

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, BERICHTSJAHRE
2024/2025)

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

Nr. 89/2026

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	7
Zuständiges Ministerium.....	9
Betroffene Stellen	9
I. BERICHT DER REGIERUNG	11
1. Ausgangslage	11
1.1 Mobilitätskonzept 2030	11
1.2 Klimavision und Klimastrategie 2050	14
1.3 Energiestrategie 2030	15
2. Begründung der Vorlage.....	16
3. Rahmenbedingungen in den Berichtsjahren 2024/2025	21
4. Umsetzung der Massnahmen und Leitprojekte	26
4.1 Massnahmen in Umsetzung.....	26
4.1.1 Ausbau ÖV und Radverkehr	26
4.1.2 Ausbau MIV-Infrastruktur und Rheinübergänge	45
4.1.3 MIV-Reduktion und intelligenterere Verkehrsabwicklung	52
4.1.4 Verkehrssicherheit	66
4.1.5 Weitere Massnahmen und planungsrechtliche Rahmenbedingungen	69
4.2 Umgesetzte Massnahmen.....	75
4.3 Geplante Massnahmen in den Jahren 2026 und 2027	76
4.4 Nicht umgesetzte Massnahmen.....	77
4.5 Stand der Leitprojekte.....	79
4.5.1 LP1: ÖV-Ausbau und -Bevorzugung (1.01, 1.04, 1.05, 1.06, 1.08, 2.03)	79
4.5.2 LP4: Rheinübergang Bondern-Haag (3.08, 3.09, 3.10).....	81
4.5.3 LP5: Strassenverbindung Vaduz-Triesen (3.06)	82
4.5.4 LP6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen (2.01, 3.07)	83
4.5.5 LP7: Ausbau Radwegnetz (1.10-1.13, 1.15, 3.11)	84
4.5.6 LP8: Digitalisierung (1.09, 2.02)	86
4.5.7 LP9: Revision Enteignungsrecht, Verfahrensbeschleunigung und –Vereinfachung (3.17)	87

4.5.8	LP10: Sicherung Mobilitätskorridore (3.15).....	87
4.5.9	LP11: Prüfung weiterführender Verkehrslösungen für ganz Liechtenstein (9.01)	88
4.5.10	Erledigte oder nicht umgesetzte Leitprojekte	89
5.	Monitoring und Wirkungskontrolle	91
5.1	Massgebende Indikatoren und Messgrössen	93
5.2	Datenbasis und Ausblick	96
5.3	Auswertung Hauptindikatoren (Messwertblätter)	98
5.3.1	MIV und ÖV: Reisezeit im Fernverkehr (A1.1)	98
5.3.2	MIV: Reisezeit und Reisedistanz von Grenze zu Arbeitsplatzgebieten (A 1.2)	101
5.3.3	ÖV: Reisezeit von Grenze zu Arbeitsplatzgebieten (A 1.3)	109
5.3.4	ÖV: Angebotsniveau von ÖV-Drehscheiben zu Arbeitsplatzgebieten (A 1.4)	114
5.3.5	MIV: Durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad (A 2.1)	118
5.3.6	ÖV: Durchschnittliche Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ (A 2.2)	122
5.3.7	MIV: Stauzeiten (A 2.3)	126
5.3.8	ÖV: Verspätungen auf Liniennetz (A 2.4).....	134
5.3.9	Parkfelderbewirtschaftung in Gemeinden (B 1.4)	136
5.3.10	MIV: Ergebnisse Zählstellen an zentraler Lage (B 2.1).....	138
5.3.11	Strassenverkehrsunfälle nach Verkehrsart (C 2.1)	161
5.3.12	ÖV: Energieeffizienz (D 1.5)	167
5.3.13	ÖV: Fahrgastzahlen LIEmobil und ÖBB (D 2.1).....	170
5.3.14	Radverkehr: Verkehrsaufkommen an Zählstellen (D 2.2)..	173
5.4	Auswertung Nebenindikatoren	192
5.4.1	A 1.5: Anzahl Fuss- und Radverkehrsquerungen über den Rhein	192
5.4.2	B 1.1: Fläche neu eingezoner Bauzone unter Berücksichtigung von Aus- und Umzonierungen (netto)...	192
5.4.3	B 1.2: ÖV-Güteklassen.....	193
5.4.4	B 1.3: Anzahl geforderter MIV- oder Rad-Pflichtabstellplätze bei Neubauten.....	194
5.4.5	B 2.2: Anteil modernisierter/aufgewerteter ÖV-Haltestellen	195
5.4.6	B 3.2: Anteil des gesicherten Mobilitätsraums	196
5.4.7	C 1.1: Erkannte Schwachstellen an der Verkehrsinfrastruktur.....	196
5.4.8	D 1.1: Gesamtfläche Verkehrsinfrastrukturen.....	197

5.4.9	D 3.1: Anzahl staatsnaher Betriebe mit eingeführtem BMM.....	197
5.4.10	D 3.2: Modal-Split in Betrieben.....	198
5.5	Fazit	199
6.	Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	211
7.	Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz	211
7.1	Neue und veränderte Kernaufgaben	211
7.2	Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	211
7.3	Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	212
II.	ANTRAG DER REGIERUNG	214

Beilagen:

- Projekt- und Massnahmenliste
- Monitoringblätter

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Monitoringbericht zum Mobilitätskonzept 2030 informiert die Regierung den Hohen Landtag regelmässig über den Umsetzungsstand sowie die erfolgten Arbeiten zