbau» weiterbearbeitet und baldmöglichst umgesetzt. In diesem Rahmen soll auch ein Ausbau des Strassenabschnitts auf dem Rheindamm zwischen Holzbrücke und Rheinbrücke, dessen Knoten sowie die Sicherstellung der Möglichkeiten zur verkehrlichen Erschliessung des Landesspitals berücksichtigt werden. Der längerfristige «Vollausbau» des Rheinübergangs Vaduz-Sevelen mit vier oder mehr Fahrbahnen auf der Rhein- und Autobahnbrücke wird im Zuge der Massnahme 3.07 weiterverfolgt.

Bereits im Jahr 2022 startete das ATG mit der Erarbeitung einer Vorstudie für das Teilprojekt «Vollausbau». Aufgrund diverser offener Fragen, vor allem im Kontext des Neubaus des Landesspitals und des Industriezubringers Vaduz-Triesen, konnten diese Arbeiten bisher jedoch nicht abgeschlossen werden. Das ATG konnte im Berichtsjahr 2023 diese offenen Fragen nun klären. Ausserdem wurde zusammen

mit dem Kanton St. Gallen eine Zustandsbeurteilung der heute bestehenden Rheinbrücke durchgeführt.

Die Ergebnisse der Zustandsbeurteilung werden für Anfang 2024 erwartet. Auf dieser Grundlage werden durch das ATG und den Kanton St. Gallen im laufenden Jahr anschliessend die weiteren Arbeitsschritte zum «Vollausbau» festgelegt. Allenfalls wird die bereits erarbeitete Vorstudie zu diesem Projekt aktualisiert. Es ist aus Sicht ATG derzeit jedoch ebenfalls denkbar, vor dem Start weiterer Arbeitsschritte zum «Vollausbau» die Umsetzung und ersten Erfahrungen bzw. Ergebnisse aus dem «Teilausbau» (vgl. Massnahme 2.01) abzuwarten. Bei der zweiten Option darf jedoch die notwendige Vorlauf- bzw. Vorbereitungszeit für einen späteren «Vollausbau» nicht ausser Acht gelassen werden.

Aufgrund der Einreichfrist der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein Anfang 2025 beim Bund, wird das Teilprojekt «Vollausbau» voraussichtlich erst mit der nächsten 6. Programmgeneration im Jahr 2029/2030 in das Agglomerationsprogramm eingespeist werden können.

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

Wie in verschiedenen vorangegangenen Kapiteln erwähnt, bilden die zentrale Grundlage für die Planung der künftigen Verkehrsführung im Bereich Bendern-Haag das vom ATG erstellte und von der Regierung im Juni 2021 zur Kenntnis genommene Gesamtverkehrskonzept Bendern-Haag (GVK) (vgl. Ausführungen zu den Massnahmen 3.08 und 3.10) sowie das städtebauliche Konzept (SBK) der Gemeinde Gamprin in dessen Rahmen Überlegungen zur Arbeitsplatzverdichtung, Stärkung des Wirtschaftsstandorts und Attraktivierung der Dienstleistungsmeile

eingeflossen sind.²³ Die Gemeinde Gamprin präsentierte im Januar 2023 die Ergebnisse des SBK der Bevölkerung. Im März des Berichtsjahres organisierte sie zudem einen Workshop mit der Bevölkerung. Um die bisher gewonnenen Erkenntnisse zum Raum Unterbendern zusammenzuführen, startete die Gemeinde darauf im August 2023 ein Dialogverfahren für einen Masterplan «Entwicklung Unterbendern». Das ATG konnte im Berichtsjahr, parallel zu den Arbeiten der Gemeinde, die Verfeinerung des GVK weiter vorantreiben. Insbesondere die künftige Führung von ÖV und FRV soll in diesem Rahmen geklärt werden. Im Zuge der Projektarbeiten wurden jedoch Differenzen zur angestrebten städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde identifiziert, weshalb zunächst die Ergebnisse der Masterplanung abgewartet werden müssen. Das ATG pausierte deshalb vorerst die Arbeiten zur Vertiefung des GVK Ende 2023.

Die Gemeinde Gamprin führt im laufenden Jahr ihre Arbeiten zur Masterplanung im Dialogverfahren fort. Diese sollen noch im Jahr 2024 abgeschlossen werden. Sobald der Masterplan vorliegt, kann von Seiten ATG die Vertiefung des GVK wieder aufgenommen und fortgeführt werden. Insbesondere die verschiedenen Trassen für Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr werden zwischen dem SBK, dem Masterplan und dem GVK zu bereinigen und abzustimmen sein. Wenn dies erfolgt ist, kann in einem weiteren Schritt eine Vorstudie für den Brückenbau erarbeitet werden. Die Arbeiten zu dieser Massnahme sind weiterhin mit dem Kanton St. Gallen, dem ASTRA (Autobahn A13) und dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein abzustimmen.

²³ Hierzu wurden auch Studierende der Universität Liechtenstein sowie der Fachhochschule OST in den Erarbeitungsprozess integriert.

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

Die Optimierung bzw. der Ersatz der bestehenden Rheinbrücke Bendern-Haag und die Neugestaltung bzw. die Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern sind sowohl in funktionaler wie auch prozessualer Hinsicht sowie örtlich stark miteinander verknüpft. Folglich bestehen auch zwischen den Massnahmen 3.09 und 3.10 starke Abhängigkeiten. Für beide Massnahmen bilden die erwähnten GVK und SBK die zentralen Grundlagen. Die künftige Führung des FRV sowie des ÖV kann im Rahmen der Vertiefung des GVK durch das ATG geklärt werden, sobald die Ergebnisse des Dialogverfahrens zum Masterplan «Unterbendern» der Gemeinde vorliegen. Die Inhalte von GVK, SBK und Masterplanung sind untereinander zu bereinigen.

4.1.3 MIV-Reduktion und intelligentere Verkehrsabwicklung

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

Die Transportleistungen auf dem Liechtensteiner Liniennetz werden seit Ende 2021 durch die BOS PS Anstalt erbracht. Bei der Vergabe des Transportauftrags für die Jahre 2021 bis 2031 wurde der Transportbeauftragte verpflichtet, ab dem Jahr 2023 mindestens 10 Prozent der Fahrleistungen lokal emissionsfrei zu erbringen. Im Jahr 2022 entschieden LIEmobil sowie die Regierung, den Umstieg auf lokal emissionsfreie Antriebe zu beschleunigen. Gestützt auf die Klimastrategie 2050 wurde eine ambitioniertere Roadmap ausgearbeitet, welche vorsieht, ab dem Jahr 2026 einen Drittel aller Fahrleistungen, ab dem Jahr 2028 die Hälfte aller Fahrleistungen und ab dem Jahr 2032 alle Fahrleistungen lokal emissionsfrei zu erbringen. Nachdem bereits Ende 2022 ein erster Elektrobus von LIEmobil in Betrieb genommen wurde, konnten bis Ende Januar 2023 drei weitere batterieelektrische Busse

eingeflottet werden. Im November des Berichtsjahres folgte schliesslich ein weiterer Elektrobuss, sodass per Ende des Berichtsjahres insgesamt fünf batterieelektrisch betriebene Busse auf dem Liniennetz von LIEmobil verkehrten. Die ersten gesammelten Erfahrungen zeigen, dass sich der Elektroantrieb bei den Bussen auf dem LIEmobil-Netz im Alltag bewährt. Reparaturen während des ersten Betriebsjahres waren nicht auf Komponenten des Elektroantriebs zurückzuführen.

Durch den Transportbeauftragten BOS PS Anstalt konnte Ende 2023 ausserdem der neue Werkhof in Ruggell in Betrieb genommen werden, welcher für eine Elektrifizierung aller dort stationierten Fahrzeuge konzipiert ist.

Im laufenden Jahr werden die Bestrebungen zur Erreichung der definierten Zielvorgaben, von zunächst einem Drittel lokal emissionsfreier Fahrleistungen ab dem Jahr 2026, fortgeführt. Hierzu werden in den kommenden Jahren einige Ersatzinvestitionen etwas früher in die Wege geleitet.²⁴ Von Seiten LIEmobil ist im laufenden Jahr geplant, die Anforderungen an die entsprechende Fahrzeugbeschaffung mit dem beauftragten Unternehmer zu evaluieren und zu konkretisieren. Im Anschluss werden die zur Zielerreichung benötigten Fahrzeuge durch den Auftragnehmer ausgeschrieben.

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

Zur intelligenten Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen wurde im Jahr 2021 eine Vorstudie bezüglich dem erforderlichen Spurdesign und

²⁴ Die finanziellen Konsequenzen der Beschleunigung der Elektrifizierung der gesamten Busflotte im liechtensteinischen ÖV wird im Bericht und Antrag betreffend die Gewährung eines Staatsbeitrags für den Verkehrsbetrieb LIEmobil für die Jahre 2025 bis 2027 Berücksichtigung finden. Dieser Bericht und Antrag wird von der Regierung noch im ersten Halbjahr 2024 finalisiert und dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt.

im Jahr 2022 ein Signalisationskonzept erstellt. Hieraus ergaben sich verschiedene offene Fragen, welche im Zusammenhang mit der Rheindammsanierung oder den tangierten Gas- und Hochspannungsleitungen standen. Das ATG führte im Berichtsjahr mehrere Sitzungen mit den betroffenen Werken sowie dem ABS durch, welche zur Klärung der noch offenen Punkte führten. Es konnten die Rahmenbedingungen für den notwendigen Spurausbau zwischen Holzbrücke und Rheinbrücke geklärt werden. Ausserdem gelang es, die Schnittstellen mit dem Neubau des Landesspitals soweit zu bereinigen, dass in den weiteren Arbeitsschritten dieser Massnahme mit verschiedenen Szenarien gearbeitet werden kann. Auf dieser Grundlage konnte das ATG noch im Berichtsjahr mit der Erarbeitung eines Vorprojekts starten. Zudem wurden von Seiten ATG Abklärungen betreffend der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung bzw. der Signalisation auf der Rheinbrücke getätigt. Um sicherzustellen, dass eine intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur des ASTRA hat, wurde von dieser Seite eine ergänzende Mikro-Verkehrssimulation gefordert, zusätzlich zum durchgeführten Verkehrsversuch. Das ATG vergab im Berichtsjahr deshalb den entsprechenden Auftrag an ein externes Fachbüro.

Das ATG treibt die Arbeiten zu dieser Massnahme im laufenden Jahr weiter voran. Das Ziel ist es, die wechselseitige Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen möglichst rasch und unabhängig von der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein umzusetzen. Es handelt sich um ein Teilprojekt der Massnahme 3.07. Im laufenden Jahr ist von Seiten ATG insbesondere geplant, das Vorprojekt mit Behandlung der Umweltthemen und der Betriebsausstattung sowie unter Berücksichtigung der zusätzlich in Auftrag gegebenen Verkehrssimulation bis Ende des ersten Quartals abzuschliessen. Die zusätzliche Verkehrssimulation wird vom ATG insbesondere auch dazu genutzt, um nochmals die positiven Auswirkungen auf den Verkehrsablauf aufzeigen zu können.

Analog zur Handhabung bei der Machbarkeitsstudie wird das erarbeitete Vorprojekt im Anschluss dem ASTRA sowie dem Kanton St. Gallen zur Stellungnahme zugestellt. Denn das Projekt zur wechselseitigen Nutzung der Mittelspur auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen muss auch von den beteiligten Schweizer Akteuren mitgetragen werden.

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

Im Jahr 2022 begannen die Arbeiten zur Revision des Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetz (LMMG)²⁵. Im Berichtsjahr konnte ein Vernehmlassungsbericht finalisiert und die Vernehmlassung durchgeführt werden. Mit der gegenständlichen Revision des LMMG soll sowohl die Minimalgebühr für die Tagesparkierung angehoben werden als auch die Grundlage geschaffen werden, dass die Parkplatzgebühren abhängig von der Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsort unterschiedlich ausgestaltet werden könnten.²⁶

Zudem schlägt die Regierung mit derselben Vorlage vor, Öffentliche Unternehmen gemäss Art. 2 des Gesetzes über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (ÖUSG)²⁷ zur Einführung eines BMM zu verpflichten. Die öffentlichen Unternehmen sollen gemäss Vernehmlassungsvorlage eine Parkplatzgebühr erheben, welche mindestens so hoch ist, wie diejenige für die Mitarbeitenden der LLV. Die durch diese Parkplatzgebühr generierten Einnahmen sollen die Unternehmen

²⁵ Gesetz vom 24. Oktober 2007 über das Mobilitätsmanagement des Landes, LMMG, LGBl Nr. 2007.333.

²⁶ Mit der vorgesehenen Revision des LMMG könnte eine distanzabhängige Parkplatzgebühr über die entsprechende Verordnung zum LMMG implementiert werden, sodass beispielsweise Mitarbeitende, die näher am Arbeitsort wohnen eine höhere Gebühr zu entrichten hätten als Mitarbeitende, die weiter entfernt wohnen vom Arbeitsort.

²⁷ Gesetz vom 19. November 2009 über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen, ÖUSG, LGBl Nr. 2009.356.

für Massnahmen im Zusammenhang mit der arbeitsbezogenen Mobilität der Mitarbeitenden, insbesondere zur Förderung des FRV und ÖV, eingesetzt werden müssen, wobei es den Unternehmen frei steht zu entscheiden, welche Massnahmen sie konkret umsetzen. Damit soll der Heterogenität der Öffentlichen Unternehmung Rechnung getragen werden.

Mit derselben Vorlage sollen auch die Abgeordneten des Hohen Landtags dem LMMG unterstellt werden. Es ist vorgesehen, dass die Abgeordneten verpflichtet werden Parkplatzgebühren zu entrichten, wenn sie im Rahmen von Landtags-sitzung, Kommissionssitzung oder weiteren Sitzungen im Landtagsgebäude einen Parkplatz nutzen. Die Gebühr für die Abgeordneten soll sich ebenfalls an derjenigen der Mitarbeitenden der LLV orientieren. Die Abgeordneten könnten nach der Revision des LMMG von den «Bonus-Massnahmen», wie die Teilfinanzierung des Abonnements der LIEmobil, des BMM der LLV profitieren.

Weiter wurden im Berichtsjahr die Arbeiten zur Weiterentwicklung der von den Mitarbeitenden der LLV genutzten BMM-Applikation gestartet.

Die Arbeiten am Bericht und Antrag betreffend die Revision des LMMG begannen noch im Berichtsjahr. Der Bericht und Antrag soll im laufenden Jahr finalisiert und dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Parallel dazu soll die Weiterentwicklung der BMM-Applikation mit der die Mitarbeitenden der LLV unter anderem erfassen, ob sie einen Parkplatz in Anspruch genommen haben oder den Mobilitätsbeitrag (Bonus) beantragen, abgeschlossen werden.

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

Auch im Berichtsjahr unterstützte der Fachbereich für betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) des AHR im Auftrag der Regierung interessierte Firmen und

Verwaltungen aktiv bei der Einführung eines BMM. Der Fachbereich BMM bietet Arbeitgebern u.a. Ideen, Vorschläge und Informationen zu den neuesten Entwicklungen. Der gemeinsame Austausch findet im Rahmen von verschiedenen Beratungen oder Workshops statt. Im Berichtsjahr wurde beispielsweise im Rahmen von Workshops mit Mitarbeitenden von drei grossen Industriebetrieben evaluiert, welche Massnahmen diese Mitarbeitenden bei ihrem Arbeitsweg zum Umsteigen vom MIV auf den ÖV oder den FRV bringen würde. Es zeigt sich, dass ein Teil der eruierten Massnahmen von den jeweiligen Unternehmen selbst implementiert werden könnten, während andere Massnahmen von den Verkehrsbetrieben oder der Landesverwaltung umgesetzt werden müssten. Die Evaluation der Umsetzung der in den Workshops eruierten Massnahmen wurde im Berichtsjahr in Gesprächen weiterverfolgt und die Prüfung der Umsetzung dauert aktuell noch an. Die Arbeiten werden im laufenden Jahr fortgesetzt.

Im Berichtsjahr wurde von Seiten des Verkehrs-Clubs Liechtenstein (VCL) der Wunsch geäussert die Organisation des Fahrradwettbewerbs «Radfahren für die Gesundheit» abzugeben. Aus Sicht der Regierung und des AHR unterstützt dieser Fahrradwettbewerb die Ziele des Mobilitätskonzepts 2030, weshalb entschieden wurde, dass dieser künftig vom AHR organisiert wird. Es entstehen dadurch auch Synergien zum bestehenden und vom AHR durchgeführten Fahrradwettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit».

Die Unterstützung und Beratung von Firmen und Verwaltungen betreffend BMM wird von Seiten AHR im laufenden Jahr und in den kommenden Jahren als Daueraufgabe fortgeführt.

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

Im Berichtsjahr fand eine Vernehmlassung zur Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer und des Energieeffizienzgesetzes (EEG) statt. Mit der Vorlage beabsichtigt die Regierung, die Steuerbefreiung von bestimmten Antriebsarten, insbesondere von Elektro- und Hybridfahrzeugen, aufzuheben. Zudem soll die Motorfahrzeugsteuer neu auf Basis von Gewicht und Leistung erhoben werden. Die aktuelle Befreiung von alternativen Antrieben bei der Motorfahrzeugsteuer hat zwar Anreize zum Kauf von Fahrzeugen mit fossilarmen Fahrzeugen geleistet. Aufgrund der Tatsache, dass bei Neuwagen E-Fahrzeuge heute am Markt dominieren und die Steuerbefreiung von alternativen Antrieben keine Anreize für den Kauf kleinerer und sparsamerer Fahrzeuge setzt, verletzt die heutige Steuerbefreiung das Verursacherprinzip, insbesondere in Bezug auf die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen. Die Steuerbefreiung kommt damit zunehmend einer Subventionierung des privaten motorisierten Individualverkehrs gleich.

Neben den oben aufgeführten Veränderungen der Motorfahrzeugsteuer soll durch die Revision des EEG die gesetzliche Grundlage zur Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektro- und Hybridfahrzeuge eingeführt werden und dadurch Anreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben geschaffen werden.

Im Berichtsjahr begann nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist die Arbeit am Bericht und Antrag. Er soll im laufenden Jahr finalisiert und dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

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

Um Arbeitsplatzgebiete künftig vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse ansiedeln zu können, werden derzeit die notwendigen strategischen raumplanerischen Grundlagen geschaffen bzw. angepasst. Einerseits wurden im Berichtsjahr die Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept Werdenberg-Liechtenstein, welches gemeinsam mit dem Verein «Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein» sowie einem externen Fachbüro für den funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein erarbeitet wird, fortgeführt. Mitte 2023 konnte die entsprechende Vernehmlassung gestartet werden. Nach Ablauf der Eingabefrist im September 2023 wurde die Auswertung der Vernehmlassungseingaben sowie die Überarbeitung des Konzepts in Angriff genommen. Andererseits wurde durch das AHR im Berichtsjahr auch die Überarbeitung des Landesrichtplans weitergetrieben. Unter Einbezug der Ergebnisse der im Jahr 2022 durchgeführten Foren (Mitwirkungsveranstaltungen) wurden zusammen mit einem externen Fachbüro bis Ende 2023 drei von vier Sachkapiteln entworfen. Diese wurden verwaltungsintern wie auch mit dem eingesetzten Lenkungsausschuss abgestimmt. Ebenfalls konnte durch das AHR die Richtplankarte im Entwurfsstadium erstellt werden.

Im laufenden Jahr werden sowohl die Arbeiten zum regionalen Gesamtverkehrskonzept wie auch die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Landesrichtplan fortgeführt. Die Auswertung der Vernehmlassungseingaben zum Gesamtverkehrskonzept soll abgeschlossen und das Konzept bei Bedarf, wo nötig, angepasst werden. Zumal das Gesamtverkehrskonzept als zentrale Grundlage für das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein dient, ist geplant, im laufenden Jahr beide Instrumente gemeinsam der Regierung zur Beschlussfassung zu unterbreiten. Das beim Landesrichtplan noch ausstehende Sachkapitel «Übrige Raumnutzung» wird im laufenden Jahr ebenfalls entworfen und mit den drei weiteren

Sachkapiteln «Siedlung», «Verkehr» und «Natur & Landschaft» sowie der Richtplankarte abgestimmt. Hierzu sind des Weiteren bilaterale Gespräche mit den Gemeinden geplant. Bevor später im laufenden Jahr die Vernehmlassung gestartet werden kann, ist zudem die Durchführung eines 3. Forums angedacht. Es ist derzeit vorgesehen, die Überarbeitung des Landesrichtplans bis Anfang 2025 abzuschliessen.

4.1.3.7 Einführung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftungspflicht (2.08)

Mit der Erarbeitung und Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts für öffentliche Parkfelder des Landes sowie der Gemeinden soll ein erster Schritt in Richtung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftungspflicht gemacht werden. Von Seiten AHR wurden dafür im Berichtsjahr die Projektarbeiten für ein Parkraumbewirtschaftungskonzept betreffend die Flächen der öffentlichen Hand aufgenommen. Einerseits konnte der Auftrag für die externe Begleitung vergeben und für den Einsitz in die Begleitgruppe zwei Gemeindevertreter gewonnen werden. Andererseits wurde eine Grundlagenanalyse durchgeführt, in dessen Rahmen unter anderem die bestehenden Parkfelder auf öffentlichem Grund des Landes sowie der Gemeinden mittels GIS-Tool inventarisiert werden konnten. Nach der ersten Begleitgruppensitzung im September 2023 führte das AHR im November und Dezember 2023 ausserdem Einzelgespräche mit allen elf Liechtensteiner Gemeinden durch. Damit sollten insbesondere die Bedürfnisse und Anforderungen von Seiten der Gemeinden bezüglich der Parkraumbewirtschaftung erhoben werden. Nach Auswertung der Gemeindegespräche konnte im Berichtsjahr zudem mit der eigentlichen Konzepterarbeitung gestartet werden. Angestrebt wird ein mit allen Gemeinden abgestimmtes Regelwerk zur Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung auf denjenigen Parkflächen, welche sich in öffentlichem Eigentum befinden. Die Abklärungen haben ergeben, dass die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen für die Einführung eines abgestimmten Regelwerks ausreichend sind

und dessen Umsetzung deswegen mittels einer Vereinbarung zwischen Land und Gemeinden, bei welcher sich das Land und die Gemeinden zur Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung auf ihren jeweiligen Parkflächen gemäss Konzept verpflichten, angestrebt wird.

Neben den Arbeiten am eigentlichen Parkraumbewirtschaftungskonzept werden im Rahmen des Projekts flankierende Massnahmen definiert, die zum Zeitpunkt der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden müssen. Ein Beispiel einer flankierenden Massnahme könnte ein gemeindeübergreifendes Parkleitsystem sein.

Im laufenden Jahr soll die Konzepterarbeitung von Seiten AHR fortgeführt und bis voraussichtlich Mitte 2024 abgeschlossen werden. Im Anschluss ist die Durchführung einer finalen Vernehmlassung bei den Gemeinden vorgesehen. Nach einer nachgelagerten allfälligen Überarbeitungsphase ist geplant, das Konzept bis Ende 2024 zu finalisieren und anschliessend durch die Gemeinden und das Land umzusetzen.

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

Für die Bearbeitung von verschiedenen raumplanerischen und verkehrsplanerischen Fragestellungen wird ein in ausreichendem Detaillierungsgrad zur Verfügung stehender Datenbestand vorausgesetzt. Gestützt auf Datensätzen zum Verkehrsaufkommen, zu Verkehrsüberlastungen, Staulängen oder auch Verlustzeiten verschiedener Verkehrsmittel kann beispielsweise konkreter Handlungsbedarf an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur abgeleitet werden. Ein ausreichender Datenbestand ermöglicht beispielsweise auch die Modellierung von Verkehrsprognosen.

Nachdem im Jahr 2022 insgesamt 21 zusätzliche MIV- und Radverkehrszählanlagen in Liechtenstein errichtet und getestet wurden, konnten diese per 1. Januar 2023 definitiv in Betrieb genommen werden. Im Rahmen der jährlichen Auswertung der Verkehrszählanlagen des AHR wurden im Jahr 2023 somit erstmals auch die neu errichteten Zählstellen mitberücksichtigt und auf der Webseite der Liechtensteinischen Landesverwaltung öffentlich zur Verfügung gestellt.²⁸ Ausserdem führte das AHR im Berichtsjahr die Aktualisierung des Verkehrsmodells Liechtensteins fort. Nachdem bereits im Jahr 2022 relevante Grundlagen zu Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung wie auch zur künftigen Verkehrsinfrastruktur erarbeitet werden konnten, fand im Berichtsjahr die Hochrechnung des Verkehrsaufkommens auf die Prognosehorizonte 2030 und 2040 statt. Im Anschluss wurde das Fahrtenaufkommen auf die künftige Verkehrsinfrastruktur umgelegt und so das prognostizierte künftige Verkehrsaufkommen auf der Liechtensteiner Strasseninfrastruktur modelliert. Um ausserdem die Auswirkungen des Stadttunnels Feldkirch auf Liechtenstein, insbesondere das Liechtensteiner Unterland eruieren zu können, wurde zusätzlich ein zweites Verkehrsmodell zu diesem Zweck erarbeitet. Für beide Modelle lag per Ende 2023 ein Entwurf vor. Im Berichtsjahr tauschte sich das AHR ausserdem im Rahmen von verschiedenen Projekten mit dem ATG und LIEmobil zum Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten aus. Insbesondere im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen aus dem Busbevorzugungskonzept Liechtenstein (vgl. Massnahme 1.04), konkret dem Pilotversuch zu «nicht überholbaren Busbuchten», fand hierzu ein gemeinsamer Austausch statt.

²⁸ Die Messergebnisse der MIV- und Radverkehrszählanlagen in Liechtenstein werden jährlich aufbereitet und auf folgender Webseite veröffentlicht: <https://www.liv.li/de/landesverwaltung/amt-fuer-hochbau-und-raumplanung/verkehrsplanung/grundlagen-und-daten>.

Des Weiteren wurde die Eignung von Mobilfunkdaten als Datengrundlage für die grenzüberschreitende Mobilität zusammen mit Mobilfunkanbietern und Softwareherstellern überprüft. Es musste jedoch festgestellt werden, dass die Aussagekraft von Mobilfunkdaten über Landes- und Roaming-Grenzen hinweg verhältnismässig gering ist. Die Beschaffungskosten wurden zudem als sehr hoch eingeschätzt. Das AHR entschied sich deshalb, diesen Ansatz nicht weiterzuverfolgen und stattdessen die ohnehin jährlich durchgeführte Mobilitätsbefragung in der Landesverwaltung (LLV) sowie an den weiterführenden Schulen mit zusätzlichen Fragen zur Routenwahl auf dem Arbeitsweg zu ergänzen. So können mindestens für die Teilmenge der LLV-Mitarbeitenden sowie der Angestellten an den weiterführenden Schulen detailliertere Aussagen zum Mobilitätsverhalten gemacht werden. Für das Berichtsjahr 2023 konnten Modal-Split-Anteile von 23% ÖV und Fahrgemeinschaften (2022 noch 24.5%), 26% FRV (2022 noch 24.1%) sowie 51% MIV (2022 noch 51.4%) ermittelt werden. Zudem kann festgehalten werden, dass mit 42% der grösste Anteil der Umfrageteilnehmer innerhalb Liechtensteins pendelt und keinen Rhein- oder Grenzübergang auf ihrem Arbeitsweg überquert. Die Rheinbrücke Vaduz-Sevelen wird mit einem Anteil von 24% am häufigsten von LLV-Mitarbeitenden sowie Angestellten der weiterführenden Schulen benutzt, gefolgt vom Grenzübergang Schaanwald-Tisis mit 8%. Am seltensten wird der Arbeitsweg via die Passstrasse St.Luzisteig zurückgelegt.²⁹

Um zudem im Bereich Güterverkehr über aktuelle Datengrundlagen zu verfügen, beteiligte sich Liechtenstein im Berichtsjahr finanziell an der Güterverkehrserhebung des Landes Vorarlberg. Diese wurde im November und Dezember 2023 im ganzen Land Vorarlberg, unter anderem aber auch am Grenzübergang

²⁹ Die Mobilitätsumfrage in der LLV sowie bei den Angestellten der weiterführenden Schulen basiert auf einer freiwilligen Teilnahme. Im Berichtsjahr 2023 lag die Teilnahmequote bei rund 45% der zirka 1'500 Mitarbeitenden.

Schaanwald-Tisis, durchgeführt. Auf dieser Basis konnte das AHR in Abstimmung mit dem AVW für Liechtenstein relevante Fragestellungen im Fragenkatalog ergänzen.

Im laufenden Jahr wird von Seiten AHR die Aktualisierung des Verkehrsmodells Liechtenstein wie auch die Erarbeitung des Verkehrsmodells bezüglich dem Stadttunnel Feldkirch fortgeführt. Zunächst müssen die aktuellen Ergebnisse der Güterverkehrserhebung des Landes Vorarlberg abgewartet und im Anschluss in die Modelle eingearbeitet werden, bevor sie bis voraussichtlich Ende 2024 der Regierung zur Genehmigung unterbreitet werden können. Die Ergebnisse der Verkehrsmodelle werden danach als Grundlage für verschiedene verkehrs- und raumplanerische Fragestellungen herangezogen und in weiterführende Konzepte eingespeist.³⁰ Zudem wird der Austausch betreffend Möglichkeiten und Erfahrungen zur Verbesserung des Monitorings von Verkehrsüberlastungen von Seiten AHR im laufenden Jahr vertieft und mit weiteren Akteuren fortgeführt. Es ist geplant, auch im Jahr 2024 eine Mobilitätsbefragung bei den Mitarbeitenden der LLV durchzuführen und anschliessend auszuwerten. Zudem werden die Ergebnisse der installierten Verkehrszählanlagen in Liechtenstein wieder ausgewertet und publiziert. Ausserdem ist vorgesehen, gegebenenfalls mit externer Unterstützung, ein Konzept zur Verbesserung des Monitorings von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten auszuarbeiten. Hierbei sollen insbesondere die Abhängigkeiten zu einer Mobilitätsdatenplattform bzw. -Drehscheibe (vgl. Massnahmen 1.09, 2.02) überprüft werden.

³⁰ Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung werden beispielsweise voraussichtlich in das Projekt «Raum und Mobilität 2050» eingespeist werden (vgl. Massnahme 9.01).

4.1.4 Verkehrssicherheit

4.1.4.1 Laufende Verbesserung 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 2023 wurden keine reinen Neuanlagen erstellt. Bei sämtlichen bearbeiteten Strassenbauten handelt es sich um die Ergänzung oder den Ausbau von bereits bestehenden Anlagen (vgl. nachfolgend beschriebene Massnahme 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)

Von Seiten ATG wird die Verkehrssicherheit von Infrastrukturen wie Strassen, Fussgängerübergängen, Radwegen und weiteren Verkehrsinfrastrukturen laufend verbessert. 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: An der Landstrasse im Bereich Klenn in Schellenberg sowie im Bereich Meierhofstrasse in Triesen wurden Fussgängerinseln errichtet. In der Bahnhofstrasse in Schaan wurde eine Trottoirüberfahrt realisiert. Ausserdem wurde auf einem weiteren Abschnitt der Planknerstrasse in Schaan ein beidseitiges Trottoir erstellt.

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

Bushaltestelle Mühleholz in Vaduz wird zugunsten der höheren Verkehrssicherheit einige Meter in Richtung Schaan verschoben, ausserdem wird der Knoten Bächlegatter in Triesen ausgebaut. Im Steg ist des Weiteren geplant, die Strassenraumgestaltung mit Mittelstreifen, Parkierung und Begrünung zugunsten des Ortsbildes und der vorhandenen Umfeldnutzungen zu verbessern. Auch im Jahr 2024 werden weitere kleinere Verbesserungen angegangen. Zudem werden auch künftig weitere Verkehrssicherheitsaudits³¹ in Liechtenstein durchgeführt werden.

4.1.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen (4.03)

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

Im Berichtsjahr wurden folgende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen umgesetzt: An der Landstrasse im Bereich Klenn in Schellenberg sowie im Bereich Meierhofstrasse in Triesen wurde je eine Fussgängerinsel erstellt. Ausserdem wurde die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger durch die Realisierung eines beidseitigen Trottoirs auf einem weiteren Abschnitt der Planknerstrasse in Schaan und durch die Errichtung einer Trottoirüberfahrt in der Bahnhofstrasse in Schaan verbessert.

³¹ Im Rahmen von Verkehrssicherheitsaudits werden noch in Planung befindliche Projekte oder bereits realisierte Infrastrukturen hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit beurteilt. Für noch in Planung befindliche Projekte wird das Instrument des «Road Safety Audits» angewendet, an bestehenden Infrastrukturen werden «Road Safety Inspections» durchgeführt. Ausgehend von diesen Bewertungen können die Planungen optimiert oder Verbesserungsmaßnahmen für bereits bestehende Infrastrukturen definiert werden. Verkehrssicherheitsaudits werden von Seiten ATG vor allem bei grösseren Vorhaben bzw. bei vorliegendem Handlungsbedarf durchgeführt. Bekannte Unfallschwerpunkte an der bestehenden Infrastruktur werden laufend überprüft und entschärft (vgl. Massnahme 4.03).

Es wird auch im laufenden Jahr weiterhin bei jedem Neu- und Umbauvorhaben untersucht, ob die Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen verbessert werden kann. Ausserdem werden auch im Jahr 2024 bekannte Unfallschwerpunkte laufend standardmässig entschärft. Unter anderem sind für das laufende Jahr derzeit nachfolgende Massnahmen vorgesehen: Verschiebung der Bushaltestelle Mühleholz in Vaduz einige Meter in Richtung Schaan, um die Einsehbarkeit auf den Fussgängerstreifen bzw. die Wartebereiche beim Fussgängerstreifen zu verbessern. Und im Steg wird die Strassenraumgestaltung mit Parkierung, Mittelstreifen, Fussgängerquerung und Begrünung zugunsten des Ortsbildes sowie der vorhandenen Umfeldnutzungen verbessert.

4.1.4.4 Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen (4.04)

Im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten wird auch stets die Verkehrssicherheit bei Radwegen standardmässig überprüft. Im Berichtsjahr konnten unter anderem folgende Massnahmen umgesetzt werden: Es gelang, auf weiteren Abschnitten der Landstrasse in Ruggell einen beidseitigen Radstreifen zu errichten sowie an der Rheinstrasse in Nendeln eine Querungshilfe für Radfahrer zu realisieren.

Auch in Zukunft wird von Seiten ATG laufend standardmässig überprüft, inwiefern die Verkehrssicherheit für den Radverkehr im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten verbessert werden kann. Derzeit sind für das laufende Jahr unter anderem folgende Verbesserungsmassnahmen geplant: Realisierung einer Querungshilfe für den Radverkehr auf der Bändererstrasse in Schaan, Realisierung weiterer Abschnitte der Landstrasse in Ruggell mit beidseitigem Radstreifen sowie Sanierung des Radwegs entlang der Ruggellerstrasse von Ruggell bis Bändern.

4.1.5 Weitere Massnahmen und planungsrechtliche Rahmenbedingungen

4.1.5.1 Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen (3.15)

Mit der Sicherung von Mobilitätsräumen entlang der Landstrassen wird das Ziel verfolgt, langfristig insbesondere in Bereichen mit beschränkten Platzverhältnissen, wie beispielsweise bei Ortsdurchfahrten, bedarfsgerecht Raum für die bestehenden und zukünftigen Mobilitätsansprüche zu sichern. Dabei sollen sowohl die Bedürfnisse des MIV, wie auch die Anforderungen des ÖV und des FRV sowie die Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung der Ortskerne berücksichtigt werden.

Die bestehenden Mobilitätskorridore wurden bereits in der Vergangenheit in den geeigneten raumplanerischen Instrumenten (Landes- und Gemeinderichtpläne) behördenverbindlich festgelegt. Im Rahmen von Überbauungs- und Gestaltungsplänen oder weiteren Projektvorhaben konnten auch im Berichtsjahr Gespräche und Verhandlungen mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie Gemeinden geführt werden. Hierzu wurden auch Erkenntnisse aus dem Busbevorzugungskonzept oder im Zusammenhang mit der laufenden Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradrouthenetzes mitberücksichtigt. Im Berichtsjahr konnten konkret Grundstücke bzw. Grundstücksteile in den Gebieten «Essanestrasse» Eschen, «Vorarlbergerstrasse» Schaanwald und «Grosskreisel» Schaan erworben und/oder abgetauscht werden.

Die Bestrebungen zur Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen werden auch im laufenden Jahr weiterverfolgt und laufend mit Erkenntnissen aus weiteren Projekten und Konzepten sowie den behördenverbindlichen Verkehrsrichtplänen der Gemeinden abgestimmt.

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

Das Liechtensteiner Anliegen einer knapp nördlich von Feldkirch verlaufenden Autobahnverbindung zwischen den Rheintalautobahnen A14 und A13 mit Option der finanziellen Beteiligung von Liechtenstein wurde in den letzten Jahren in verschiedenen Gremien sowie in Gesprächen auf Regierungsebene auf Schweizer und Österreichischer Seite eingebracht. Auf Verwaltungsebene wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein der Austausch mit der Stadt Feldkirch und der Agglomeration Rheintal fortgeführt.

Bereits Ende 2020 legte sich die Österreicher Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Gesellschaft (ASFINAG) auf die Verbindungsvariante «CP» fest, welche eine Ostumfahrung von der L204 über Lustenau Nord in die Schweiz vorsieht. Für die Alternativvariante «Z», eine Riedquerung mit Unterflurstrasse von Dornbirn Nord nach Lustenau Nord und weiter in die Schweiz, wurde keine Chance auf eine rechtliche Genehmigung gesehen, zumal sie Naturschutzgebiet tangiert hätte. In den vergangenen Jahren wurden die Planungen für die «CP»-Variante folglich weiterverfolgt. Im Berichtsjahr 2023 befand sich das Projekt in der Vorprojektphase. Da sich der Österreichische Nationalrat Mitte 2021 für eine erneute Prüfung von Alternativen zur «CP»-Variante aussprach, wurde vom Klimaschutzministerium in Wien zudem die Variante «Lustenau Süd» erarbeitet. Diese führt von Dornbirn Süd nach Widnau/Diepoldsau. Im Berichtsjahr 2023 wurden deshalb auch die Planungen zu dieser Variante weitergeführt, parallel zu den Planungen zur Variante «CP». Zudem wurden die Gespräche zwischen den beteiligten Akteuren fortgeführt. Die Marktgemeinde Lustenau befragte im November 2023 die Bevölkerung, ob sich die Gemeinde mit allen rechtlichen und politischen Mitteln für den

Bau der Variante «CP» einsetzen soll. Die Lustenauer Bevölkerung sprach sich bei einer Beteiligung von rund 30 Prozent mit etwa 77 Prozent deutlich dagegen aus.

Die künftigen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Varianten «CP» und «Lustenau Süd» werden im laufenden Jahr von Seiten Liechtenstein weiterverfolgt.

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 des Landtags werden in dieser Massnahme zusammengeführt und gemeinsam weiterbearbeitet. Aufgrund der zentralen Bedeutung von weiterführenden Überlegungen zu landesweiten Verkehrslösungen sowie den daraus resultierenden Auswirkungen auf verschiedene Einzelmassnahmen wurde deswegen ein neues Leitprojekt 11 eingeführt (vgl. Kapitel 4.5.9).

Auslöser und Grundlage des im Berichtsjahr initiierten Projekts «Raum und Mobilität 2050» sind einerseits die Resultate der Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan (vgl. Massnahme 3.03), welche dem Landtag 2021 zur Kenntnis gebracht wurden sowie andererseits die im Jahr 2022 erarbeitete und im April des Berichtsjahrs 2023 im Landtag behandelte Postulatsbeantwortung betreffend ein «nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein». Die Projektleitung des im Berichtsjahr auf dieser Basis initiierten Projekts «Raum und Mobilität 2050» wurde dem ATG übertragen.

Das Projekt «Raum und Mobilität 2050» zielt darauf ab, umfassende und langfristige Verkehrslösungen für die Mobilitätsbedürfnisse Liechtensteins, über den Zeithorizont des Jahres 2030 hinaus, zu evaluieren und prüfen. Im Projekt sollen dabei insbesondere auch raumplanerischer Aspekte berücksichtigt werden. Es wird ein

ergebnisoffener Prozess verfolgt. In Begleitung eines externen Fachbüros wurde im Berichtsjahr zunächst eine Grundlagenanalyse durchgeführt. Es wurde ein Zielsystem hergeleitet und Indikatoren-Sets zur Messung des Grads der Zielerreichung definiert. Ausserdem wurde zu demselben Zweck ein Grundlagenkonzept erstellt. Im September und Oktober des Berichtsjahres fanden ausserdem Sitzungen des von der Regierung eingesetzten Lenkungsausschusses und der Begleitgruppe statt.³² Die bis dahin erarbeiteten Konzeptinhalte wurden vorgestellt und diskutiert. Nach Finalisierung der Grundlagen, der Ziele und der dazugehörigen Indikatoren begann im Berichtsjahr noch die Arbeit an möglichen Stossrichtungen mit denen die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden sollen. Alle Stossrichtungen zusammen sollen einen möglichst breiten Fächer für künftige Raum- und Verkehrsentwicklung darstellen. Als Beispiele von Stossrichtungen, welche im Projekt evaluiert und geprüft werden sollen, gehören beispielsweise der Bau von punktuellen unterirdischen Trassees für den ÖV, der Bau von punktuellen ober- oder unterirdischen Umfahrungsstrassen für den MIV oder die Implementierung weiterer verhaltenssteuernder Massnahmen.

Es ist geplant die Arbeiten an den Stossrichtungen bis Ende 2024 abzuschliessen. Dabei werden die erarbeiteten Stossrichtungen basierend auf dem im Berichtsjahr definierten Zielsystem und anhand der vorgängig erwähnten Indikatoren bewertet. Ausschlaggebend ist dabei der Grad der Zielerreichung je Stossrichtung. Für die zielführendsten Stossrichtungen werden ab 2025 detailliertere Varianten mit konkreten Massnahmen ausgearbeitet. Im laufenden Jahr 2024 soll eine erste öffentliche Mitwirkungsveranstaltung stattfinden um die bisher in der

³² Während sich der Lenkungsausschuss aus Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Ministerien und Amtsstellen zusammensetzt, sind in der Begleitgruppe auch Vertreterinnen und Vertreter des Landtags, der Gemeinden sowie des VCL und der LGU.

Projektleitung, Lenkungsausschuss und Begleitgruppe erarbeiteten Inhalte zu präsentieren und diskutieren.

4.2 Umgesetzte Massnahmen

4.2.1 Ausbau MIV-Infrastruktur und Rheinübergänge

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

Der Industriekreisel in Ruggell konnte nach Abschluss der Haupt-Bauarbeiten bereits Ende 2022 in Betrieb genommen werden. Er erlaubt es, die Verkehrsteilnehmer an diesem Knoten einfacher zu entflechten und verbessert zudem die Erreichbarkeit des Industriegebiets Ruggell vom Rheinübergang Ruggell-Sennwald sowie von der Autobahn A13 her. Im Berichtsjahr 2023 musste noch der Feinbelag am Industriekreisel eingebracht werden, wonach die Arbeiten zu dieser Massnahme abgeschlossen werden konnten. Die Pflegemassnahmen für die Begrünung wurden in Angriff genommen.

4.2.2 Weitere umgesetzte Massnahmen

Weitere Massnahmen, welche bereits vor dem Berichtsjahr 2023 umgesetzt werden konnten, sind nachfolgend aufgeführt:

- 1.06 Beauftragung einer Studie zu den Effekten eines kompletten Verzichts auf ÖV-Tickets (umgesetzt im Jahr 2022³³);

³³ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Kenntnisnahme der Effekte eines Verzichts auf ÖV-Tickets in Liechtenstein, Nr. 127/2022.

- 1.07 Versuch der Ansiedlung von Fernbussen mit Haltestellen in Vaduz oder Schaan zur Anbindung an die internationale Fernbus-Linien (umgesetzt im Jahr 2020);
- 2.11 Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV (umgesetzt im Jahr 2022³⁴);
- 3.16 Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887 (umgesetzt im Jahr 2020).

Für detaillierte Informationen zu diesen Massnahmen wird auf die Berichtsjahre 2020, 2021 und 2022 des Monitoring Mobilitätskonzept 2030 verwiesen.

4.3 Geplante Massnahmen im Jahr 2024

Die vorgesehene Zeitplanung für die einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 ist aus der Projekt- und Massnahmenliste ersichtlich. Sowohl für die bereits in Umsetzung befindlichen Massnahmen als auch für die noch geplanten Massnahmen sind darin die voraussichtlichen Projektzeitachsen abgebildet.

Über die geplanten, aber noch nicht in Umsetzung befindlichen Massnahmen können nur bedingt Ausführungen gemacht werden, da meist noch keine umfassenden Arbeiten vorgenommen wurden. Allfällige Erläuterungen wären mit grossen Unsicherheiten verbunden. Aus diesen Gründen wurden für die geplanten Massnahmen noch keine Massnahmenblätter erstellt. Es handelt sich konkret um die nachfolgenden Massnahmen:

- Überprüfung Baugesetz betreffend Parkplätze (2.09)
- Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln (3.02)

³⁴ Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road Pricing System, Nr. 95/2022.

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

Im laufenden Jahr 2024 werden zusätzlich zu den in Umsetzung befindlichen Massnahmen die Arbeiten für folgende beiden Projekte gestartet (und nächstes Jahr ein Monitoringblatt erstellt):

- Überprüfung Baugesetz betreffend Parkplätze (2.09)

Im laufenden Jahr werden im Zusammenhang mit der Überprüfung des Baugesetzes betreffend Parkplätze die notwendigen Vorabklärungen und juristischen Vorbereitungsarbeiten aufgenommen. Voraussichtlich werden in einem ersten Schritt eine Auslegeordnung zur bestehenden rechtlichen Situation erstellt und Grundsätze für allfällige neue Regelungen definiert.

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

Um einen Beitrag zur schnelleren Realisierbarkeit von Projekten im öffentlichen Interesse leisten zu können und insbesondere im Verkehrsbereich klare rechtliche Rahmenbedingungen für grössere Infrastrukturprojekte zu schaffen, wird derzeit an der Schaffung eines neuen Strassengesetzes gearbeitet. Im laufenden Jahr soll ein entsprechender Vernehmlassungsbericht finalisiert werden. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, klare gesetzliche Grundlagen betreffend die Realisierung von Infrastrukturmassnahmen zu schaffen und diesbezüglich das Expropriationsrecht (vgl. Massnahme 3.16) neu zu regeln. Die Überprüfung des Verbandsbeschwerderechts (vgl. Zusatzantrag G) erfolgt separat durch das AU.

4.4 Nicht umgesetzte Massnahmen

Im Berichtsjahr 2023 wurde folgende Massnahme «nicht umgesetzt»:

- 2.11: Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität.

Da die Entwicklung von nur einer Mobilitätsplattform für alle Mobilitätsangebote (FRV, ÖV und MIV) angestrebt wird, wurde die Massnahme 2.11 mit der Massnahme 1.09 zusammengeführt. Sie wird im Rahmen der Massnahme 1.09 weiterverfolgt.

Massnahmen, die bereits in den vorherigen Berichtsjahren hinfällig wurden bzw. «nicht umgesetzt» wurden, sind nachfolgend aufgelistet. Es ist darauf hinzuweisen, dass wie auch im nachfolgenden Kapitel 4.5 ersichtlich, einzelne Massnahmen teilweise zusammengeführt oder in neue Massnahmen überführt wurden³⁵:

- 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);

³⁵ Dies ist auch aus der beiliegenden Projekt- und Massnahmenliste mit entsprechenden Anmerkungen ersichtlich.

- 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 die Berichtsjahre 2020, 2021 und 2022 des Monitoring Mobilitätskonzept 2030 verwiesen.

4.5 Stand der Leitprojekte (LP)

4.5.1 LP1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, 1.06, 1.08, 2.03)

Um den ÖV innerhalb Liechtensteins sowie im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr attraktiver zu gestalten und einen Beitrag zur Veränderung des Modal-Splits in Richtung ÖV und FRV zu leisten, bedarf es eines Pakets gut aufeinander abgestimmter Massnahmen. Auf der einen Seite bedarf es Anstrengungen zum Ausbau bzw. zur Verdichtung des heutigen ÖV-Angebots, zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen sowie zur Optimierung der Anschlusszeiten. Die ÖV-Angebotskonzepte in Liechtenstein und im grenznahen Ausland sind hierzu zu überprüfen bzw. bereits überarbeitete Konzepte nach der Beschlussfassung laufend umzusetzen. Eine wesentliche Voraussetzung zum Ausbau des ÖV-Angebots ist ein ausreichendes Fahrgastpotenzial entlang von ÖV-Linien. Nur so können zusätzliche Fahrgäste gewonnen und ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis bzw. ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad erreicht werden. Im Rahmen der Siedlungsentwicklung können die entsprechenden Siedlungsdichten bereitgestellt werden. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind deshalb zu koordinieren. Auf der anderen

Seite bedarf es für einen Modal-Shift zugunsten des ÖV und FRV möglichst konkurrenzfähiger Reisezeiten gegenüber dem MIV sowie eines zuverlässigen Fahrplans. Hierzu können die im Rahmen des Busbevorzugungskonzepts definierten Busbevorzugungsmassnahmen, wie z.B. Pfortneranlagen oder «nicht überholbare Bushaltestellen» einen Beitrag leisten. Ausserdem bedarf es eines einfach verständlichen Tarifsystems, welches möglichst grenzüberschreitend zur Anwendung gelangt und einen niederschweligen Zugang zum ÖV und gegebenenfalls zu weiteren multimodalen Verkehrsangeboten wie z.B. LIEbike, bietet. Im Rahmen der trilateralen Kommission ÖV konnte für den grenzüberschreitenden Raum St. Gallen-Vorarlberg-Liechtenstein zudem die kostenlose ÖV-Anreise zu Kulturveranstaltungen initialisiert bzw. weiter ausgebaut werden. Ausserdem leisten auch attraktive und sichere Bushaltestellen mit einheitlichem Erscheinungsbild und entsprechendem Wiedererkennungswert einen Beitrag zur Attraktivität des ÖV. Unterstützend wirkt die Reduktion der Umweltbelastungen durch den vermehrten Einsatz von alternativen Antriebssystemen, wie beispielsweise Elektrobusse, mit.

Die Massnahmen müssen sowohl innerhalb Liechtensteins auf Landes- und Gemeindeebene abgestimmt werden als auch grenzüberschreitend mit den Nachbarländern und Kantonen koordiniert werden. Das Leitprojekt 1 wird im laufenden Jahr weiter vorangetrieben (vgl. Massnahmen 1.01, 1.04, 1.05, 1.06, 1.08, 2.03).

Neben den konkreten Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 zielen auch die 45 Massnahmen der von der LIEmobil im Berichtsjahr finalisierten Unternehmensstrategie «MAP 2030» auf eine weitere Erhöhung der Qualität des ÖV in Liechtenstein ab. Im laufenden Jahr wird zudem der Bericht und Antrag betreffend die Gewährung eines Staatsbeitrags für den Verkehrsbetrieb LIEmobil für die Jahre 2025 bis 2027 finalisiert und dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt. Im Rahmen dieses Bericht und Antrags werden die relevantesten Massnahmen der Strategie «MAP 2030» beschrieben und die entsprechenden finanziellen Mittel zur

Umsetzung dieser Massnahmen im beantragten Staatsbeitrag für die kommenden drei Jahre berücksichtigt. Zu den Massnahmen gehört beispielsweise die Einführung eines 7-Minuten-Takts zur Hauptverkehrszeit auf den nachfragestärksten Linien.

4.5.2 LP4: Rheinübergang Bendern-Haag (3.08, 3.09, 3.10)

Wie in den vorangegangenen Kapiteln zu den Massnahmen 3.08, 3.09 und 3.10 dargelegt, konnten die Projektarbeiten zum Rheinübergang Bendern-Haag im Berichtsjahr 2023 weiter vorangetrieben werden. Im laufenden Jahr werden die Arbeiten durch die Gemeinde Gamprin-Bendern, das Land und weitere Beteiligte fortgeführt. Ein besonderer Schwerpunkt wird auf der Koordination zwischen städtebaulichem Konzept, Dialogverfahren/Masterplanung und der Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts Bendern-Haag liegen. Im Anschluss kann eine Vorstudie für den Brückenbau erarbeitet werden. Zudem wird im laufenden Jahr die Studie zur Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag mit allen beteiligten Schweizer und Liechtensteiner Akteuren weiterbearbeitet.

Es wird generell das Ziel verfolgt, diese Massnahmen in das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation einzuspeisen. Für den Verkehrsknoten Unterbendern (inkl. Rheinbrücke) wird aufgrund der noch ausstehenden Arbeiten von Seiten Land derzeit ein B-Horizont³⁶ als realistisch erachtet. Für die Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag wird nach wie vor der A-Horizont³⁷ angestrebt. Aufgrund des zusätzlich durchgeführten Dialogverfahrens bzw. der Masterplanung und den Abhängigkeiten dazu ist der Zeitplan für beide Massnahmen jedoch eng getaktet. Ein finaler Entscheid bezüglich der Umsetzungshorizonte steht noch aus.

³⁶ Umsetzungsbeginn in den Jahren 2032-2036.

³⁷ Umsetzungsbeginn in den Jahren 2028-2032.

Sobald die Verkehrsführungen für ÖV, FRV und MIV basierend auf der angestrebten städtebaulichen Entwicklung konkretisiert wurden, kann auch geprüft werden, welche baulichen Massnahmen gegebenenfalls gegenüber dem Zeithorizont des Agglomerationsprogramms vorgezogen und unabhängig davon umgesetzt werden können.

4.5.3 LP5: Strassenverbindung Vaduz-Triesen (3.06)

Bezüglich der Strassenverbindung Vaduz-Triesen konnten im Berichtsjahr einige Koordinationsarbeiten mit anderen parallellaufenden Planungen, wie beispielsweise der Überarbeitung des Hauptadroustennetzes oder der Rheindammsanierung, durchgeführt werden. Nachdem die Regierung im Jahr 2022 positiv über das Ergebnis der zugehörigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) entschied, erhob ein Anwohner Beschwerde gegen diesen Entscheid. Aus diesem Grund musste im Berichtsjahr zunächst der Abschluss des Gerichtsverfahrens des StGH abgewartet werden, bevor die Projektarbeiten fortgeführt werden konnten.

Aufgrund des Ende 2023 gefällten Urteils des StGH, konnte das Projekt weiterbearbeitet werden und im laufenden Jahr werden die Planungsarbeiten fortgeführt. Bauprojekt und Kostenvoranschlag werden aktualisiert und es wird ein Bericht und Antrag zu Händen des Landtags betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredits verfasst. Voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024 soll dieser dem Landtag unterbreitet werden.

Die Koordination mit weiteren Projekten, wie den Massnahmen im Zusammenhang mit dem Rheinübergang Vaduz-Sevelen (Leitprojekt 6) oder dem weiteren Vorgehen betreffend den Neubau des Landesspitals, ist weiterhin sicherzustellen.

4.5.4 LP6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen (2.01, 3.07)

Um die Verkehrssituation am Rheinübergang Vaduz-Sevelen möglichst rasch verbessern zu können, wurde das Gesamtprojekt in die zwei Teilprojekte «Teilausbau» und «Vollausbau» aufgesplittet. Mit dem ersten Teilprojekt wird eine wechselseitige Nutzung der Mittelfahrbahn auf der heute bestehenden Rheinbrücke Vaduz-Sevelen angestrebt. Hierzu gelang es im Berichtsjahr, diverse offene Fragen im Zusammenhang mit den tangierten Gas- und Hochspannungsleitungen, der Rheindammsanierung wie auch betreffend den Neubau des Landesspitals zu klären. Von Seiten ATG konnten zudem die Vorprojektarbeiten starten (vgl. Massnahme 2.01). Mit dem Teilprojekt «Vollausbau» wird längerfristig eine Verbreiterung der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen auf vier oder mehr Fahrspuren angestrebt. Auch hierfür bilden die geklärten Fragen betreffend Landesspital, Gas- und Hochspannungsleitungen sowie Kenntnis über das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit dem Industriezubringer Vaduz-Triesen eine wichtige Grundlage für weitere Arbeitsschritte. Das ATG führte zusammen mit den beteiligten Stellen des Kantons St. Gallen sowie einem externen Fachbüro eine Zustandsbeurteilung an der heute bestehenden Brücke durch, deren Ergebnisse im Laufe des Jahres 2024 vorliegen werden. Auf dieser Grundlage kann im Anschluss das weitere Vorgehen definiert werden. Grundsätzlich ist es aus Sicht ATG derzeit auch denkbar, vor dem Start weiterer Arbeitsschritte zum «Vollausbau» die Umsetzung und Ergebnisse des «Teilausbaus» abzuwarten. Jedenfalls darf der notwendige Zeitbedarf und die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten für einen Neubau der Rheinbrücke im Sinne des «Vollausbaus» nicht ausser Acht gelassen werden. Aufgrund der noch ausstehenden Arbeiten, sowie der Einreichfrist für die 5. Generation des Agglomerationsprogramms Anfang 2025 beim Bund, ist eine Einreichung des Teilprojekts «Vollausbau» erst für die 6. Programmgeneration realistisch (Einreichfrist ca. 2029/2030).

4.5.5 LP7: Ausbau Radwegnetz (1.10-1.13, 1.15, 3.11)

Nebst einem Modal-Shift in Richtung ÖV wird auch eine Veränderung des Modal-Splits zugunsten des FRV angestrebt. Um hierzu auf Seiten der Infrastruktur die optimalen Rahmenbedingungen schaffen zu können, wird das Liechtensteiner Hauptradroutennetz überarbeitet und erweitert. Bestehende Netzlücken werden geschlossen und es findet eine Überprüfung und Erweiterung betreffend Rad-schnellwegen und Radwegen an Hanglagen statt. Für den Alltagsradverkehr bedarf es einer durchgängigen, möglichst direkten und sicheren Radverkehrsinfrastruktur in Liechtenstein. Ausserdem werden attraktive Querungsmöglichkeiten über den Rhein sowie die Autobahn für den grenzüberschreitenden Verkehr vorausgesetzt und eine ansprechende Signalisation angestrebt.

Nebst den eigentlichen Routennetze für Alltags- und Freizeitradverkehr konnte von Seiten AHR im Berichtsjahr auch mit der Erarbeitung der Massnahmenblätter gestartet werden. In den Massnahmenblättern werden die zur Realisierung der künftigen Routennetze erforderlichen Massnahmen umschrieben, untereinander koordiniert und priorisiert sowie einem Zeithorizont und einer federführenden Stelle für die weiteren Arbeitsschritte zugewiesen. Zudem wird durch das ATG die derzeitig bestehende Regelung betreffend die Zuständigkeiten zwischen Land und Gemeinden für die Radverkehrsinfrastruktur überarbeitet. Im laufenden Jahr sind unter anderem Koordinations-sitzungen mit allen Liechtensteiner Gemeinden wie auch eine zweite Mitwirkungsveranstaltung vor dem Start der finalen Vernehmlassung des Konzepts geplant. Ausserdem werden verschiedene noch offene rechtliche Fragestellungen im Zusammenhang mit der Realisierung des künftigen Routennetzes, insbesondere betreffend Natur und Umwelt, zu klären sein. Das Leitprojekt 7 wird, wie in den vorherigen Kapiteln erläutert, im laufenden Jahr weiter vorangetrieben.

Die Arbeiten zu diesem Leitprojekt bzw. den dahinterstehenden Projekten müssen weiterhin mit den Optimierungen an den Rheinübergängen, den kommunalen Bestrebungen für zusätzliche Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein, wie auch dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein abgestimmt werden.

4.5.6 LP8: Digitalisierung (1.09, 2.02)

Der Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten sowie Mobilitätsdaten soll künftig über eine Mobilitätsplattform sichergestellt werden. Da es als sinnvoll erachtet wurde, für alle Verkehrsmittel (ÖV, FRV und MIV) nur eine Mobilitätsplattform anzustreben, wurden die Massnahmen 1.09 und 2.02 im Berichtsjahr zusammengeführt und werden im Rahmen der Massnahme 1.09 weiterbearbeitet. Nach Beendigung der Zusammenarbeit mit dem Verein «Digitale Mobilitätsplattform» im Jahr 2022 fanden im Jahr 2023 diverse Austausche mit dem ASTRA, einem Startup und weiteren Akteuren in diesem Bereich statt. Es konnten auch erste Tests mit bestehenden Mobilitätsdatenplattformen durchgeführt werden. Im laufenden Jahr werden diese Arbeiten weiter vertieft. Da insbesondere die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Arbeitsverkehr ihren Arbeitsweg und die bestehenden Mobilitätsangebote kennen, soll der Fokus einer Plattform hauptsächlich auf dem einfachen Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten oder auch multimodalen Mobilitätsangeboten liegen. Aufgrund des funktionalen Zusammenhangs mit dem Raum Werdenberg wird eine einheitliche Mobilitätsplattform für Werdenberg und Liechtenstein weiter überprüft.

4.5.7 LP9: Revision Enteignungsrecht, Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung (3.17)

Die Themen Enteignungsrecht und Verfahrensabläufe im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten, wie beispielsweise Strassenneubauten, werden im Zuge des

neu zu schaffenden Strassengesetzes angegangen. Es soll im laufenden Jahr ein entsprechender Gesetzesentwurf erarbeitet und in Vernehmlassung geschickt werden (vgl. Kapitel 4.3, «Geplante Massnahmen im Jahr 2024»). Die Grundlagen des neuen Strassengesetzes konnten bereits im Berichtsjahr definiert werden und es fand ein Austausch mit den Gemeinden im Rahmen einer Vorsteherkonferenz statt.

4.5.8 LP10: Sicherung Mobilitätskorridore (3.15)

Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben (vgl. Massnahme 3.15), gelang es im Berichtsjahr, verschiedene für das Land relevante Grundstücke bzw. Grundstücks-teile in Mobilitätskorridoren zu erwerben oder abzutauschen. Fortschritte konnten insbesondere entlang der Essanestrasse in Eschen, entlang der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald sowie im Bereich des Grosskreisels in Schaan verzeichnet werden. Diese Tätigkeit wird als Daueraufgabe weiterverfolgt.

4.5.9 LP11: 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 weiterbearbeitet. Es wurde das Projekt «Raum und Mobilität 2050» im Berichtsjahr initiiert.

Im Sommer und Herbst des Berichtsjahrs fanden Sitzungen der Projektleitung, dem Lenkungsausschuss und der Begleitgruppe statt, in deren Rahmen die bis dahin erarbeiteten Konzeptinhalte diskutiert wurden. Im Laufe des Jahres 2024 werden die Stossrichtungen für die künftige Raum- und Verkehrsplanung in Liechtenstein erarbeitet. Nebst weiteren Sitzungen in den genannten Projektgremien ist mindestens eine Mitwirkungsveranstaltungen mit der Bevölkerung vorgesehen.

Das Leitprojekt 11 bzw. die Massnahme 9.01 steht in Abhängigkeit zur Massnahme 3.04 «Prüfung neuer Verkehrssysteme zur Erschliessung des ganzen Landes als Ergänzung zur S-Bahn». Aus diesem Grund wurde die Massnahme 3.04 (noch) nicht umgesetzt.

4.5.10 Erledigte oder nicht umgesetzte Leitprojekte

4.5.10.1 LP2: S-Bahn Liechtenstein (1.02, 1.03, 3.01, 3.02)

Nach dem Volksentscheid gegen einen Verpflichtungskredit für eine S-Bahn Liechtenstein im August 2020 wurde das Leitprojekt 2 eingestellt. Die zur S-Bahn gehörenden Massnahmen 1.02 und 3.01 wurden sistiert.

Die Massnahmen 1.03 und 3.02³⁸ werden eigenständig weiterverfolgt. Ebenso werden die aufgrund von gesetzlichen Rahmenbedingungen erforderlichen Massnahmen betreffend Lärmschutz entlang der Bahnlinie und behindertengerechtem Ausbau der Bahnhalteinfrastruktur weiterbearbeitet. Hinsichtlich des Lärmschutzes konnte mittels Überarbeitung des Lärmsanierungskonzepts aufgezeigt werden, dass mit der geplanten Sanierung des Rollmaterials (ohne Graugussbremsen) und den Sanierungsarbeiten an der Eisenbahnstrecke alle Grenzwerte eingehalten werden und keine Grenzwertüberschreitungen mehr auftreten. Betreffend den Ausbau des Bahnhofs Nendeln sowie weiterer baulicher Sanierungsmassnahmen an der Bahnstrecke Buchs-Feldkirch wurden durch die ÖBB im Berichtsjahr die Planungsarbeiten fortgeführt. Mit der Umnutzung des Bahnhofsgebäudes und der Planung einer Personenunterführung reichten die Projektierungsarbeiten von Seiten ÖBB über die gesetzlich geforderten Mindestmassnahmen zur reinen Sicherung des Betriebs hinaus. Es wurde eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen

³⁸ Die Umsetzung der Massnahme 3.02 ist gemäss Projekt- und Massnahmenliste noch ausstehend.

Verkehrs im Sinne des Mobilitätskonzepts 2030 angestrebt. Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen der geplanten Verlängerung des Ausweichgleises im Bereich des Bahnhofs Nendeln zwecks Erhöhung der Fahrplanstabilität für den Personenverkehr forderte die Gemeinde Eschen im Gegensatz zum AU, welches eine Einzelfallprüfung gemäss dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)³⁹ vorsah, eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss UVPG. Gegen diesen Entscheid des AU ergriff die Gemeinde Eschen in der Folge ein Rechtsmittel. Aufgrund der daraus resultierenden Unsicherheiten und der bereits im Voraus geplanten und international abgestimmten und fixierten Streckensperren in den Jahren 2024 und 2026 stoppte die ÖBB Ende 2023 schliesslich die Arbeiten zum «erweiterten» Projekt. Nebst den erforderlichen Sanierungsmassnahmen an der Strecke Buchs-Feldkirch wird im Bereich Bahnhof Nendeln deshalb nur eine «Minimalvariante» umgesetzt. Darin ist die Erneuerung des Stellwerks und der Oberfahrleitungen sowie der behindertengerechte Ausbau der Bahnsteige in Nendeln enthalten. Unter anderem der Bau einer Personenunterführung, die Errichtung von Fahrradboxen und die Umnutzung des Bahnhofsgebäudes werden von Seiten ÖBB nicht weiterverfolgt.

4.5.10.2 LP3: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan (3.03)

Im Rahmen der «Variantenprüfung Schaan» konnte keine eindeutige Bestvariante zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan ermittelt werden. Zudem zeigte die Variantenprüfung, dass alle geprüfte Varianten Auswirkungen auf eine Vielzahl weiterer Gemeinde haben. Aus diesem Grund wurde beschlossen, den Variantenfächer für künftige Verkehrslösungen in Liechtenstein weiter zu öffnen (vgl. Massnahmen 3.03 und 9.01). Alternative Lösungsansätze für das Zentrum von Schaan

³⁹ Gesetz vom 5. Dezember 2013 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), LGBl-Nr. 2014.019.

sowie für weitere Gebiete in Liechtenstein werden im Zuge der Massnahme 9.01 bzw. des Leitprojekts 11 bzw. dem Projekt «Raum und Mobilität 2050» geprüft und weiterverfolgt. Das Leitprojekt 3 wird nicht weiterverfolgt.

5. MONITORING UND WIRKUNGSKONTROLLE

Um die erzielte Wirkung und den Erfolg des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen Massnahmen und längerfristigen Leitprojekte überprüfen zu können, wird regelmässig ein Monitoring und Controlling durchgeführt. Die entsprechenden Ergebnisse werden dem Landtag zur Kenntnis gebracht.

Die Regierung bzw. die beteiligten Amtsstellen erarbeiten einerseits ein Umsetzungscontrolling, welches auf den Vollzug der definierten Massnahmen und längerfristigen Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 ausgerichtet ist. Mittels Monitoringblätter⁴⁰ werden die Projektzeitachsen, die erzielten Fortschritte bei der Umsetzung und allfällige Hindernisse/Risiken je Massnahme dokumentiert.

Andererseits wird in regelmässigen Zeitabständen auch ein Wirkungscontrolling erstellt, welches zum Ziel hat, die Wirkung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Massnahmen und Leitprojekte zu überprüfen. Hierfür wurden gestützt auf der übergeordneten Leitidee «Standort und Lebensqualität» sowie davon abgeleiteten «Grundsätzen und Zielen» Indikatoren und Messwerte definiert, welche für die Messung des Grads der Zielerreichung bzw. die Wirkungskontrolle herangezogen werden. Bezüglich des Detaillierungsgrads bei der Auswertung wird ausserdem zwischen «Hauptindikatoren» und «Nebenindikatoren»

⁴⁰ Für jede sich in Umsetzung befindliche Massnahme des Mobilitätskonzepts 2030 wurde ein Monitoringblatt erstellt, welches jährlich aktualisiert und gepflegt wird. Konzentriert auf zwei 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.

unterschieden. Während «Hauptindikatoren» quantitativ mittels Auswertungsblätter und Diagrammen ausgewertet werden, ist für «Nebenindikatoren» ausschliesslich eine qualitative Auswertung vorgesehen. Letzteres betrifft insbesondere Messwerte, welche stark von 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 sind betreffend der Bauzonengrenzen in Zukunft keine grossen Veränderungen (Ein- oder Auszonierungen) zu erwarten, zumal bereits heute umfassende Kapazitätsreserven innerhalb der bestehenden Bauzonen bestehen. Ein anderes Beispiel wäre eine zusätzliche Fuss- und Radverkehrsbrücke, was offensichtlich deren Anzahl im Land erhöht.

Der Entwurf der massgebenden Indikatoren und Messwerte wurde im Rahmen des Berichtsjahres 2021⁴¹ erstmals dem Landtag vorgelegt.

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	X	

⁴¹ 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.

			ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten		
			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)		X
			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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - Staubereiche MIV - Gesicherter Mobilitätsraum entlang der Landstrassen 	B 3.2: Anteil des gesicherten Mobilitätsraums		X
C: Verkehrssicherheit	C1: Hoher Sicherheitsstandard im Verkehrswesen	<ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Gefahrenstellen an Strasseninfrastruktur 	C 1.1: Erkannte Schwachstellen Verkehrsinfrastruktur		X
	C2: Minimierung Personen- und Sachschäden	<ul style="list-style-type: none"> - 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 ⁴²	
			D 1.3: Grenzwertüberschreitungen Lärm und Luftschadstoffe	vgl. Umweltstatistik ⁴³	
			D 1.4: Anteil E-Fahrzeuge am Gesamtfahrzeugpark	vgl. Mfz.-Statistik ⁴⁴	
			D 1.5: Energieeffizienz im ÖV	X	
	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

⁴² Im Zuge des Wirkungsmonitorings zum Mobilitätskonzept 2030 wird 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 19.01.2024).

⁴³ 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 19.01.2024).

⁴⁴ 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 19.01.2024).

Grundversorgung	E1: Angemessenes öffentliches Verkehrsangebot zu einem attraktiven Preis	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - Verfügbarkeit Umsteigehaltestellen - Verfügbarkeit Radabstellanlagen bei HS und öffentlichen Einrichtungen - Nutzung Radverleihsystem LIEmobil 	
Rahmenbedingungen ⁴⁵	-	<ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerungsentwicklung - Arbeitsplatzentwicklung - Pendlerbewegungen - Wirtschaftsleistung - Entwicklung Covid-19-Pandemie/Krisen 	Z1: Anzahl vorhandener Einwohner
			Z2: Anzahl vorhandener Arbeitsplätze
			Z3: Anzahl beschäftigter Zupendler
			Z4: Entwicklung BIP
			Z5: Fallzahlen, Einschränkungen im Berichtsjahr

Tabelle 1: Indikatoren und Messgrössen, Quelle: Eigene Darstellung.

5.2 Datenbasis und Periodizität der Auswertung

Als Fundament für ein erfolgreiches und aussagekräftiges Wirkungsmonitoring bedarf es einer soliden Datenbasis. Einerseits können hierzu Datensätze und Kennzahlen von Seiten des AHR, des ATG, des AU, des Amtes für Statistik (AS) sowie der LIEmobil beigezogen und ausgewertet werden. Wo möglich, wird ausserdem auf bereits bestehende Auswertungen von Amtsstellen verwiesen. Für die Zukunft ist geplant, zusätzliche spezifische Datenerhebungen im Voraus zum Wirkungsmonitoring durchzuführen, um u.a. bestehende Datenlücken zu schliessen.

⁴⁵ Werte werden im Monitoringbericht für Interpretation der Messwerte beigezogen. Es findet jedoch keine Auswertung als Haupt- oder Nebenindikator statt.

Andererseits beeinflusst auch der Rhythmus des Wirkungsmonitorings bzw. der zeitliche Abstand zwischen zwei Erhebungszeitpunkten die Aussagekraft des Wirkungsmonitorings. Je länger zwei Erhebungszeitpunkte auseinander liegen, umso mehr Zeit bleibt den umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Massnahmen und Leitprojekten, um ihre Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem in Liechtenstein sowie dem grenznahen Ausland zu entfalten. Realisierte Massnahmen wie beispielsweise ein verbessertes ÖV-Angebot, neue Radabstellanlagen oder zusätzliche MIV-Infrastrukturen benötigen zunächst eine gewisse Zeit, um sich etablieren und das Mobilitätsverhalten der Liechtensteiner Bevölkerung sowie der zupendelnden Arbeitskräfte beeinflussen zu können.

Um im Hinblick auf ein nächstes Wirkungsmonitoring die Messbarkeit von Veränderungen bei den Messwerten und Indikatoren sowie die Aussagekraft des Wirkungsmonitorings verbessern zu können, wurden die Berichterstattungsrythmen von Wirkungsmonitoring und Umsetzungsmonitoring nach dem Berichtsjahr 2022⁴⁶ voneinander losgelöst. Für das Wirkungsmonitoring wurde ein 4-Jahres-Rhythmus definiert.⁴⁷ Dies schafft im Vergleich zum jährlichen Erarbeitungsrythmus eine solidere Entscheidungsgrundlage, um bei Bedarf korrigierend auf Entwicklungen bzw. eingeschlagene Entwicklungsrichtungen Einfluss zu nehmen. Aus diesem Grund wurde im vorliegenden Berichtsjahr kein Wirkungsmonitoring erarbeitet.

Das massnahmenorientierte Umsetzungsmonitoring wurde bisher jährlich erarbeitet und liegt auch im aktuellen Berichtsjahr vor. Es kann jedoch festgehalten werden, dass sich die Veränderungen bezüglich dem Umsetzungsstand der

⁴⁶ 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), Nr. 56/2023.

⁴⁷ Es ist derzeit vorgesehen, im Zuge des Berichtsjahres 2026 wieder ein Wirkungsmonitoring durchzuführen und entsprechende Veränderungen der Messwerte/Indikatoren auszuwerten.

Massnahmen und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 in einem Jahr bzw. zwischen zwei Berichterstattungszeitpunkten in der Regel in Grenzen halten. Um in Zukunft nebst einer solideren Datenbasis für das Wirkungsmonitoring auch im Zuge des massnahmenorientierten Umsetzungsreportings dem Landtag über massgebendere Veränderungen berichten zu können, schlägt die Regierung hiermit vor, auch beim Umsetzungsmonitoring einen veränderten Berichterstattungsrythmus weiterzuverfolgen. Dies wirkt sich zudem positiv auf den jährlichen personellen Ressourceneinsatz für die Erarbeitung des Monitoringberichts aus, wodurch mehr Ressourcen für die eigentliche Umsetzung der im Mobilitätskonzept 2030 enthaltenen Massnahmen und Leitprojekte eingesetzt werden können. Der Hohe Landtag wird weiterhin im Zuge des jährlich erscheinenden Rechenschaftsberichts über die Tätigkeiten der Amtsstellen und Ministerien unterrichtet.

Konkret werden für die Zukunft folgende Periodizitäten im Zusammenhang mit dem Monitoring Mobilitätskonzept 2030 zur Weiterverfolgung vorgeschlagen:

	Zweck	Periodizität	Form
Umsetzungscontrolling	Prüfung Umsetzungsstand der Massnahmen und Leitprojekte	zweijährlich, Behandlung jeweils im Juni-Landtag	2-Jahresbericht
Wirkungscontrolling	Evaluation und Prüfung der Wirkung der umgesetzten Massnahmen und Leitprojekte	alle 4 Jahre, Behandlung jeweils im Juni-Landtag	4-Jahresbericht

Tabelle 2: Periodizitäten Umsetzungs- respektive Wirkungscontrolling, Quelle: Eigene Darstellung.

5.3 Fazit

Nach der erstmaligen Vorstellung der Systematik des Wirkungsmonitorings sowie der massgebenden Indikatoren und Messwerte im Rahmen des Berichtsjahres 2021, wurde im Zuge des Berichtsjahres 2022 das entsprechende Wirkungsmonitoring erstmals tatsächlich durchgeführt bzw. umgesetzt.

Die definierten Indikatoren und Messwerte wurden ausgewertet und unter Berücksichtigung von massgebenden Rahmenbedingungen des Berichtsjahres (u.a. Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum) der Zielsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 gegenübergestellt. Da es sich hierbei jedoch um eine Ersterhebung der massgebenden Indikatoren und Messwerte handelte, wurden noch keine Folge-massnahmen bzw. noch keine korrigierenden Eingriffe auf die Entwicklungsrichtungen der Indikatoren und Messwerte abgeleitet. Die dafür notwendigen Vergleichswerte und damit verbunden eine solide Entscheidungsgrundlage, können erst mit einem nächsten Wirkungsmonitoring bereitgestellt werden.

Zugunsten der besseren Messbarkeit und einer verbesserten Aussagekraft der Messwerteveränderungen wurde der Erarbeitungsrhythmus für das Wirkungsmonitoring zudem auf 4 Jahre festgelegt.⁴⁸

Da für das vorliegende Berichtsjahr somit kein Wirkungsmonitoring erarbeitet wurde, wird für Ausführungen zu den Ergebnissen des Wirkungsmonitorings auf das Berichtsjahr 2022⁴⁹ verwiesen.

⁴⁸ Es ist derzeit vorgesehen, im Zuge des Berichtsjahres 2026 wieder ein Wirkungsmonitoring durchzuführen und entsprechende Veränderungen der Messwerte/Indikatoren auszuwerten. Vgl. hierzu auch die Ausführungen in Kapitel 5.2.

⁴⁹ 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), Nr. 56/2023, Seiten 134-142.

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 2023 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 Initiierung 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

Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt, welche UNO-Nachhaltigkeitsziele von der Umsetzung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 betroffen sind:

Betroffenes Ziel	Relevante Unterziele	Zu erwartende Auswirkungen durch die Regierungsvorlage
<p>SDG 3</p> <p>Gesundheit und Wohlergehen</p>	3.6	<p>Die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Reduktion der Verletzungen/Todesfälle ist im Prinzip Kerngehalt jeder Massnahme des Mobilitätskonzepts 2030. Insbesondere wird diese Thematik jedoch mit den Massnahmen 4.01 bis 4.04 angegangen. Des Weiteren kann festgehalten werden, dass regelmässiges Zufussgehen oder Radfahren sich positiv auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung auswirkt. Insofern leisten alle Massnahmen zur Förderung des FRV, auf Verhaltens- wie auch Infrastrukturseite, einen weiteren Beitrag zur Zielerreichung.</p>
<p>SDG 9</p> <p>Industrie, Innovation und Infrastruktur</p>	9.1, 9.4	<p>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. Dies unterstützt die wirtschaftliche Entwicklung.</p>

		Durch den behindertengerechten Ausbau der ÖV-Haltestellen wird ein gleichberechtigter Zugang zu Mobilitätsangeboten sichergestellt.
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.
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.

Tabelle 3: Von der Vorlage betroffen UNO-Nachhaltigkeitsziele, Quelle: Eigene Darstellung.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle sowohl diesen Bericht und Antrag als auch der zukünftige zweijährige Berichterstattungszyklus 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)

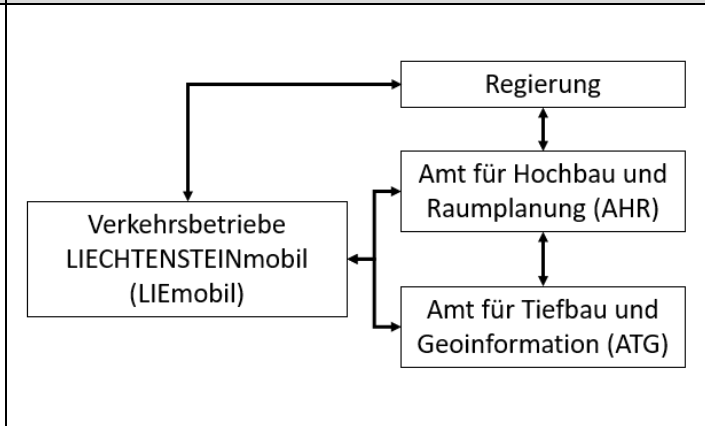
Thema 1: Ausbau ÖV und Radverkehr

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	
Jährlicher Fahrplanwechsel	[Timeline visualization with yellow and orange blocks]																												100
Weitere Verbesserungsmaßnahmen	[Timeline visualization with blue blocks]																												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
-----------------------	---------------------	------------------------

- Ist Teil von Leitprojekt 1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, (1.06), (1.08), 2.03)
- Siehe Rückseite



- Durchgehende Buslinien von Gams bis Schaan (zur HVZ) weiterbearbeitet und Planung zur Verlängerung der LIEmobil-Linie 24 ab Sevelen nach Buchs gestartet.
- Wartauer Stimmbevölkerung spricht sich positiv gegenüber Bahnhalt «Trübbach Fährhütte» aus.
- Im Rahmen der Trilateralen Fachgruppe und Regierungskommission ÖV mehrere Projekte zur kostenlosen ÖV-Anreise zu Kulturveranstaltungen umgesetzt.
- Der LIEmobil-Verwaltungsrat verabschiedete die Unternehmensstrategie «MAP 2030».

Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte
---------	----------------	------------------

	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <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> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>	Projekt	Status	Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil		Weitere Verbesserungsmaßnahmen		
Projekt	Status							
Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil								
Weitere Verbesserungsmaßnahmen								

	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <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> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>	Projekt	Status	Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil		Weitere Verbesserungsmaßnahmen		
Projekt	Status							
Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil								
Weitere Verbesserungsmaßnahmen								

- Arbeiten für grenzüberschreitendes Busangebot bis Schaan sowie Verlängerung der Linie 24 nach Buchs per Fahrplanwechsel 2024 abschliessen.
- Umfassende Überarbeitung des LIEmobil-Liniennetzes voraussichtlich in den Jahren 2025-2027.
- Vereinfachung der Tarifsituation im Dreiländereck sowie Massnahmen der «MAP 2030» fortführen.
- Pilotversuch mit «Guest Mobility Card (GMC) und fünf Beherbergungsbetrieben am 1. Januar 2024 gestartet.

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

Auf Grundlage der Buskonzepte Werdenberg/Obertoggenburg 2025 und Sarganserland 2025 ist geplant, per Fahrplanwechsel im Dezember 2024 das grenzüberschreitende Busangebot ergänzend zum Interregio-Halbstundentakt auf der Rheintal-Linie auszubauen. Während der Hauptverkehrszeit ist halbstündlich eine durchgehende Buslinie von Gams via Grabs und Buchs (Grünaustrasse) nach Schaan vorgesehen. Die zweite ursprünglich vorgesehene durchgehende Buslinie, welche 15 Minuten versetzt halbstündlich von Gams via Grabs Industrie und NTB nach Buchs und Schaan verkehren sollte, wird aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für den Fahrplanwechsel Ende 2024 nicht weiterverfolgt. Eine Verlängerung der grenzüberschreitend durchgängigen und umsteigefreien Buslinie von Gams, Grabs, Buchs und Schaan weiter nach Vaduz, Triesen und Trübbach/Sargans erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Hierfür wäre eine weitgehende Überarbeitung des Liechtensteiner Liniennetzes erforderlich, was aufgrund der personellen Ressourcen und der notwendigen Vorlauf- und Bearbeitungszeit bis Ende 2024 nicht umsetzbar ist. Beide erwähnten Anpassungen bzw. Ausbauten am Bus-Liniennetz werden jedoch mittel- bis langfristig weiterverfolgt. Es ist per Fahrplanwechsel im Dezember 2024 zusätzlich geplant, die heute zwischen Vaduz und Sevelen verkehrende Linie 24 der Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil) weiter nach Buchs Bahnhof zu verlängern. Hierdurch können die stark gewachsenen Quartiere in Räfis direkt mit Vaduz verbunden werden. Im April 2023 sprach sich die Wartauer Stimmbevölkerung positiv gegenüber einem Bahnhof «Trübbach Führhütte» aus, weshalb die Gemeinde die entsprechenden Planungsarbeiten aufnehmen konnte. Mit der Realisierung kann voraussichtlich 2028 begonnen werden. Weiter wurden im Berichtsjahr die Arbeiten zur Verbesserung der Tarifsituation im Dreiländereck Schweiz-Liechtenstein-Österreich vorangetrieben. Auf Verwaltungsebene fanden sieben Sitzungen im Rahmen der «Trilateralen Fachgruppe ÖV» statt, davon zwei Mal mit den Tarif- und Verkehrsverbänden. Es wurden Massnahmen in Bezug auf die Handlungsfelder Tarifstrukturen und Kundenservice, Angebotsdichte und -Vertaktung sowie Schieneninfrastruktur bearbeitet. Auf Regierungsebene konnte die «Trilaterale Kommission ÖV» im Berichtsjahr ausserdem eine gemeinsame Vereinbarung abschliessen, welche in Kombination mit einem gültigen Eintrittsticket die kostenlose grenzüberschreitende Anreise mit dem ÖV zu Kulturveranstaltungen im Raum St. Gallen, Vorarlberg und Liechtenstein ermöglicht. Das neue Angebot besteht aus drei Elementen wovon zwei im Berichtsjahr umgesetzt wurden («Freie Fahrt zu Konzert und Theater» und «Reiseziel Museum») und das dritte Element im laufenden Jahr auf das neue Schuljahr hin lanciert wird («Freie Fahrt zur Kultur für Schulklassen»). Im Sommer 2023 verabschiedete der LIEmobil-Verwaltungsrat die neue Unternehmensstrategie «MAP 2030». Von den darin enthaltenen 45 Massnahmen, konnten einige angestossen. Einzelne wurden bereits umgesetzt. Die strategisch induzierte personelle Verstärkung ermöglicht es LIEmobil, deutlich sichtbarer im Markt aufzutreten und intensiver Kundengewinnung und Kundenbindung zu betreiben.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten für das ab dem Fahrplanwechsel 2024/2025 geplanten grenzüberschreitenden Busangebot fortgeführt und abgeschlossen. Um zu einem späteren Zeitpunkt durchgehende grenzüberschreitende und umsteigefreie Buslinien zwischen Gams/Grabs und Trübbach/Sargans via Liechtenstein anbieten zu können, soll voraussichtlich zwischen 2025 und 2027 eine weitgehende Überarbeitung des Liechtensteiner Liniennetzes erfolgen. Hierfür wird eine umfassende Abstimmung mit verschiedenen Akteuren, eine intensive Vernehmlassung und Kommunikation von LIEmobil benötigt. Die entsprechenden Ressourcen werden 2024 aufgebaut. Die Vereinfachung der Tarifsituation im Dreiländereck wird weiterverfolgt. Betreffend den Einsatz von Ticketautomaten in den Bussen wird LIEmobil 2024 die Möglichkeit prüfen, sich an Lösungen von Schweizer Anbietern anzuschliessen. Die im Rahmen der «MAP 2030» definierten Massnahmen werden weiterverfolgt. Am 1. Januar 2024 konnte ein Pilot zur «Guest Mobility Card (GMC)» mit fünf Beherbergungsbetrieben in Liechtenstein gestartet werden. Diese Massnahme soll dazu beitragen, mehr Fahrgäste im Freizeitverkehr zu gewinnen und in diesem Bereich den Marktanteil von LIEmobil zu erhöhen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.05: 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
	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																													40%
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)] LIEmobil[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] --> Reg LIEmobil --> AHR LIEmobil --> ATG </pre>	<ul style="list-style-type: none"> Pilotbetrieb von LIEbike fortgeführt. Vier zusätzliche Ausleih- und Rückgabestationen in Betrieb genommen. LIEbike-App und Buchungssystem basierend auf Kundenrückmeldungen überarbeitet. LIEbike wird gemäss Zwischenergebnis mehrheitlich im Freizeitverkehr und von Touristen genutzt.

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"> Verlängerung des Pilotbetriebs «LIEbike» bis Ende 2024. Ausweitung des Netzes an Rückgabestationen. Anschliessend Auswertung des Pilots und Entscheid bezüglich des weiteren Vorgehens.
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 Fahrrad. Nach dem Start des Pilotbetriebs von LIEbike im September 2022 wurde die Versuchsphase im Berichtsjahr 2023 fortgeführt. Das LIEbike-Angebot war in den Gemeinden Vaduz, Schaan, Gamprin-Bendern, Eschen und Ruggell vorhanden. Insgesamt vier weitere Ausleih- und Rückgabestationen konnten 2023 durch LIEmobil sowie die jeweilige Standortgemeinde in Betrieb genommen werden. Basierend auf ersten Kundenrückmeldungen wurde das LIEbike-App sowie die Buchungssoftware im Jahr 2023 überarbeitet. Nach einem ersten positiven Zwischenergebnis Ende 2022 nach rund drei Monaten Versuchsbetrieb hat sich dieses bis September 2023 etwas relativiert. Ende 2023 kann festgehalten werden, dass sich bis zum September 2023 rund 1'600 Personen in der LIEbike-App registriert haben. Etwas mehr als 50 Prozent dieser Personen nutzten LIEbike anschliessend, insgesamt 24 Prozent der registrierten Personen nutzten LIEbike mehr als einmal. Aufgrund der Ausleihzeiten, der gefahrenen Routen (Ausleih- und Rückgabestationen) sowie der Herkunft der Nutzerinnen und Nutzer kann davon ausgegangen werden, dass LIEbike hauptsächlich im Freizeitverkehr und von Touristinnen und Touristen benutzt wird. Der Anteil von Pendlerinnen und Pendlern, welche LIEbike im Arbeitsverkehr nutzen, ist bisher verhältnismässig gering.

Massnahmen im laufenden Jahr

Der Versuchsbetrieb von LIEbike wird im laufenden Jahr fortgeführt. Er wurde im September 2023 nochmals um etwa ein Jahr, bis Ende 2024, verlängert. Um die Nutzung von LIEbike insbesondere im Arbeits- und Pendlerverkehr attraktiver zu gestalten, ist geplant, im laufenden Jahr weitere Rückgabestationen in den Talgemeinden sowie in Schellenberg zu realisieren. Es handelt sich hierbei vorwiegend um Stationen, welche keine grossen baulichen Massnahmen erfordern, sondern in der Regel nur mit der entsprechenden Signalisation bzw. entsprechendem Erscheinungsbild ausgestattet werden müssen. Voraussichtlich Ende des laufenden Jahres wird der Pilotbetrieb von LIEbike beendet werden und das Endergebnis ausgewertet. Im Laufe des Jahres wird geprüft, ob LIEbike dauerhaft weitergeführt werden kann oder ob alternative Lösungen ein grösseres Potenzial an Nutzerinnen und Nutzern erschliessen könnten.

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 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
- 2.04: 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 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					
Neuauflage Busbevorzugungskonzept																																	35
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"> 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"> Konzeptunterlagen grafisch zu Broschüre aufbereitet. Vorstellung der Broschüre und öffentliche Bereitstellung auf Webseite «mobilitaet2030.li». Übergabe Federführung vom AHR an das ATG. Vorbereitung und Beginn Umsetzung des Massnahmenpakets «Sofortmassnahmen». Pilotversuche zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeiten» mittels Baustellen-LSA vorbereitet. Verkehrsversuch in der Äulestrasse Vaduz durchgeführt und Ergebnisse der Regierung zur Kenntnis gebracht. Möglichkeiten zur Optimierung der LSA an der Engellekreuzung in Nendeln zugunsten des ÖV überprüft. 													
Risiken										Projekt-Budget										Nächste Schritte													
										<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Neuauflage Busbevorzugungskonzept</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>										Projekt	Status	Neuauflage Busbevorzugungskonzept		<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Massnahmenpakete entsprechend der Priorisierung im Busbevorzugungskonzept weiter vorantreiben. Pilotversuche zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeiten» durchführen. Ergebnisse und offene Fragen zum Verkehrsversuch «Äulestrasse» in Vaduz mit der Gemeinde klären. 									
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

Die Regierung genehmigte die erarbeitete Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts im Dezember 2022. Im Anschluss wurden die Konzeptunterlagen durch das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) sowie ein externes Büro bis Ende Februar 2023 grafisch zu einer Broschüre aufbereitet. Anfang März 2023 konnten die Ergebnisse der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts den Medienvertretern vorgestellt werden. Die erarbeitete Broschüre wurde anschliessend auf der Webseite «mobilitaet2030.li» öffentlich zur Verfügung gestellt. Die konzeptionellen Arbeiten zu diesem Projekt wurden somit im 1. Quartal 2023 abgeschlossen und die konkreten Massnahmen zur Umsetzung an das Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG) übergeben. Das ATG führte bereits parallel zu den letzten konzeptionellen Arbeiten Vorbereitungen für die Umsetzung der vorgesehenen Busbevorzugungsmassnahmen durch. Im Berichtsjahr wurden konkret die Pilotversuche zu den «Busbuchten ohne Überholmöglichkeiten» vorbereitet und ein Verkehrsversuch in der Äulestrasse in Vaduz durchgeführt. Bei letzterem standen die Auswirkungen des «Flächigen Querens» für Fussgängerinnen und Fussgänger im Fokus, zeitgleich konnten jedoch auch die Auswirkungen der Linksabbiege- und Linkseinbiegemöglichkeiten auf den Verkehrsfluss sowie den ÖV untersucht werden. Die aus dem Versuch gewonnenen Erkenntnisse brachte das ATG im Dezember des Berichtsjahres der Regierung zur Kenntnis. Es kann bisher festgehalten werden, dass durch den Versuch einige wertvolle Erkenntnisse für die weitere Projektbearbeitung gewonnen werden konnten. Des Weiteren untersuchte das ATG die Möglichkeiten zur Optimierung der LSA-Steuerung an der Engelkreuzung in Nendeln zugunsten des ÖV. Die hierfür erforderliche Anpassung an der Verkehrsführung in den angrenzenden Quartieren wurde jedoch als gegenwärtig nicht umsetzbar beurteilt.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr wird die Umsetzung der erarbeiteten Busbevorzugungsmassnahmen durch das ATG weiter vorangetrieben. In einem ersten Schritt wird das Massnahmenpaket «Sofortmassnahmen» angegangen. Unter anderem ist vorgesehen, an den Bushaltestellen Schaan Ivoclar in Richtung Schaan Zentrum und Eschen Presta in Richtung Eintrachtkreisel mittels Baustellen-Lichtsignalanlage Pilotversuche zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» durchzuführen. Eine allfällige bauliche Umsetzung von «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» erfolgt im Anschluss unter Einbezug der Ergebnisse der Versuche. Die aus dem Verkehrsversuch «Äulestrasse» gewonnenen Erkenntnisse sowie offene Fragen zum weiteren Vorgehen müssen vom ATG zunächst mit der Gemeinde besprochen 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
- 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 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
- 3.13: 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

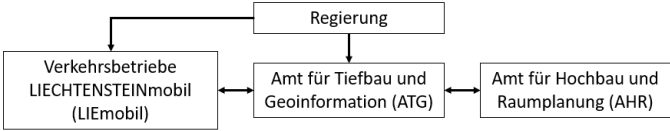
1.05 Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche

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																																	95
Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil																																	75
Erarbeitung Konzept «Haltestelle der Zukunft»																																	5
Steigerung der Attraktivität von Haltestellen und Wartebereichen																																	Daueraufgabe

Legende

 AHR: Initialisierung / Konzept	 AHR: Umsetzung	 AHR: Genehmigung/Beschlussfassung	 AHR & ATG: Daueraufgabe
 ATG: Studien / Konzepte	 ATG: Vorprojekt / Projekt	 ATG: Submission / Bau	 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] --> LIE[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] Reg --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] LIE <--> ATG ATG --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] </pre>	<ul style="list-style-type: none"> Vier zusätzliche Radabstellanlagen für LIEbike erstellt. Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIE-mobil weiter vorangetrieben. Erste Auslegeordnung betreffend der «Haltestelle der Zukunft» erarbeitet. Haltekanten bei mehreren Bushaltestellen behindertenkonform ausgebaut. 												
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>Ausstattung ausgewählter Haltest. mit Abstellanlagen f. LIEbike</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Konzept «Haltestellen der Zukunft»</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Steigerung Attraktivität Haltestellen und Wartebereiche</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;"> Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </p>	Projekt	Status	Ausstattung ausgewählter Haltest. mit Abstellanlagen f. LIEbike		Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern		Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil		Konzept «Haltestellen der Zukunft»		Steigerung Attraktivität Haltestellen und Wartebereiche		<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellen weiterer Radabstellanlagen für LIEbike, falls sich zusätzlicher Bedarf ergeben sollte. Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIE-mobil fortführen und voraussichtlich Ende 2024 abschliessen. Konzeptionelle Arbeiten zur «Bushaltestelle der Zukunft» durch LIEmobil und ATG weiterführen. Weitere Haltestellen behindertenkonform ausbauen.
Projekt	Status													
Ausstattung ausgewählter Haltest. mit Abstellanlagen f. LIEbike														
Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern														
Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil														
Konzept «Haltestellen der Zukunft»														
Steigerung Attraktivität Haltestellen und Wartebereiche														

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

LIEmobil errichtete zusammen mit den Standortgemeinden vier weitere Radabstellanlagen für «LIEbike», sodass nun auch dort Leih-Fahrräder ausgeliehen oder zurückgegeben werden können. Ausserdem konnten die Arbeiten zum Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil unter Federführung des ATG fortgeführt werden. Im Berichtsjahr starteten ATG und LIEmobil zudem die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Konzept «Haltestelle der Zukunft». Es wurde eine erste Auslegeordnung betreffend die Anforderungen der verschiedenen Akteure an die Haltestelleninfrastruktur erarbeitet. Mit diesem Konzept wird das Ziel verfolgt, zu klären, wie die LIEmobil-Haltestellen mit Blick auf die bestehenden und künftigen Anforderungen von ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern und weiteren Akteuren künftig zu gestalten sind. Es wird nicht beabsichtigt, alle bestehenden Bushaltestellen sofort durch neue zu ersetzen, sondern, unter Vorbehalt der Zustimmung durch die Regierung, schrittweise und langfristig im Rahmen von ohnehin erforderlichen Ersatzvornahmen bzw. Arbeiten an den Bushaltestellen die «Bushaltestellen der Zukunft» zu realisieren.

Des Weiteren wurden vom ATG im Berichtsjahr unter anderem die Haltekanten an den Bushaltestellen Klenn in Schellenberg, Mälsnerdorf in Balzers und Clunia in Nendeln behindertenkonform und somit komfortabler ausgebaut.

Massnahmen im laufenden Jahr

Nach der Verlängerung des Pilotbetriebs von «LIEbike» wird von Seiten LIEmobil die Erstellung von weiteren Rückgabestationen in den Talgemeinden sowie in Schellenberg angestrebt (vgl. Massnahme 1.03). Es wird davon ausgegangen, dass hierfür keine umfassenden baulichen Massnahmen mehr erforderlich sein werden, da meist nur noch die Signaletik von LIEbike angebracht werden muss. Sollte sich im laufenden Jahr von Seiten LIEmobil dennoch weiterer Bedarf nach Radabstellanlagen für LIEbike ergeben, werden diese durch das ATG nach Möglichkeit bereitgestellt. Die Überarbeitung des Haltestellenhandbuchs AHR/ATG/LIEmobil wird im laufenden Jahr unter Federführung des ATG fortgeführt und voraussichtlich bis Ende 2024 abgeschlossen. Zudem werden auch die konzeptionellen Arbeiten betreffend der «Haltestelle der Zukunft» weitergeführt. Es ist Anfang 2024 in einem nächsten Schritt ein gemeinsamer Austausch zwischen ATG und LIEmobil geplant. Ausserdem wird das ATG auch im laufenden Jahr weitere Bushaltestellen mit behindertenkonformen Haltekanten ausstatten bzw. diese ausbauen.

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

1.09 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																																	12
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 8: Digitalisierung (1.09, 2.02) Siehe Rückseite Die Massnahme 2.02 wurde mit der Massnahme 1.09 zusammengeführt und wird in diesem Rahmen weiterverfolgt. 							<pre> graph TD Regierung[Regierung] --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> LIE[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIE mobil)] AHR <--> Nachbarn[Nachbarkantone und -Länder] AHR <--> Vereine[Vereine, NGOs, externes Büro] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Gespräche mit verschiedenen Behörden, Anbietern und NGOs/Vereinen fortgeführt. Die Trilaterale Fachgruppe ÖV hat ihre Arbeiten zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Tarifsituation aufgenommen. 												
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 und Steigerung der Effizienz in der indiv. Mobilität</td> <td style="background-color: #c6e0b4;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten														Projekt	Status	Nutzung digitaler Angebote f. Fahrplan-, Ticket-, Mobilitätslösungen und Steigerung der Effizienz in der indiv. Mobilität		<ul style="list-style-type: none"> Gespräche mit Anbietern von Mobilitätsplattformen weiterführen, wobei der Fokus auf einem einfachen Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten zum MIV liegen soll. Arbeiten zur Vereinfachung der Tarifsituation im Dreiländereck Schweiz, Österreich und Liechtenstein fort-führen. 								
Projekt	Status																																
Nutzung digitaler Angebote f. Fahrplan-, Ticket-, Mobilitätslösungen und Steigerung der Effizienz in der indiv. Mobilität																																	

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

Die Massnahme 2.02 wurde mit der Massnahme 1.09 zusammengeführt, da die Entwicklung von nur einer Mobilitätsplattform für alle Mobilitätsangebote (Fuss-/Radverkehr, ÖV, MIV) angestrebt wird.

Im Berichtsjahr wurden die identifizierten Stossrichtungen von Seiten AHR, ATG und LIEmobil weiter vertieft. Insbesondere die nach Liechtenstein einpendelnden Arbeitskräfte haben Kenntnis über ihren Arbeitsweg und die bestehenden Mobilitätsangeboten auf den entsprechenden Relationen. Aus diesem Grund wird in erster Linie nicht eine Mobilitätsplattform angestrebt, welche die Nutzerinnen und Nutzer über bestehende Mobilitätsangebote informiert, sondern eine Plattform, welche den Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln zum motorisierten Individualverkehr (MIV) vereinfacht. Beispielsweise sollen grenzüberschreitende Mobilitätsangebote einfacher benutzt und auch multimodale Angebote mit möglichst nur einem Ticket genutzt werden können. Es wird weiterhin eine möglichst einheitliche Mobilitätsplattform für den funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein angestrebt.

Das AHR stand im Berichtsjahr im Austausch mit diversen Akteuren im Bereich von digitalen Mobilitätsangeboten bzw. Mobilitätsdatenplattformen. Es konnten auch bestehende Mobilitätsdatenplattformen getestet werden.

Als Grundlage für einen einfachen Zugang zu Mobilitätsangeboten bedarf es möglichst einfachen und verständlichen Tarifstrukturen und Preise. Im Rahmen der trilateralen Fachgruppe ÖV, welche wiederum auf der trilateralen Absichtserklärung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV basiert, fanden deshalb mehrere Gespräche mit den Tarifverbänden Vorarlberg (VVV), dem Ostschweizer Tarifverbund (OTV) und LIEmobil statt.

Massnahmen im laufenden Jahr

Diese Massnahme wird im laufenden Jahr von Seiten AHR, ATG und LIEmobil weiterverfolgt. Es werden bei Bedarf weitere Gespräche mit Akteuren in diesem Fachbereich geführt und das Angebot von «Whim» wird weiter überprüft. Insbesondere soll die Frage geklärt werden, inwiefern eine Mobilitätsdatenplattform allenfalls in das betriebliche Mobilitätsmanagement von Unternehmen integriert werden könnte. Dies würde den Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten weiter vereinfachen bzw. allfällige Hürden abbauen. Zudem werden durch die Trilaterale Fachgruppe ÖV die Arbeiten an Massnahmen zur Vereinfachung der Tarifsituation im grenzüberschreitenden Raum St. Gallen, Vorarlberg und Liechtenstein weitergeführt.

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
- 1.10: 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
- 2.02: Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

- 2.04: 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
- 3.04: Prüfung neuer Verkehrssysteme zur Erschliessung des ganzen Landes als Ergänzung zur S-Bahn
- 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

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																																	15
Erweiterung Hauptradroutennetz																																	15
Überpr./Erweit. (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellw.																																	15
Überpr./Erweit.(Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radw. in Hangl.																																	15

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"> Routennetz Alltags-Radverkehr basierend auf 1. Forum überarbeitet und Routennetz Freizeit-Radverkehr entworfen. Grenzüberschreitende Abstimmung der Routennetze. Erarbeitung von Massnahmenblätter begonnen. Überarbeitung der Regelung bzgl. Zuständigkeiten zwischen Land und Gemeinden gestartet. 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> <th style="width: 80%;">Projekt</th> <th style="width: 20%;">Status</th> </tr> <tr> <td>Überarbeitung (Haupt-) Radroutennetz Liechtenstein</td> <td style="text-align: center;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"> Budget eingehalten</td> <td style="width: 33%;"> Budget kritisch</td> <td style="width: 33%;"> Budget überschritten</td> </tr> </table>	Projekt	Status	Überarbeitung (Haupt-) Radroutennetz Liechtenstein		Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten	<ul style="list-style-type: none"> Finalisierung Routennetze und Massnahmenblätter sowie Regelung «Zuständigkeiten» im Entwurf. Abstimmung der Entwürfe der Routennetze, der Massnahmenblätter sowie der Regelung «Zuständigkeiten» in bilateralen Gemeindeggesprächen. Überprüfung der Möglichkeiten zum Einsatz von Radplattformen. 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 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

Im Dezember 2022 fand ein 1. Forum zur Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes statt. Basierend auf diesen Erkenntnissen wurde im Berichtsjahr 2023 das Routennetz für den Alltags-Radverkehr überarbeitet und ein Entwurf des Freizeitradroutennetzes erstellt. Die Routennetze wurden im Rahmen von Koordinationssitzungen grenzüberschreitend mit dem Land Vorarlberg, den Kantonen St. Gallen und Graubünden, der Stadt Feldkirch sowie der Gemeinde Fläsch abgestimmt. Basierend auf dem künftigen Routennetz wurde ausserdem damit gestartet, Massnahmenblätter zu erarbeiten. Von Seiten ATG wurde im Berichtsjahr 2023 zudem damit begonnen, die Regelung zwischen Land und Gemeinden bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur zu überarbeiten. Das ATG führte im Berichtsjahr ausserdem die Planung und den Landerwerb für eine Radwegverbindung vom Grenzübergang Schaanwald-Tisis bis Schaanwald, Zuschg fort. Dies in Abstimmung mit dem Land Vorarlberg und der Stadt Feldkirch. Es bestehen Abhängigkeiten zu den Entwicklungsabsichten des Schweizer Zolls bezüglich des Zollamtsplatzes Schaanwald. Als weitere Sofortmassnahmen führte das ATG die Planung der Radkriechspur zwischen Schaan und Planken in einer weiteren Etappe fort. Zudem wurden Radkriechspuren in Gamprin, Schellenberg und Mauren markiert. In Ruggell wurde die Sanierung der Landstrasse innerorts mit beidseitiger Radverkehrsinfrastruktur fortgeführt und es wurden auch weitere kleinere Anpassungen an der Signalisation sowie an Randsteinen/Absätzen als Sofortmassnahmen vorgenommen.

Parallel dazu wurden in Abstimmung mit der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein die Arbeiten betreffend zusätzlicher Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein weitergeführt und die Überarbeitung der Radwegsignalisation (1.15) weitergetrieben.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten an den Routennetzen, Massnahmen und Massnahmenblätter sowie an der Regelung der Zuständigkeiten zwischen Land und Gemeinden vorerst abgeschlossen. Die Entwürfe der Konzeptinhalte werden im Anschluss im Rahmen von bilateralen Gemeindeggesprächen mit den Liechtensteiner Standortgemeinden individuell besprochen und koordiniert. Im Gegensatz zu einem 2. Forum, wo alle Gemeinden gleichzeitig mitwirken, können die Anliegen der Standortgemeinden so spezifischer diskutiert und die Konzeptinhalte besser abgestimmt werden. Zudem werden noch offene rechtliche Fragestellungen, insbesondere im Zusammenhang mit Natur und Umwelt, zu klären sein. Nach einer weiteren Überarbeitungsschleife ist vorgesehen, vor Beginn der Vernehmlassung, eine weitere Mitwirkungsveranstaltung unter Einbezug der Gemeinden, Vereine und Verbände durchzuführen. Des Weiteren wird im laufenden Jahr die Einführung von Radplattformen vertieft geprüft. Diese könnten ein interessantes Werkzeug zur verstärkten Integration der Radfahrenden in die Planungsprozesse bzw. zur Verstärkung der Kommunikation diesbezüglich sein. Die Arbeiten betreffend zusätzlicher rheinquerender Fuss-/Radverkehrsbrücken, der Überarbeitung der Radwegsignalisation (1.15) sowie zur Umsetzung von Sofortmassnahmen zugunsten des Radverkehrs werden weiter vorangetrieben. Als Sofortmassnahme ist unter anderem vorgesehen, die bereits geplante

Etappe der Radkriechspur Schaan-Planken zu realisieren und für weitere Etappen die Planungen anzustossen. Zudem ist vorgesehen, auf der Benderer Strasse zwischen Schaan und Bendern eine Querungshilfe für Radfahrerinnen und Radfahrer zu planen und realisieren.

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																											15				
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] --> V[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] R --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] R --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] V <--> ATG ATG <--> AHR </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Diverse ÖV-Haltestellen i.Z.m. «LIEbike» im Jahr 2022 mit Radabstellanlagen ausgestattet. Vier weitere Radabstellanlagen für «LIEbike» zusammen mit Standortgemeinden erstellt. Zusätzliche Radabstellanlagen bei öffentlichen Einrichtungen geplant bzw. erstellt. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th style="width: 80%;">Projekt</th> <th style="width: 20%;">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:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten														Projekt	Status	Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen		<ul style="list-style-type: none"> Bei Bedarf 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 bereits im Jahr 2022 diverse ÖV-Haltestellen mit Radabstellanlagen ausgestattet werden. Um das Netz an Rückgabe- und Ausleihstationen auszubauen, errichtete LIEmobil zusammen mit den Standortgemeinden im Berichtsjahr vier weitere «LIEbike»-Stationen, auch abseits der ÖV-Haltestellen. Zudem wurden im Jahr 2023 neue Radabstellanlage bei den öffentlichen Einrichtungen «Clunia» in Nendeln und Dienstleistungszentrum «Giessen» geplant bzw. geschaffen.

Massnahmen im laufenden Jahr

Der Pilotbetrieb von LIEbike wird um ein weiteres Jahr bis Mitte 2024 verlängert. Sofern sich deshalb Bedarf für weitere Radabstellanlagen an ÖV-Haltestellen ergeben sollte, wird das ATG diese überprüfen und nach Möglichkeit entsprechend errichten. Parallel dazu wird das ATG bei Interesse und Bedarf laufend auch weitere öffentliche Einrichtungen mit Abstellanlagen ausstatten. Nach Abschluss des «LIEbike»-Pilotbetriebs ist geplant, ab Ende 2024 ein ganzheitliches Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen zu erarbeiten und anschliessend weitere Massnahmen umzusetzen. Die Erkenntnisse aus dem Pilotbetrieb von «LIEbike» sollen dabei berücksichtigt werden. Zur Sicherstellung der optimalen Erreichbarkeit der Radabstellanlagen ist unter anderem auch der Entwurf des künftigen Hauptradroutennetzes (vgl. Massnahmen 1.10 bis 1.13) als Grundlage einzubeziehen.

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 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
- 3.15: 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																																	50
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)] ATG <--> G[Gemeinden] ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] </pre>												<ul style="list-style-type: none"> Radwegsignalisation entlang der Landstrassen im ganzen Land überprüft. Entlang von Landstrassen innerorts wurde die Signalisation «Fuss- und Radweg» durch die Signalisation «Fussweg mit Radfahrer gestattet» ersetzt. Informationskampagne durchgeführt. 																	
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"> Verbesserungsmassnahmen zugunsten eines einheitlichen Standards bei der Signalisation umgesetzt. Anpassung der Signalisation Fuss- und Radweg» bzw. «Fussweg mit Radfahrer gestattet» im Grosskreisel Schaan. Überprüfung und Verbesserung der Radwegsignalisation abseits der Landstrassen muss durch Standortgemeinden erfolgen. 													
Projekt	Status																																
Landesweite Anpassung Radwegsignalisation																																	

1.15 Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation

Massnahmenbeschrieb 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 sollen mehr Klarheit und Sicherheit für Radfahrer und auch Fussgänger schaffen.

Massnahmen im Berichtsjahr

Die Radwegsignalisation entlang der Landstrassen konnte von Seiten ATG bereits im Jahr 2022 landesweit überprüft werden. Wo erforderlich, wurden entsprechende Verbesserungsmassnahmen ausgearbeitet und bei Bedarf auch mit den Standortgemeinden abgesprochen. Der mögliche Massnahmenfächer beinhaltete kurzfristig umsetzbare Massnahmen, wie beispielsweise der Ersatz von vergilbter/verblichener Beschriftungen und Markierungen, konnte aber auch längerfristige Massnahmen wie Anpassungen an bestehenden Vortrittsregelungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen umfassen. Der Fokus lag insbesondere darauf, einen einheitlichen Standard bei der Signalisation von Radwegen, Fusswegen und kombinierten Fuss- und Radwegen (Benützungsgebot für Radfahrer) sowie Fusswegen mit Radfahrer gestattet (kein Benützungsgebot für Radfahrer) zu schaffen. Vor allem in den Innerortsbereichen entlang der Landstrassen wurde im Berichtsjahr die Signalisation «Fuss- und Radweg» durch «Fussweg mit Radfahrer gestattet» ersetzt. Dies erlaubt es den schnelleren Radfahrern, auch die Strassenfahrbahn zu benützen. Zudem sind Motorfahräder mit Tretunterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h («schnelle E-Bikes») hiermit verpflichtet, den Motor auf diesen Fusswegen auszuschalten oder mit eingeschaltetem Motor die Strassenfahrbahn zu benützen. Des Weiteren führte das ATG im Berichtsjahr eine Informationskampagne durch, um Radfahrerinnen und Radfahrer mit Fahrrädern, E-Bikes (bis 25 km/h) und Motorfahrrädern (bis 45 km/h) zur Benützung der korrekten Verkehrsinfrastruktur (MIV-Fahrbahn, Radwege etc.) zu sensibilisieren. Die Informationen sind auch nach Abschluss der Kampagne auf der Webseite des ATG unter <https://www.llv.li/de/landesverwaltung/amt-fuer-tiefbau-und-geoinformation/infrastrukturbau/information-fuer-radfahrende> verfügbar.

Massnahmen im laufenden Jahr

Entlang der Landstrassen konnten von Seiten ATG alle definierten Verbesserungsmassnahmen umgesetzt werden. Einzig im Bereich des Grosskreises in Schaan muss das ATG im laufenden Jahr die Signalisation «Fuss- und Radweg» zu «Fussweg mit Radfahrer gestattet» noch anpassen. Dies war aufgrund der dort vorhandenen Baustellen bisher nicht möglich. Die übrige Radverkehrsinfrastruktur abseits der Landstrassen muss aufgrund der Zuständigkeiten durch die jeweiligen Standortgemeinden überprüft und bei Bedarf verbessert werden. Da diese Regelung im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes (vgl. Massnahmen 1.10 bis 1.13) revidiert wird, können sich allenfalls wieder Änderungen ergeben.

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 Industriebringers 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																													7				
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) Strassengesetz/Expropriationsgesetz: Das Vorliegen dieser beiden Gesetze würde die Realisierung der erarbeiteten Massnahmen beschleunigen. Siehe Rückseite 																					<ul style="list-style-type: none"> Konzeptionelle Überlegungen zu Pfortneranlagen für den öff. Verkehr im Rahmen des Busbevorzugungskonzepts. Verkehrsversuch «Pfortnerung an der Zollstrasse, Schaan» durch LIEmobil im Jahr 2022 durchgeführt. Umsetzung erster Busbevorzugungsmassnahmen gestartet. Zudem technische Rahmenbedingungen zur Pfortnerung an der Zollstrasse in Schaan untersucht. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrsversuch: Pfortnerung Zollstrasse, Schaan</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </p>														Projekt	Status	Verkehrsversuch: Pfortnerung Zollstrasse, Schaan		Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs		<ul style="list-style-type: none"> Pilotversuch zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» an mehreren Standorten durchführen. Umsetzung weiterer Busbevorzugungsmassnahmen entsprechend ihrer Prioritäten, auch im Zusammenhang mit Pfortneranlagen. 						
Projekt	Status																																
Verkehrsversuch: Pfortnerung Zollstrasse, Schaan																																	
Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs																																	

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

Die konzeptionellen Überlegungen zu Pförtneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV wurden im Rahmen des Busbevorzugungskonzepts (vgl. Massnahme 1.04) angestellt. Gemäss Regierungsbeschluss (LNR 2017-1160) wurden die bestehenden Pförtneranlagen bisher stets wie reguläre Lichtsignalanlagen betrieben. Das heisst, sie wurden verwendet, um dem Linienbus auf der Busspur unmittelbar vor der Lichtsignalanlage das Einfädeln in die Normalspur zu erleichtern. In den verschiedenen Massnahmenpaketen der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts sind nun erstmals auch «echte» Pförtneranlagen mit Dosierung des MIV angedacht. Hierbei wird der Verkehr vor einer staubelasteten Stelle zurückgehalten und nur dosiert abgelassen, um den Verkehrsfluss an der bisher staubelasteten Stelle im Strassennetz flüssig zu halten. Durch eine eigene Fahrspur wird es dem Linienbus ermöglicht, den aufgehaltene restlichen Verkehr zu umfahren. Bereits 2022 führte LIEmobil gestützt auf der Massnahme 2.03 einen Verkehrsversuch zu Pförtneranlagen durch. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens zum Zeitpunkt des Verkehrsversuchs konnten jedoch keine aussagekräftigen Ergebnisse erzielt werden. Es wurde deshalb entschieden, anstatt eines weiteren Versuchs künftig im Zuge des Umsetzungsprozesses der Pförtner-Massnahmen aus dem Busbevorzugungskonzept situationsbezogen laufen Anpassungen an den «echten» Pförtneranlagen vorzunehmen, sofern dies erforderlich ist.

Das Busbevorzugungskonzept wurde im 1. Quartal 2023 durch die Regierung genehmigt und anschliessend veröffentlicht. Von Seiten ATG wurden im Berichtsjahr die ersten darin enthaltenen Massnahmen entsprechend ihrer Prioritäten angegangen. Es wurde ein Verkehrsversuch zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeiten» vorbereitet und ein Verkehrsversuch in der Äulestrasse in Vaduz vorbereitet sowie durchgeführt. Bei Ersterem mussten insbesondere die Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Bei Letzterem stand die temporäre Einführung und Überprüfung des «Flächigen Querens» für Fussgänger im Zentrum. Es konnten zusätzlich aber auch die Auswirkungen der Linkseinbiege- und Linksabbiegemöglichkeiten auf den Verkehrsfluss sowie den Busverkehr untersucht werden (vgl. auch Massnahme 1.04). Das ATG überprüfte im Berichtsjahr zudem erste technische Rahmenbedingungen zur Pförtnerung an der Zollstrasse in Schaan.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden von Seiten ATG die Massnahmen aus dem erarbeiteten und von der Regierung genehmigten Busbevorzugungskonzept weiter vorangetrieben. Dies erfolgt in Abstimmung mit dem AHR, LIEmobil sowie den Standortgemeinden und entsprechend der im Konzept zugewiesenen Prioritäten. Es ist geplant, versuchsweise «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» an verschiedenen Standorten zu testen und die Arbeiten für Massnahmen im Zusammenhang mit Pförtneranlagen weiter voranzutreiben.

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	[Blue cells representing ongoing tasks]																											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 A[Regierung] --> B[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Trilateraler Lenkungsausschuss mit Österreich und der Schweiz bezüglich Bahn. Erste Vorbereitungen für das Projekt Bodanrail 2045 durch IBK-Kommission gestartet. Doppelspurausbau (abschnittsweise) bis Fahrplanwechsel 2024/2025. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Aktive Beobachtung grenznaher Eisenbahnprojekten</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten														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 trilateralen Lenkungsausschusses «Bahn» wieder ein Austausch mit der Republik Österreich und der Schweizer Eidgenossenschaft in Konstanz (D) statt. Nachdem im Jahr 2022 basierend auf der Strategie 2023-2027 der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK) das Projekt BODANRAIL 2045 beschlossen wurde, konnten hierzu im Berichtsjahr erste Vorbereitungsarbeiten vorgenommen werden. Dieses Projekt zielt auf längerfristig kürzere Reisezeiten im grenzüberschreitenden Schienenverkehr (Bodenseeraum), mehr Direktverbindungen und besser abgestimmte Anschlüsse. Auf der Schweizer Seite des Rheintals wurde im Berichtsjahr ausserdem der abschnittsweise Doppelspurausbau des Bahntrassees durch die SBB weiter vorangetrieben. Nach dem Spatenstich im Jahr 2022, konnten die Bauarbeiten zwischen Buchs und Altstätten Ende Oktober 2023 fertiggestellt werden. Die Einschränkungen für Reisende auf dieser Strecke konnten aufgehoben werden. Per Ende Oktober 2023 starteten gleichzeitig jedoch die Bauarbeiten zwischen Buchs und Sargans. Bis voraussichtlich Oktober 2024 bleibt die Bahnstrecke zwischen Buchs und Sargans jeweils nachts für den Zugverkehr unterbrochen (mit Ausnahme von Samstagnacht). Tagsüber können die Züge mit reduzierter Geschwindigkeit verkehren, weshalb Fahrplananpassungen vorgenommen werden mussten. Voraussichtlich per Fahrplanwechsel 2024/2025 kann das Angebotsniveau auf der Strecke St. Gallen – Sargans (bzw. Chur) dann auf einen Halbstundentakt (IR/RE) ausgebaut werden. Auf dieser Grundlage bauen die Buskonzepte für die Regionen Werdenberg/Obertoggenburg und Sarganserland auf. Hierzu konnten im Berichtsjahr weitere notwendige Vertiefungsarbeiten vorgenommen werden. Zudem wurden die Auswirkungen auf Liechtenstein überprüft und in die weiteren Planungen auf Seiten Liechtenstein eingespeist. Zudem wurden von Schweizer Seite die Arbeiten für den zusätzlichen Bahnhof Trübbach Fährhütte aufgenommen.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr werden die grenznahen Eisenbahninfrastrukturprojekte mit Einfluss auf Liechtenstein aktiv weiterbeobachtet und bezüglich der Auswirkungen auf Liechtenstein überprüft. Das nächste Treffen des trilateralen Lenkungsausschusses Bahn wird im Jahr 2024 voraussichtlich in Liechtenstein durchgeführt. Die entsprechenden Vorbereitungen wurden gestartet. Die Arbeiten an den Buskonzepten Werdenberg und Sarganserland werden voraussichtlich finalisiert werden können. Auf Liechtensteiner Seite werden basierend hierauf die entsprechenden Vorbereitungen zur Gewährleistung der grenzüberschreitenden Busverbindungen getroffen. Im Zusammenhang mit dem Projekt BODANRAIL 2045 wird durch die IBK-Kommission Verkehr mit Unterstützung eines externen Büros im laufenden Jahr unter Berücksichtigung der nationalen Planungen eine erste Überprüfung des Angebotskonzepts durchgeführt. Die Bauarbeiten betreffend dem Doppelspurausbau sowie dem Bahnhof Trübbach Fährhütte werden auf Schweizer Seite 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
- 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		
	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 [%]		
Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag																													5		
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: #FFFACD; 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: #FFD700; 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: #FFA500; 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;"> <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: #2E8B57; border: 1px solid black;"></div> ATG: Submission / Bau </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></div> AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung </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: 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 Reg[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation ATG] ATG <--> ASTRA[Bundesamt für Strassen ASTRA] ATG <--> TG[St.Gallen Tiefbauamt Kanton] ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung AHR] ATG --> EPB[Externes Planungsbüro] </pre>												<ul style="list-style-type: none"> Präsentation der Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern durch die Gemeinde und Durchführung eines Bevölkerungs-Workshops (3.09, 3.10). Die Gemeinde startete ein Dialogverfahren für eine Masterplanung in Unterbendern (3.09, 3.10). Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts Bendern-Haag (3.09, 3.10) durch ATG fortgeführt und aufgrund Masterplanung pausiert. Start Studie für eine Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag durch Gemeinde. 													
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: #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	Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag		<ul style="list-style-type: none"> Abschluss des Dialogverfahrens bzw. der Masterplanung durch Gemeinde. Fortführen und Abschliessen der Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts Bendern-Haag auf Basis der Ergebnisse des Dialogverfahrens. Fortführung der Studie für eine Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag durch die Gemeinde. 									
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 Strassenbrücken könnten die frei werdenden Radspuren 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 vom ATG erstellten und von der Regierung zur Kenntnis genommene Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie das städtebauliche Konzept (SBK) der Gemeinde Gamprin vorgegeben. Das Letztere wurde von der Gemeinde im Januar 2023 der Bevölkerung vorgestellt. Im März 2023 fand anschliessend ein Mitwirkungs-Workshop mit der Bevölkerung statt. Im August 2023 startete die Gemeinde ausserdem ein Dialogverfahren zur «Entwicklung Unterbendern». Im Zuge dieses Prozesses sollen alle bisherigen Erkenntnisse in einem Masterplan zusammengeführt werden. Das ATG führte die Vertiefung des GVK zu Beginn des Berichtsjahres fort, dies auf Grundlage von vorgängig durchgeführten Verkehrserhebungen. Insbesondere die relevanten Grundlagen konnten aktualisiert werden. Mit dieser Vertiefung soll vor allem die künftige Führung von ÖV, Fuss- und Radverkehr definiert werden. Für weitere Arbeitsschritte dieser Vertiefung werden jedoch die Ergebnisse der Masterplanung bzw. des Dialogverfahrens benötigt, weshalb die Arbeiten von Seiten ATG vorerst pausiert werden mussten. Im Rahmen der Erarbeitung der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein wurde im Berichtsjahr ausserdem eine erste Koordinationssitzung bezüglich einer Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag mit den beiden Standortgemeinden, dem Kanton St. Gallen, der Geschäftsstelle sowie dem AHR und ATG durchgeführt. In der Folge nahm die Gemeinde Gamprin Ende 2023 die Arbeiten für eine Studie betreffend einer Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag auf. Auch diese Tätigkeiten sind mit dem parallelaufenden Dialogverfahren sowie der Vertiefung des GVK abzustimmen. Zudem bildet auch das in Überarbeitung befindliche (Haupt-) Radroutenkonzept eine zentrale Grundlage für eine künftige Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Bendern und Haag.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Gemeinde Gamprin führt das Dialogverfahren für einen Masterplan «Entwicklung Unterbendern» im laufenden Jahr fort. Es soll voraussichtlich im selben Jahr abgeschlossen werden. Auf dieser Basis kann von Seiten ATG anschliessend die Verfeinerung des GVK weitergeführt und abgeschlossen werden. Zudem wird von Seiten der Gemeinde die Studie betreffend der Fuss- und Radverkehrsbrücke weiterbearbeitet. Es wird das Ziel verfolgt, dieses Projekt voraussichtlich als A-Massnahme in das Agglomerationsprogramm der 5. Generation aufzunehmen. Letzteres muss Anfang 2025 beim Bund zur Prüfung eingereicht werden, weshalb die noch ausstehenden Arbeiten zur Fuss- und Radverkehrsbrücke eng einzutakten und auf den Zeitplan des Agglomerationsprogramms abzustimmen sind. Ein finaler Entscheid bezüglich dem Umsetzungshorizont der Massnahme steht noch aus. Zudem sind die Inhalte des SBK, des GVK, des Masterplans sowie der Studie zur Fuss-/Radverkehrsbrücke laufend untereinander zu koordinieren.

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	
Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald																													15
Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Balzers																													0
Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken																													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			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) Siehe Rückseite 	<pre> graph TD Reg[Regierung] --> EPB[Externes Planungsbüro] Reg --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Reg --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] EPB <--> ATG NGOs[NGOs, Vereine/ Verbände] <--> ATG ATG <--> AHR </pre>	<ul style="list-style-type: none"> Die Überarbeitung des Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetzes und Erarbeitung der 5. Generation des Agglomerationsprogramms wurde 2023 fortgeführt. Standortevaluation betreffend Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald durch Gemeinde durchgeführt und Brückenstandort südlich der Rheinbrücke definiert. Zur Fuss-/Radverkehrsbrücke Triesen-Sevelen fanden weitere Gespräche auf kommunaler Ebene statt. Die Federführung liegt weiterhin bei den Gemeinden. Erste Idee für eine weitere Fuss-/Radverkehrsbrücke zwischen Sargans und Balzers zur Diskussion gebracht. 											
Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Balzers</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken</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	Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald		Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Balzers		Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken		Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten	<ul style="list-style-type: none"> Das Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetz und das Agglomerationsprogramm wird weiterbearbeitet. Abschluss Vorstudie für die Radverkehrsbrücke Ruggell, anschliessend Projektwettbewerb durchführen. Gespräche zwischen Sevelen und Triesen werden weitergeführt. Idee einer Radbrücke Balzers-Sargans wird geprüft.
Projekt	Status												
Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald													
Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Balzers													
Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken													
Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten											

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

Die Überarbeitung des Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetzes wurde im Berichtsjahr von Seiten AHR weiter vorangetrieben. Es bildet eine wichtige Grundlage zur Gewährleistung der optimalen Anbindung der Radverkehrsbrücken an das weitere Radwegnetz. Zudem wurden die Arbeiten zur 5. Generation des Agglomerationsprogramms fortgeführt, in dessen Rahmen auch eine erste Besprechung bezüglich der Radverkehrsbrücken mit dem ASTRA, dem Kanton St. Gallen, den Schweizer und Liechtensteiner Standortgemeinden sowie dem AHR und ATG durchgeführt werden konnte. Die Federführung für Arbeiten betreffend rheinquerender Fuss- und Radverkehrsbrücken liegt bei den Gemeinden. Die Gemeinde Ruggell führte im Berichtsjahr deshalb zusammen mit der Gemeinde Sennwald, dem Kanton St. Gallen und dem ATG eine Standortevaluation bzw. Variantenprüfung für eine von der MIV-Brücke losgelöste Radverkehrsbrücke durch. Als Ergebnis wurde ein Brückenstandort direkt südlich der bestehenden Rheinbrücke definiert. Ende 2023 konnte durch die Gemeinde zudem der Auftrag für eine Vorstudie vergeben und die entsprechenden Arbeiten gestartet werden. Bezüglich einer Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Sevelen fanden im Berichtsjahr weitere Gespräche zwischen den Gemeinden statt. Die Federführung bei diesem Projekt liegt weiterhin bei den Standortgemeinden. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein wurde zudem die Idee einer weiteren Fuss- und Radverkehrsbrücke im Bereich Balzers-Sargans zur Sprache gebracht.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr wird sowohl die Überarbeitung des Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetzes als auch die Erarbeitung der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein weiter vorangetrieben. Letzteres muss Anfang 2025 beim Bund zur Prüfung eingereicht werden. Aufgrund des fortgeschrittenen Bearbeitungsstands der Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald wird derzeit beabsichtigt, dieses Projekt als A-Massnahme in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen. Dieser Umsetzungshorizont sieht eine Umsetzung des Projekts in den Jahren 2028 bis 2032 vor. Die Gemeinde Ruggell treibt die Vorstudie betreffend der Fuss- und Radverkehrsbrücke weiter voran. In einem späteren Schritt wird voraussichtlich ein Projektwettbewerb durchgeführt. Betreffend der Radverkehrsbrücke Triesen-Sevelen werden im laufenden Jahr die Gespräche auf Gemeindeebene fortgeführt. Der Lead diesbezüglich liegt bei den Gemeinden. Ebenso wird die Idee einer zusätzlichen Fuss-/Radverkehrsbrücke zwischen Balzers und Sargans überprüft und allenfalls langfristig weiterverfolgt.

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 Industriebringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone

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

3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendorf-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 ATG: 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 Regierung --> AU[Amt für Umwelt (AU)] Regierung --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Regierung --> 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. Projektarbeiten pausiert. Eingang Entscheid des Staatsgerichtshofs zugunsten des Projekts Industriebzubringer Ende 2023. 												
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: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>														Projekt	Status	Realisierung Industriebzubr. Vaduz-Triesen u. Verlegung Radweg		<ul style="list-style-type: none"> 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

Nachdem die Regierung im Jahr 2022 positiv über das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Industriebringer Vaduz-Triesen mit Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone entschied, legte ein Anwohner Beschwerde gegen diesen Entscheid ein. In der Folge musste im Berichtsjahr das entsprechende Urteil des Staatsgerichtshofs abgewartet werden, bevor die Arbeiten fortgeführt werden konnten. Die Koordination mit verschiedenen parallellaufenden Planungen, wie beispielsweise die Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradrou-tennetzes, konnte im Berichtsjahr jedoch vorgenommen werden (vgl. Massnahmen 1.10 bis 1.13). Ende 2023 ging schliesslich das Urteil des Staatsgerichtshofs ein, wonach das Projekt «Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen» weiterbearbeitet werden kann.

Massnahmen im laufenden Jahr

Basierend auf dem positiven Urteil des Staatsgerichtshofs zugunsten des Industriebringers können die Planungsarbeiten im laufenden Jahr fortgeführt werden. In einem ersten Schritt wird das Bauprojekt mit Kostenvoranschlag aktualisiert. Im Anschluss wird von Seiten ATG ein Bericht und Antrag zu Händen des Landtags betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredits ausgearbeitet. Dieser wird dem Landtag voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024 unterbreitet. Nach Genehmigung des Verpflichtungskredits folgt in einem weiteren Schritt die Umsetzung. Die Arbeiten zur Realisierung des Industriebringers Vaduz-Triesen 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: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradrou-tennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradrou-tennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrou-tennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrou-tennetzes 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)	[Timeline visualization with colored cells]																				20								
Optimierung Verkehrsknoten beim Rheinübergang («Vollausbau»)	[Timeline visualization with colored cells]																				13								

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 Offene Fragen im Zusammenhang mit Neubau Landesspital, Industriezubringer und weiteren Projekten geklärt. Zustandsbeurteilung der Rheinbrücke zusammen mit Kanton St. Gallen durchgeführt.

Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte									
<p>[Empty]</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Teilausbau: 3 Fahrspuren auf Rheinbrücke (vgl. 2.01)</td> <td style="background-color: #d9ead3;"></td> </tr> <tr> <td>Optimierung Verkehrsknoten beim Rheinübergang (Vollausbau)</td> <td style="background-color: #d9ead3;"></td> </tr> </tbody> </table> <div style="margin-top: 5px;"> <p>Legende:</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"> Budget eingehalten</td> <td style="width: 33%;"> Budget kritisch</td> <td style="width: 33%;"> Budget überschritten</td> </tr> </table> </div>	Projekt	Status	Teilausbau: 3 Fahrspuren auf Rheinbrücke (vgl. 2.01)		Optimierung Verkehrsknoten beim Rheinübergang (Vollausbau)		Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten	<ul style="list-style-type: none"> Auswertung der Zustandsbeurteilung zusammen mit dem Kanton St. Gallen und dem Fachbüro. Festlegen des weiteren Vorgehens auf Grundlage der Ergebnisse der Zustandsbeurteilung.
Projekt	Status										
Teilausbau: 3 Fahrspuren auf Rheinbrücke (vgl. 2.01)											
Optimierung Verkehrsknoten beim Rheinübergang (Vollausbau)											
Budget eingehalten	Budget kritisch	Budget überschritten									

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 Industriebühnen 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.

Im Berichtsjahr konnten von Seiten ATG diverse offene Fragen im Zusammenhang mit dem Neubau des Landesspitals, der Anbindung des Industriebühnen Vaduz-Triesen sowie der Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone (vgl. Massnahme 3.06) geklärt werden. Als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte beauftragte das ATG zusammen mit dem Kanton St. Gallen ausserdem ein externes Fachbüro zur Durchführung einer Zustandsbeurteilung an der heute bestehenden Brücke. Die entsprechende Überprüfung konnten im Berichtsjahr abgeschlossen werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr wird das ATG zusammen mit dem Kanton St. Gallen und dem externen Fachbüro die Ergebnisse der durchgeführten Zustandsbeurteilung ableiten. Es ist geplant, die entsprechende Auswertung bis Anfang des laufenden Jahres abzuschliessen. Auf dieser Grundlage kann anschliessend das weitere Vorgehen betreffend dem «Vollausbau» bestimmt werden. Allenfalls wird in einem nachfolgenden Schritt die bereits erarbeitete Vorstudie aktualisiert. Es ist aus Sicht ATG derzeit jedoch auch denkbar, vor dem Start weiterer Arbeitsschritte zum «Vollausbau» die Umsetzung und die ersten Ergebnisse aus dem «Teilausbau» (vgl. Massnahme 2.01) abzuwarten. Dabei dürfte aber keinesfalls der notwendige Zeitbedarf für die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten bzw. die notwendige Vorlaufzeit für einen Neubau der Rheinbrücke (Vollausbau) ausser Acht gelassen werden. 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 Industriebühnen Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.09: Rheinbrücke Bendern-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke

3.10: Verkehrslösung Bändern: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bändern

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																																	15
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 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 --> PlanB[Externes Planungsbüro] </pre>										<ul style="list-style-type: none"> Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern durch Gemeinde der Bevölkerung vorgestellt und Mitwirkungs-Workshop durchgeführt. Dialogverfahren für eine Masterplanung «Unterbendern» wurde durch Gemeinde gestartet. Verfeinerung GVK durch ATG weiter vorangetrieben und anschliessend pausiert. 																		
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"> Abschluss Dialogverfahren durch Gemeinde Gamprin. Fortführung Vertiefung GVK zu den Themen ÖV, Fuss- und Radverkehr durch ATG sowie Abstimmung der Inhalte zwischen GVK, SBK und Masterplanung. Erarbeitung Vorstudie für Brückenbau 														
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 vom ATG erstellte und von der Regierung im Juni 2021 zur Kenntnis genommen Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie das städtebauliche Konzept Unterbendern (SBK) der Gemeinde Gamprin vorgegeben. Bei letzterem wurden unter anderem auch Studierende der Universität Liechtenstein sowie der Fachhochschule OST in den Erarbeitungsprozess eingebunden.

Im Januar 2023 wurden die Arbeiten zum städtebaulichen Konzept der Gampriner Bevölkerung präsentiert. Im März 2023 folgte ein Bevölkerungs-Workshop zur «Entwicklung Unterbendern». Im August 2023 startete die Gemeinde Gamprin ein Dialogverfahren, in dessen Rahmen die bisherigen Ergebnisse zu einem Masterplan zusammengeführt werden sollen. Parallel hierzu konnte von Seiten ATG im Berichtsjahr die Verfeinerung des GVK weiter vorangetrieben werden. Hierbei soll insbesondere die künftige Führung von ÖV, Fuss- und Radverkehr geklärt werden. Während der Arbeiten konnten jedoch Differenzen zur angestrebten städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde aufgezeigt werden, weshalb für die weiteren Vertiefungsschritte zum GVK zunächst die Ergebnisse der Masterplanung der Gemeinde Gamprin abgewartet werden müssen. Die Arbeiten zur Vertiefung des GVK wurden von Seiten ATG deshalb Ende 2023 vorerst pausiert.

Massnahmen im laufenden Jahr

Das Dialogverfahren sowie die Arbeiten zum Masterplan Unterbendern werden im laufenden Jahr von Seiten der Gemeinde Gamprin fortgeführt und voraussichtlich auch in diesem Jahr abgeschlossen. Auf dieser Basis kann von Seiten ATG anschliessend die Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) fortgeführt werden. Die Ergebnisse des Masterplans Unterbendern sind hierbei zu berücksichtigen. Insbesondere die Trassen für Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr sind zwischen SBK, Masterplan und GVK zu bereinigen und abzustimmen. 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) und 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																												15			
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 <--> TG[St.Gallen Tiefbauamt Kanton] ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung AHR] ATG --> Planung[Externes Planungsbüro] </pre>											<ul style="list-style-type: none"> Präsentation der Arbeiten zum städtebaulichen Konzept Unterbendern durch die Gemeinde und Durchführung eines Bevölkerungsworkshops. Die Gemeinde startete ein Dialogverfahren für eine Masterplanung «Unterbendern». Verfeinerung des Gesamtverkehrskonzepts Bendern-Haag durch ATG fortgeführt und anschliessend pausiert. 													
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"> Finalisierung Masterplanung und Abschluss Dialogverfahren durch Gemeinde. Fortführung der Vertiefung GVK zu den Themen ÖV, Fuss- und Radverkehr durch ATG sowie Abstimmung der Inhalte zwischen GVK, SBK und Masterplanung. Anschliessend Vorstudie erarbeiten. 									
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 genommen Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie das städtebauliche Konzept Unterbendern (SBK) der Gemeinde Gamprin vorgegeben. Bei letzterem wurden unter anderem auch Studierende der Universität Liechtenstein sowie der Fachhochschule OST in den Erarbeitungsprozess eingebunden.

Im Januar 2023 wurden die Arbeiten zum städtebaulichen Konzept der Gampriner Bevölkerung präsentiert. Im März 2023 folgte ein Bevölkerungs-Workshop zur «Entwicklung Unterbendern». Im August 2023 startete die Gemeinde Gamprin ein Dialogverfahren, in dessen Rahmen die bisherigen Ergebnisse zu einem Masterplan zusammengeführt werden sollen. Von Seiten ATG konnte parallel hierzu die Verfeinerung des GVK weiter vorangetrieben werden. In diesem Rahmen soll insbesondere die Linienführung für ÖV, Fuss- und Radverkehr definiert werden. Im Zuge der Arbeiten wurden jedoch Differenzen zur angestrebten städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde festgestellt, weshalb zunächst die Ergebnisse der Masterplanung abgewartet werden müssen, bevor weitere Vertiefungsschritte zum GVK vorgenommen werden können. Das ATG pausierte deshalb Ende 2023 vorerst die Arbeiten zur Vertiefung des GVK.

Massnahmen im laufenden Jahr

Von der Gemeinde Gamprin werden die Arbeiten zum Masterplan Unterbendern im Dialogverfahren fortgeführt. Es ist geplant, diese Arbeiten im Laufe des Jahres 2024 abzuschliessen. Auf dieser Grundlage kann von Seiten ATG anschliessend das Gesamtverkehrskonzept weiter vertieft werden. Hierbei sind einerseits die Ergebnisse der Masterplanung zu berücksichtigen und andererseits die Trassen für Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr zwischen SBK, Masterplan und GVK zu bereinigen.

Erst in einem darauffolgenden Arbeitsschritt kann schliesslich eine Vorstudie für den Brückenbau erarbeitet werden. Die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dieser Massnahme sind laufend 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 zu koordinieren.

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 Bendorf-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)																																	100
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: #ffffcc; 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: #ffff00; 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: #ffcc00; 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: #ccffcc; 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: #99ff99; 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: #66ff66; border: 1px solid black;"></div> ATG: Submission / Bau </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-radius: 50%;"></div> AHR & ATG: Projekt beendet </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #cccccc; border: 1px solid black;"></div> AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung </div> <div style="display: flex; align-items: center; gap: 5px;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: #cccccc; border: 1px solid black;"></div> ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation </div> </div>																																	
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine												
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 							<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center; gap: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 100px; text-align: center;">Regierung</div> <div style="width: 10px; height: 20px; background-color: black; margin: 0 auto;"></div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 100px; text-align: center;">Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)</div> </div>														<ul style="list-style-type: none"> Inbetriebnahme bereits Ende 2022. Einbau Feinbelag Anfang 2023. 												
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"> Diese Massnahme wurde abgeschlossen. 								
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 Inbetriebnahme des Industriekreises in Ruggell erfolgte bereits Ende 2022. Im Berichtsjahr musste noch der Feinbelag eingebracht werden, wonach die Arbeiten zu diesem Projekt abgeschlossen werden konnten. Die in den Anfangsjahren intensiven Pflegemassnahmen für die Begrünung wurden in Angriff genommen.

Massnahmen im laufenden Jahr

Diese Massnahme wurde abgeschlossen.

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 / Intelligenter Verkehr

1.08 Schrittweise Verpflichtung der LIEmobil zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen

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			
Sukzessive Erhöhung des Anteils an mittels alternativen Antriebssystemen erbrachten Fahrleistungen																															
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"> 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. Neue Roadmap beschleunigt Umstieg auf lokal emissionsfreie Busse. Ab 2026 ist ein Drittel aller Fahrzeuge lokal emissionsfrei unterwegs. Inbetriebnahme von insgesamt fünf batterieelektrischen Bussen bis Ende 2023. BOS PS Anstalt nimmt neuen Werkhof in Ruggell in Betrieb. 										
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>Sukzessive Erhöhung des Anteils mittels alternativer Antriebssysteme erbrachten Fahrleistungen</td> <td style="text-align: center;"></td> </tr> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>														Projekt	Status	Sukzessive Erhöhung des Anteils mittels alternativer Antriebssysteme erbrachten Fahrleistungen		<ul style="list-style-type: none"> Bestrebungen zur Erreichung der definierten Zielvorgaben werden fortgeführt. Zur Erfüllung der neuen Zielvorgaben werden einige Ersatzinvestitionen künftig etwas früher in die Wege geleitet. Konkretisierung der Anforderungen an die nächste Fahrzeugbeschaffung in einem Lastenheft. Ausschreibung und Beschaffung weiterer Fahrzeuge durch Auftragnehmer. 						
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 bis 2031 wurde der Transportbeauftragte 2021 verpflichtet, ab dem Jahr 2023 mindestens 10 Prozent der Fahrleistungen mittels alternativer Antriebssysteme lokal emissionsfrei zu erbringen. Entsprechend den Festlegungen in der Klimastrategie 2050 wurde im Jahr 2022 durch die LIEmobil sowie die Regierung ein ambitionierter Plan zur Beschleunigung des Umstiegs auf lokal emissionsfreie Antriebe erarbeitet. Demnach sind 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 zu erbringen. Nach der Inbetriebnahme des ersten Elektrobusses Ende 2022, konnten bis Ende Januar des Berichtsjahres drei zusätzliche Elektrobusse eingeflottet werden. Im November 2023 folgte die Inbetriebnahme eines weiteren batterieelektrischen Busses, sodass per Ende des Berichtsjahres insgesamt fünf Elektrobusse auf dem Liniennetz von LIEmobil verkehrten. Durch den Transportbeauftragten BOS PS Anstalt konnte gegen Ende des Berichtsjahres zudem der neue Werkhof in Ruggell in Betrieb genommen werden, welcher für eine Elektrifizierung aller dort stationierten Fahrzeuge ausgelegt ist.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Bestrebungen zur Erreichung der nächsten definierten Zielvorgabe, ab dem Jahr 2026 einen Drittel aller Fahrleistungen lokal emissionsfrei zu erbringen, werden im laufenden Jahr fortgeführt. Hierzu werden einige Ersatzinvestitionen künftig etwas früher in die Wege geleitet. Die in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten werden im Rahmen des Antrags auf Gewährung eines Staatsbeitrags an die LIEmobil für die Jahre 2025 bis 2027 berücksichtigt. Der entsprechende Bericht und Antrag wird im laufenden Jahr dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt. Es ist im laufenden Jahr von Seiten LIEmobil auch geplant, die entsprechenden Anforderungen an die nächste Fahrzeugbeschaffung in einem Lastenheft zu konkretisieren und darauffolgend durch den Auftragnehmer die benötigten Fahrzeuge ausschreiben zu lassen.

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																													20				
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 Regierung[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] WeitereBeteiligte[Weitere Beteiligte] <--> ATG </pre>												<ul style="list-style-type: none"> Offene Fragen betreffend Rheindammsanierung und tangierter Gas- und Hochspannungsleitungen geklärt. Berücksichtigung verschiedener Szenarien betreffend dem Standort des Landesspital-Neubaus. Erarbeitung Vorprojekt von ATG gestartet. Auftrag für weiterführende Verkehrssimulation vergeben. 																	
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"> Abschluss des Vorprojekts bis voraussichtlich Ende 1. Quartal 2024 Prüfung des Vorprojekts durch ASTRA und den Kanton St. Gallen. Weiterverfolgen dieser Massnahme losgelöst vom Neubau des Landesspitals. 									
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

Gestützt auf der im Jahr 2021 erarbeiteten Vorstudie bezüglich Spurdesign und dem im Jahr 2022 erstellten Signalisationskonzept mussten im Berichtsjahr zunächst noch diverse offene Fragen betreffend Abhängigkeiten zur Rheindammsanierung und zu tangierten Gas- und Hochspannungsleitungen geklärt werden. Hierzu fanden mehrere Besprechungen mit den Werken sowie dem ABS statt, wobei die Randbedingungen für den notwendigen Spurausbau zwischen Holzbrücke und Rheinbrücke eruiert werden konnten. Ausserdem gelang es, die Schnittstellen mit einem möglichen Neubau des Landesspitals soweit zu klären, dass in den weiteren Planungsschritten dieser Massnahme mit verschiedenen Szenarien gearbeitet werden kann. So konnte das ATG im Berichtsjahr mit der Erarbeitung eines Vorprojekts starten, obwohl betreffend den Neubau des Landesspitals noch kein endgültiger Standort definiert wurde. Zudem wurden vom ATG im Berichtsjahr Abklärungen betreffend der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung bzw. der Signalisation auf der Rheinbrücke getätigt. Um sicherstellen zu können, dass durch die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen die Infrastruktur des ASTRA nicht negativ beeinflusst werden, forderte das ASTRA ausserdem eine zusätzliche Mikrosimulation. Das ATG vergab im Berichtsjahr den entsprechenden Auftrag an ein externes Fachbüro.

Massnahmen im laufenden Jahr

Bei dieser Massnahme handelt es sich um jenes Teilprojekt, welches unabhängig vom Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein ausgearbeitet und baldmöglichst umgesetzt werden soll.

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten von Seiten ATG fortgeführt. Insbesondere ist geplant, die Erarbeitung des Vorprojekts mit Behandlung von Umweltthemen, der Betriebsausstattung sowie unter Einbezug der zusätzlichen Verkehrssimulation bis Ende des ersten Quartals 2024 abzuschliessen. Wie bereits die Machbarkeitsstudie, wird im Anschluss auch das erarbeitete Vorprojekt dem ASTRA und dem Kanton St. Gallen zur Stellungnahme zugestellt.

Durch die Berücksichtigung von verschiedenen Szenarien kann diese Massnahme künftig losgelöst vom Projekt «Neubau Landesspital» weiterverfolgt werden.

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

2.04 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																													60				
Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe für BMM																													60				
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 --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> Unternehmen[Öffentliche Unternehmen] </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Der Vernehmlassungsbericht betreffend die Revision von LMMG/LMMV wurde Mitte September 2023 durch die Regierung verabschiedet. Durchführung der Vernehmlassung bis Mitte November 2023 und anschliessend Auswertung durchgeführt. Massnahmen zur Weiterentwicklung des LLV-internen BMM dem betroffenen Ministerium unterbreitet und in Angriff genommen. 												
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte												
							<table border="1" style="width: 100%;"> <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"> Verfassen eines BuA an den Landtag gestützt auf den Vernehmlassungs-Eingaben. Umsetzung der Massnahmen zur Weiterentwicklung des internen BMM der LLV. Inkraftsetzung des revidierten LMMG/LMMV per 1. Januar 2025. 						
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 bzw. Öffentliche Unternehmen geprüft werden. In die Überlegungen miteinzubeziehen sind auch nicht-verkehrliche Massnahmen, wie Home-Office und Flexibilisierung der Arbeitszeiten.

Massnahmen im Berichtsjahr

Im September des Berichtsjahres wurde der erarbeitete Vernehmlassungsbericht bezüglich der Revision des LMMG von der Regierung genehmigt. Mit der gegenständlichen Revision des LMMG soll sowohl die Minimalgebühr für die Tagesparkierung angehoben werden als auch die Grundlage geschaffen werden, dass die Parkplatzgebühren abhängig von der Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsort unterschiedlich ausgestaltet werden könnten. Zudem schlägt die Regierung mit derselben Vorlage vor, Öffentliche Unternehmen gemäss Art. 2 des Gesetzes über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (ÖUSG) zur Einführung eines BMM zu verpflichten. Die öffentlichen Unternehmen sollen gemäss Vernehmlassungsvorlage eine Parkplatzgebühr erheben, welche mindestens so hoch ist, wie diejenige für die Mitarbeitenden der LLV. Die durch diese Parkplatzgebühr generierten Einnahmen sollen die Unternehmen für Massnahmen im Zusammenhang mit der arbeitsbezogenen Mobilität der Mitarbeitenden, insbesondere zur Förderung des FRV und ÖV, eingesetzt werden müssen, wobei es den Unternehmen frei steht zu entscheiden, welche Massnahmen sie konkret umsetzen. Damit soll der Heterogenität der Öffentlichen Unternehmung Rechnung getragen werden. Mit derselben Vorlage sollen auch die Abgeordneten des Hohen Landtags dem LMMG unterstellt werden. Es ist vorgesehen, dass die Abgeordneten verpflichtet werden Parkplatzgebühren zu entrichten, wenn sie im Rahmen von Landtagssitzung, Kommissionssitzung oder weiteren Sitzungen im Landtagsgebäude einen Parkplatz nutzen. Die Gebühr für die Abgeordneten soll sich ebenfalls an derjenigen der Mitarbeitenden der LLV orientieren. Die Abgeordneten könnten nach der Revision des LMMG von den «Bonus-Massnahmen», wie die Teilfinanzierung des Abonnements der LIEmobil, des BMM der LLV profitieren. Die Arbeiten am Bericht und Antrag zur Abänderung des LMMG begannen noch im Berichtsjahr.

Weiter wurden im Berichtsjahr die Arbeiten zur Weiterentwicklung der von den Mitarbeitenden der LLV genutzten BMM-Applikation gestartet.

Massnahmen im laufenden Jahr

Der Bericht und Antrag betreffend die Revision des LMMG soll im laufenden Jahr finalisiert und dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Parallel dazu soll die Weiterentwicklung der BMM-Applikation mit der die Mitarbeitenden der LLV unter anderem erfassen, ob sie einen Parkplatz in Anspruch genommen haben oder den Mobilitätsbeitrag (Bonus) beantragen, abgeschlossen 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
- 1.04: 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

2.05 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 																															
Projektabhängigkeiten							Projektorganisation														Erreichte Meilensteine										
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																					<ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Beratungsgesprächen bei denjenigen Firmen/Verwaltungen, die dieses Thema aktiv angehen möchten. Austausch zwischen AHR und VCL betreffend die Zukunft des Radwettbewerbs «Radfahren für die Gesundheit» durchgeführt. 										
Risiken							Projekt-Budget														Nächste Schritte										
							<table border="1"> <tr> <td>Projekt</td> <td>Status</td> </tr> <tr> <td>Unterstützung der Betriebe bei der Einführung eines BMM</td> <td></td> </tr> </table> <p>Legende: </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 Weiterverfolgen der Arbeiten im Zusammenhang mit der Übernahme des Wettbewerbs «Radfahren für die Gesundheit» durch das AHR. 						
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

Im Berichtsjahr wurde beispielsweise im Rahmen von Workshops mit Mitarbeitenden von drei grossen Industriebetrieben evaluiert, welche Massnahmen diese Mitarbeitenden bei ihrem Arbeitsweg zum Umsteigen vom MIV auf den ÖV oder den FRV bringen würde. Es zeigt sich, dass ein Teil der eruierten Massnahmen von den jeweiligen Unternehmen selbst implementiert werden könnten, während andere Massnahmen von den Verkehrsbetrieben oder der Landesverwaltung umgesetzt werden müssten. Die Evaluation der Umsetzung der in den Workshops eruierten Massnahmen wurde im Berichtsjahr in Gesprächen weiterverfolgt und die Prüfung der Umsetzung dauert aktuell noch an. Die Arbeiten werden im laufenden Jahr fortgesetzt. Im Berichtsjahr wurde von Seiten des Verkehrs-Clubs Liechtenstein (VCL) der Wunsch geäussert die Organisation des Fahrradwettbewerbs «Radfahren für die Gesundheit» abzugeben. Aus Sicht der Regierung und des AHR unterstützt dieser Fahrradwettbewerb die Ziele des Mobilitätskonzepts 2030, weshalb entschieden wurde, dass dieser künftig vom AHR organisiert wird. Es entstehen dadurch auch Synergien zum bestehenden und vom AHR durchgeführten Fahrradwettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit».

Massnahmen im laufenden Jahr

Das AHR führt die Beratung von Firmen und Verwaltungen als Daueraufgabe im laufenden und zukünftigen Jahren weiter. Im laufenden Jahr soll ein BMM-Tag stattfinden. Ausserdem werden die Arbeiten zur Integration des Wettbewerbs «Radfahren für die Gesundheit» in das AHR 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 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				
	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 [%]				
Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme																																	15
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 TD Reg[Regierung] --> MinInf[Ministerium für Infrastruktur und Justiz] Reg --> MinInW[Ministerium für Inneres, Wirtschaft und Umwelt] MinInf <--> MinInW MinInf <--> ASV[Amt für Strassenverkehr (ASV)] MinInW <--> AVW[Amt für Volkswirtschaft (AVW)] ASV <--> AVW </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. Überprüfung einer CO₂-Pauschalabgabe im Rahmen der Umgestaltung der MfHz.-Steuer und Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Förderung von E-Ladestationen (Energieeffizienzgesetz). Gesetzesvorlagen und Vernehmlassungsbericht betreffend die Revision des MfHz.-Steuer-Gesetzes und des Energieeffizienzgesetzes (EEG) erstellt. Vernehmlassung durchgeführt und Auswertung 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>Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme</td> <td style="background-color: #d4edda;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </p>	Projekt	Status	Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme		<ul style="list-style-type: none"> Auswertung der Vernehmlassung abschliessen. Überarbeitung der Gesetzesvorlagen basierend auf den Ergebnissen der Vernehmlassung. Erarbeitung eines BuA und Behandlung im Landtag. 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 Rahmen der Massnahme 2.11 wurde im Jahr 2022 die Einführung eines Road Pricing Systems überprüft. Die Regierung kam in diesem Zusammenhang zum Schluss, stattdessen die Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in Liechtenstein zu forcieren.

Im Berichtsjahr fand eine Vernehmlassung zur Revision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer und des Energieeffizienzgesetzes (EEG) statt. Mit der Vorlage beabsichtigt die Regierung, die Steuerbefreiung von bestimmten Antriebsarten, insbesondere von Elektro- und Hybridfahrzeugen, aufzuheben. Zudem soll die Motorfahrzeugsteuer neu auf Basis von Gewicht und Leistung erhoben werden. Die aktuelle Befreiung von alternativen Antrieben bei der Motorfahrzeugsteuer hat zwar Anreize zum Kauf von Fahrzeugen mit fossilarmen Fahrzeugen geleistet. Aufgrund der Tatsache, dass bei Neuwagen E-Fahrzeuge heute am Markt dominieren und die Steuerbefreiung von alternativen Antrieben keine Anreize für den Kauf kleinerer und sparsamerer Fahrzeuge setzt, verletzt die heutige Steuerbefreiung das Verursacherprinzip, insbesondere in Bezug auf die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen. Die Steuerbefreiung kommt damit zunehmend einer Subventionierung des privaten motorisierten Individualverkehrs gleich.

Neben den oben aufgeführten Veränderungen der Motorfahrzeugsteuer soll durch die Revision des EEG die gesetzliche Grundlage zur Förderung von Ladeinfrastrukturen für Elektro- und Hybridfahrzeuge eingeführt werden und dadurch Anreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben geschaffen werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im Berichtsjahr begann nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist die Arbeit am Bericht und Antrag. Er soll im laufenden Jahr finalisiert und dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

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																													60						
Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept W-FL																													70						
Ansiedlung von AP-Gebieten im Bereich d. Autobahnanschlüsse																													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 							<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. Vernehmlassung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts W-FL durchgeführt und Auswertung gestartet. 3 von 4 Sachkapiteln und Karte des Landesrichtplans verwaltungsmäßig intern sowie in Abstimmung mit Lenkungsausschuss erarbeitet. 														
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. Auswertung der Vernehmlassung zum GVK abschließen und Konzept bei Bedarf überarbeiten. Ausstehendes Kapitel «Übrige Raumnutzungen» im Entwurf erarbeiten und mit restlichen Kapiteln sowie Richtplankarte im Rahmen von Gemeindeggesprächen mit Gemeinden abstimmen. 						
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**Massnahmenbeschrieb 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. Das Gesamtverkehrskonzept wird zusammen mit dem Verein «Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein» für den gesamten Agglomerationsperimeter erarbeitet. Im Berichtsjahr wurde die Vernehmlassung dieses Konzepts bei den Gemeinden gestartet. Nach Ablauf der Eingabefrist im September 2023 wurde die Auswertung und Überarbeitung des Konzepts in Angriff genommen. Bezüglich des Landesrichtplans wurden die Arbeiten im Berichtsjahr ebenfalls fortgeführt. Gestützt auf den zwei Foren im Jahr 2022 wurden bis Ende 2023 drei von vier Sachkapitel verwaltungsintern sowie in Abstimmung mit dem Lenkungsausschuss im Entwurf erarbeitet. Ebenso wurde die Richtplankarte im Entwurf erstellt.

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. Die Auswertung der durchgeführten Vernehmlassung betreffend dem Gesamtverkehrskonzept Werdenberg-Liechtenstein wird abgeschlossen und die allenfalls notwendigen Anpassungen am Konzept werden vorgenommen. Da das Gesamtverkehrskonzept auch als Grundlage für das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein dient, ist geplant, im laufenden Jahr beide Instrumente zeitgleich der Regierung zur Beschlussfassung zu unterbreiten. Betreffend die Überarbeitung des Landesrichtplans werden die Arbeiten ebenfalls weiter vorangetrieben. Im laufenden Jahr wird das noch ausstehende Sachkapitel «Übrige Raumnutzungen» im Entwurf erstellt und darauffolgend zusammen mit den übrigen drei Sachkapitel «Siedlung», «Verkehr» und «Natur & Landschaft» sowie der Richtplankarte im Rahmen von bilateralen Gesprächen mit den Gemeinden diskutiert und abgestimmt. Voraussichtlich wird nebst der Vernehmlassung im laufenden Jahr auch noch ein 3. Forum durchgeführt. Es ist vorgesehen, die Überarbeitung des Landesrichtplans bis Anfang 2025 abzuschliessen.

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 Industriezubringers 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

2.08 Einführung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftungspflicht

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			
Parkraumbewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkfelder des Landes und der Gemeinden																													30		
Einführung einer allgemeinen Parkraumbewirtschaftungspflicht																													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"> Siehe Rückseite 						<pre> graph TD Regierung --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] AHR <--> EPB[Externes Planungsbüro] AHR <--> G[Gemeinden] AHR <--> NGOs[NGOs, Vereine/Verbände] </pre>										<ul style="list-style-type: none"> Auftrag für externe Begleitung vergeben. In der Vorsteherkonferenz vom August 2024 wurden zwei Gemeindevertreter für den Einsitz in die Begleitgruppe bestimmt. Grundlagenanalyse durchgeführt. 1. Begleitgruppensitzung durchgeführt. Elf Gemeindegespräche organisiert und durchgeführt. Konzepterarbeitung 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>Parkraumbewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkfelder des Landes und der Gemeinden</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> <tr> <td>Einführung einer allgemeinen Parkraumbewirtschaftungspflicht</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>										Projekt	Status	Parkraumbewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkfelder des Landes und der Gemeinden		Einführung einer allgemeinen Parkraumbewirtschaftungspflicht		<ul style="list-style-type: none"> Finalisierung des Bewirtschaftungskonzepts. Vernehmlassung bei Gemeinden und Verbänden. Überarbeitung gestützt auf den Ergebnissen der Vernehmlassung. Finalisierung und Inkraftsetzung bis voraussichtlich 1. Januar 2025. 									
Projekt	Status																														
Parkraumbewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkfelder des Landes und der Gemeinden																															
Einführung einer allgemeinen Parkraumbewirtschaftungspflicht																															

2.08 Einführung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftungspflicht**Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030**

Mit einer Parkplatzbewirtschaftungspflicht können mittels Festsetzung der Parkgebühren und der maximal möglichen Abstellzeit der Verkehr und die MIV-Nutzung massgeblich beeinflusst werden. Dies funktioniert jedoch nur mit einem regional abgestimmten, flächendeckenden Konzept.

Massnahmen im Berichtsjahr

Mit der Erarbeitung und Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts für öffentliche Parkfelder des Landes sowie der Gemeinden soll ein erster Schritt in Richtung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftungspflicht gemacht werden. Von Seiten AHR wurden dafür im Berichtsjahr die Projektarbeiten für ein Parkraumbewirtschaftungskonzept betreffend die Flächen der öffentlichen Hand aufgenommen. Einerseits konnte der Auftrag für die externe Begleitung vergeben und für den Einsitz in die Begleitgruppe zwei Gemeindevertreter gewonnen werden. Andererseits wurde eine Grundlagenanalyse durchgeführt, in dessen Rahmen unter anderem die bestehenden Parkfelder auf öffentlichem Grund des Landes sowie der Gemeinden mittels GIS-Tool inventarisiert werden konnten. Nach der ersten Begleitgruppensitzung im September 2023 führte das AHR im November und Dezember 2023 ausserdem Einzelgespräche mit allen elf Liechtensteiner Gemeinden durch. Damit sollten insbesondere die Bedürfnisse und Anforderungen von Seiten der Gemeinden bezüglich der Parkraumbewirtschaftung erhoben werden. Nach Auswertung der Gemeindeggespräche konnte im Berichtsjahr zudem mit der eigentlichen Konzepterarbeitung gestartet werden. Angestrebt wird ein mit allen Gemeinden abgestimmtes Regelwerk zur Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung auf denjenigen Parkflächen, welche sich in öffentlichem Eigentum befinden. Die Abklärungen haben ergeben, dass die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen für die Einführung eines abgestimmten Regelwerks ausreichend sind und dessen Umsetzung deswegen mittels einer Vereinbarung zwischen Land und Gemeinden, bei welcher sich das Land und die Gemeinden zur Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung auf ihren jeweiligen Parkflächen gemäss Konzept verpflichten, angestrebt wird. Neben den Arbeiten am eigentlichen Parkraumbewirtschaftungskonzept werden im Rahmen des Projekts flankierende Massnahmen definiert, die zum Zeitpunkt der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden müssen. Ein Beispiel einer flankierenden Massnahme könnte ein gemeindeübergreifendes Parkleitsystem sein.

Massnahmen im laufenden Jahr

Es ist geplant, die Erarbeitung des Bewirtschaftungskonzepts bis Mitte des laufenden Jahres abzuschliessen und anschliessend eine Vernehmlassung bei den Gemeinden durchzuführen. Nach einer weiteren Überarbeitungsphase soll das Konzept zur Bewirtschaftung von öffentlichen Parkflächen des Landes und der Gemeinden bis Ende 2024 finalisiert werden.

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
- 2.09: Überprüfung Baugesetz betreffend Parkplätze
- 2.11: Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV

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

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	
Ausbau Zählstellennetz MIV und Fuss-/Radverkehr in Liechtenstein																													100%
Aktualisierung Verkehrsmodell Liechtenstein																													70%
Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen etc.																													10%

Legende

AHR: Initialisierung / Konzept	AHR: Umsetzung	AHR: Genehmigung/Beschlussfassung	AHR & ATG: Daueraufgabe
ATG: Studien / Konzepte	ATG: Vorprojekt / Projekt	ATG: Submission / Bau	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 R[Regierung] --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] R --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] AHR <--> ATG </pre>	<ul style="list-style-type: none"> 21 neue Verkehrszählanlagen für MIV, Fuss- und Radverkehr per 1. Januar 2023 in Betrieb genommen. Verkehrsmodell Liechtenstein aktualisiert und Modellierung zum Stadttunnel Feldkirch erstellt. Erfahrungsaustausch AHR-ATG-LIEmobil fortgeführt. Eignung von Mobilfunkdaten als Datengrundlage für die grenzüberschreitende Mobilität geprüft. Fragenkatalog der LLV-internen Mobilitätsbefragung ausgebaut und Fragenkatalog der Güterverkehrserhebung des Landes Vorarlberg ergänzt und mitfinanziert. 						
Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte						
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 80%;">Projekt</th> <th style="width: 20%;">Status</th> </tr> <tr> <td>Ausbau Zählstellennetz MIV und Fuss-/Radverkehr</td> <td style="text-align: center;"></td> </tr> <tr> <td>Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten</td> <td style="text-align: center;"></td> </tr> </table> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;"> Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </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"> Aktualisierung des Verkehrsmodell Liechtenstein weiterführen und abschliessen. 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

Bereits im Jahr 2022 wurden insgesamt 21 zusätzliche Verkehrszählanlagen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Fussverkehr und den Radverkehr errichtet und getestet. Per 1. Januar 2023 wurden diese «scharf» geschaltet und in Betrieb genommen. Im Zuge der jährlichen Auswertung der Messergebnisse Ende 2023 wurden erstmals auch die neuen Messstationen berücksichtigt. Um ausserdem Aussagen zum künftigen Verkehrsaufkommen auf der Liechtensteiner Strasseninfrastruktur tätigen zu können und davon entsprechende Massnahmen ableiten zu können, wurde zudem die Aktualisierung des Verkehrsmodells Liechtenstein weiter vorangetrieben. Bereits im Jahr 2022 konnten Grundlagen zu Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung sowie zur künftigen Verkehrsinfrastruktur erarbeitet werden. Im Berichtsjahr erfolgte im Entwurf schliesslich die Hochrechnung und Verkehrsumlegung für die Prognosehorizonte 2030 und 2040. Zudem wurde eine weitere Verkehrsmodellierung zu den Auswirkungen des Stadttunnels Feldkirch auf das Liechtensteiner Unterland erarbeitet. Das AHR tauschte sich auch im Berichtsjahr zudem mit ATG und LIEmobil über Erfahrungen betreffend dem Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten aus. Insbesondere im Zuge der Umsetzung der Massnahmen aus dem Busbevorzugungskonzept (1.04), konkret dem Pilot zu «nicht überholbaren Busbuchten», fanden diese Diskussionen statt. Zudem überprüfte das AHR 2023 die Eignung von Mobilfunkdaten als Datengrundlage in der grenzüberschreitenden Mobilität. Hierzu fanden Gespräche mit Mobilfunkanbietern und Softwareherstellern statt. Aufgrund der eingeschränkten Aussagekraft der Mobilfunkdaten über Landes- und Roaming-Grenzen hinweg, wurde entschieden, diesen Ansatz jedoch nicht weiterzuverfolgen. Stattdessen wurde beschlossen, den Fragekatalog der Mobilitätsbefragung in der LLV sowie an den weiterführenden Schulen mit weiteren relevanten Fragestellungen zu ergänzen, sodass nun auch Erkenntnisse über die gewählten Routen auf dem Arbeitsweg gewonnen werden können. Das Land Liechtenstein beteiligte sich im Jahr 2023 zudem finanziell an der Güterverkehrserhebung des Landes Vorarlberg, welche im November und Dezember 2023 unter anderem am Grenzübergang Schaanwald-Tisis durchgeführt wurde. Das AHR konnte in Abstimmung mit dem Amt für Volkswirtschaft (AVW) auf dieser Basis ebenfalls relevante Fragestellungen in die Befragung einspeisen. Es ist damit zu rechnen, dass die entsprechenden Ergebnisse bis Mitte 2024 vorliegen werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Im laufenden Jahr wird von Seiten AHR einerseits die Aktualisierung des Verkehrsmodells Liechtenstein sowie die Erarbeitung des Verkehrsmodells «Stadttunnel Feldkirch» fortgeführt. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Güterverkehrserhebung des Landes Vorarlberg werden die relevanten Ergebnisse in die beiden Verkehrsmodelle eingearbeitet und im Anschluss der Regierung zur Genehmigung gebracht. Zudem werden sich AHR, ATG und weitere beteiligte Akteure im laufenden Jahr betreffend Möglichkeiten und Erfahrungen zur Verbesserung des Monitorings austauschen. Es ist im Jahr 2024 geplant, wieder eine LLV-interne Mobilitätsbefragung durchzuführen und auszuwerten. Ausserdem ist vorgesehen, gegebenenfalls mit externer Unterstützung, ein Konzept zur Verbesserung des Monitorings von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten auszuarbeiten. Insbesondere die Potenziale und Abhängigkeiten von/zu einer Mobilitätsplattform bzw. Mobilitätsdaten-Drehscheibe gilt es zu überprüfen (vgl. Massnahmen 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

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	[Gantt chart showing project progress from 2020 to 2026 with blue bars indicating duration]																														
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)] R --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] EI[Externe Ingenieurbüros] --> ATG G[Gemeinden] --> ATG ATG <--> AHR </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: #c6e0b4;"></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 2023 wurden keine reinen Neuanlagen erstellt. Es handelt sich bei sämtlichen Massnahmen um Ergänzungen oder Ausbauten von bereits bestehenden Verkehrsanlagen (vgl. Massnahme 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 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 Industriebühners 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 Verkehrssicherheitsaudits 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: #c6e0b4;"></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. Unter anderem wurden im Berichtsjahr folgende Massnahmen umgesetzt: Realisierung von Fussgängerinseln an der Landstrasse im Bereich Klenn in Schellenberg sowie im Bereich Meierhofstrasse in Triesen, Realisierung einer Trottoirüberfahrt in der Bahnhofstrasse in Schaan, Realisierung eines beidseitigen Trottoirs auf einem Abschnitt der Planknerstrasse.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Ausbau von bestehenden Verkehrsanlagen wird vom ATG als Daueraufgabe weiterverfolgt. Unter anderem sind für das laufende Jahr folgende Massnahmen vorgesehen: Verschiebung der Bushaltestelle Mühleholz Vaduz in Richtung Schaan, Ausbau des Knotens Bächlegatter in Triesen, Strassenraumgestaltung in Steg. Zudem werden auch im Jahr 2024 weitere kleinere Verbesserungen angegangen.

Zudem werden künftig weitere Verkehrssicherheitsaudits auf Strassenabschnitten in Liechtenstein durchgeführt.

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
- 4.03: 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; 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: #FFD700; 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: #FFA500; 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: #228B22; 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)] ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] ATG <--> IB[Externe Ingenieurbüros] ATG <--> Gem[Gemeinden] </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. 												
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 Fussgängerstreifen</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 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.

Unter anderem wurden im Berichtsjahr folgende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen umgesetzt: Realisierung von Fussgängerinseln im Bereich Klenn in Schellenberg sowie im Bereich Meierhofstrasse in Triesen, Realisierung einer Trottoirüberfahrt in der Bahnhofstrasse in Schaan, Realisierung eines beidseitigen Trottoirs auf einem Abschnitt der Planknerstrasse.

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.

Unter anderem sind im Jahr 2024 derzeit folgende Massnahmen vorgesehen: Verschiebung der Bushaltestelle Mühleholz Vaduz in Richtung Schaan, Strassenraumgestaltung in Steg.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.04: Neuauflage 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
- 4.04: 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: #90EE90; 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: #3CB371; 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)] EIB[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%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 80%;">Projekt</th> <th style="width: 20%;">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. Unter anderem wurden folgende Massnahmen umgesetzt: Realisierung eines beidseitigen Radstreifens auf weiteren Abschnitten der Landstrasse in Ruggell, Realisierung einer Querungshilfe für den Radverkehr an der Rheinstrasse in Nendeln.

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 unter anderem folgende Massnahmen geplant: Realisierung Querungshilfe für den Radverkehr an der Bendererstrasse in Schaan, Realisierung eines beidseitigen Radstreifens auf weiteren Abschnitten der Landstrasse in Ruggell, Sanierung Radweg entlang der Ruggellerstrasse bis Bendern.

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 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 Dorfsentrums 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 							<pre> graph LR LL[Land Liechtenstein] --- GP[Grundeigentum Privater] LL --- GG[Grundeigentum Gemeinden] </pre>														<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 2023 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 den Ergebnissen des Busbevorzugungskonzepts sowie ersten Erkenntnissen aus der Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes abgestimmt. 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 Eschen «Essanestrasse», Schaanwald «Vorarlbergerstrasse» und Schaan «Grosskreisel» erworben und/oder abgetauscht werden.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen wird als Daueraufgabe weiterverfolgt. Die Tätigkeiten sind mit 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 Industriebringers 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 <--> Regierung Regierung <--> BMK </pre>														<ul style="list-style-type: none"> Das Liechtensteiner Anliegen einer Autobahnverbindung wurde in den vergangenen Jahren in verschiedenen Gesprächen und Gremien auf Schweizer und Österreicher Seite eingebracht. 												
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>Abklärungen betreffend Autobahnverbindung A14 und A13</td> <td style="background-color: #d4edda;"></td> </tr> </tbody> </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 künftigen Entwicklungen im Zusammenhang mit den Varianten «CP» und «Lustenau Süd» werden im laufenden Jahr von Seiten Liechtenstein 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

Das Liechtensteiner Anliegen einer knapp nördlich von Feldkirch verlaufenden Autobahnverbindung zwischen A14 und A13 mit der Option einer finanziellen Beteiligung von Liechtenstein wurde in den letzten Jahren auf Regierungs- und Verwaltungsebene in verschiedenen Gesprächen und Gremien auf Schweizer und Österreichischer 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. Die «CP»-Variante wurde folglich in den vergangenen Jahren weiterverfolgt und befand sich im Jahr 2023 in der Vorprojektphase. Da Mitte 2021 durch den österreichischen Nationalrat jedoch eine erneute Prüfung von Alternativen zur «CP-Variante» gefordert wurde, wurde eine zusätzliche Variante «Lustenau Süd» vom Klimaschutzministerium in Wien erarbeitet. Diese soll von Dornbirn Süd nach Widnau/Diepoldsau führen. Im Jahr 2023 wurden deshalb auch die Planungen für diese Variante weitergeführt, parallel zu den Planungen für die Variante «CP». Die Gespräche zwischen den beteiligten Akteuren wurden fortgeführt.

Des Weiteren führte die Marktgemeinde Lustenau im November 2023 eine Volksbefragung bezüglich der Variante «CP» durch, wobei sich die Gemeinde danach erkundigte, ob sie alle rechtlichen und politischen Mittel ergreifen soll, um den Bau der Variante CP zu ermöglichen. Die Bevölkerung sprach sich bei einer Beteiligung von rund 30 Prozent mit rund 77 Prozent der Stimmen deutlich dagegen aus.

Massnahmen im laufenden Jahr

Die weiteren Entwicklungen im Zusammenhang mit einer Verbindung der Rheintalautobahn A14 und A13 nördlich von Feldkirch bzw. den Varianten «CP» und «Lustenau Süd» werden im laufenden Jahr von Seiten Liechtenstein 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»																													100
Erarbeitung «Nachh. u. ganzh. Raumplanungs-Mobilitätskonzept»																													10
Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen																													1
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"> • Weiterführung der Massnahmen Nr. 3.03, 3.13, 3.14, 3.18 sowie Zusatzantrag H. • Aus dem Postulat «Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» resultiert das Konzept «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050». • Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen werden im Rahmen des Konzepts «Raum und Mobilität» mitbearbeitet. 		<ul style="list-style-type: none"> • Beantwortung des Postulats «Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept» im April 2023. • Start Erarbeitung Konzept «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» • Grundlagenanalyse durchgeführt, Zielsystem und Indikatoren-Set definiert sowie eine erste Lenkungsausschuss- und Begleitgruppensitzung durchgeführt. 								
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 style="background-color:lightgreen;"></td> </tr> <tr> <td>Erarbeitung «Nachhaltiges u. ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitätskonzept» (Konzept Raum und Mobilität Liechtenstein 2050)</td> <td style="background-color:lightgreen;"></td> </tr> <tr> <td>Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen</td> <td style="background-color:lightgreen;"></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» (Konzept Raum und Mobilität Liechtenstein 2050)		Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen		<ul style="list-style-type: none"> • Einarbeitung der im Rahmen der ersten Lenkungsausschuss- und Begleitgruppensitzung gewonnenen Inputs. • Entwurf eines Fächers an grundsätzlichen Stossrichtungen für die künftige Raum- und Verkehrsentwicklung, Beurteilung und Reduktion anhand des Zielsystems und Erarbeitung von Variantenfächern je Stossrichtung.
Projekt	Status									
Beantwortung Postulat «Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept»										
Erarbeitung «Nachhaltiges u. ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitätskonzept» (Konzept Raum und Mobilität Liechtenstein 2050)										
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

Auslöser und Grundlage des im Berichtsjahr initiierten Projekts «Raum und Mobilität 2050» sind einerseits die Resultate der Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan (vgl. Massnahme 3.03), welche dem Landtag 2021 zur Kenntnis gebracht wurden sowie andererseits die im Jahr 2022 erarbeitete und im April des Berichtsjahrs 2023 im Landtag behandelte Postulatsbeantwortung betreffend ein «nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein». Die Projektleitung des im Berichtsjahr initiierten Projekts wurde dem ATG übertragen.

Das Projekt «Raum und Mobilität 2050» zielt darauf ab, umfassende und langfristige Verkehrslösungen für die Mobilitätsbedürfnisse Liechtensteins, über den Zeithorizont des Jahres 2030 hinaus, zu evaluieren und prüfen. Im Projekt sollen dabei insbesondere auch raumplanerische Aspekte berücksichtigt werden. Es wird ein ergebnisoffener Prozess verfolgt. In Begleitung eines externen Fachbüros wurde im Berichtsjahr zunächst eine Grundlagenanalyse durchgeführt. Es wurde ein Zielsystem hergeleitet und Indikatoren-Sets zur Messung des Grads der Zielerreichung definiert. Ausserdem wurde zu demselben Zweck ein Grundlagenkonzept erstellt. Im September und Oktober des Berichtsjahrs fanden ausserdem Sitzungen des von der Regierung eingesetzten Lenkungsausschusses und Begleitgruppe statt.¹ Die bis dahin erarbeiteten Konzeptinhalte wurden vorgestellt und diskutiert. Nach Finalisierung der Grundlagen, der Ziele und der dazugehörigen Indikatoren begann im Berichtsjahr noch die Arbeit an möglichen Stossrichtungen mit denen die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden sollen. Alle Stossrichtungen zusammen sollen einen möglichst breiten Fächer von künftige Raum- und Verkehrsentwicklung darstellen. Als Beispiele von Stossrichtungen, welche im Projekt evaluiert und geprüft werden (sollen), gehören beispielsweise der Bau von punktuellen unterirdischen Trassees für den ÖV, der Bau von punktuellen oberirdischen Umfahrungsstrassen für den MIV oder die Implementierung weiterer verhaltenssteuernder Massnahmen.

Massnahmen im laufenden Jahr

Es ist geplant die Arbeiten an den Stossrichtungen bis Ende 2024 abzuschliessen. Dabei werden die erarbeiteten Stossrichtungen basierend auf dem im Berichtsjahr definierten Zielsystem und anhand der vorgängig erwähnten Indikatoren bewertet. Ausschlaggebend ist dabei der Grad der Zielerreichung je Stossrichtung. Für die zielführendsten Stossrichtungen werden ab 2025 detailliertere Varianten mit konkreten Massnahmen ausgearbeitet. Im laufenden Jahr 2024 soll eine erste öffentliche Mitwirkungsveranstaltung stattfinden um die bisher in der Projektleitung, Lenkungsausschuss und Begleitgruppe erarbeiteten Inhalte zu präsentieren und diskutieren.

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

¹ Während sich der Lenkungsausschuss aus Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Ministerien und Amtsstellen zusammensetzt, sind in der Begleitgruppe auch Vertreterinnen und Vertreter des Landtags, der Gemeinden sowie des VCL und der LGU.

- 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 Industriebusaders 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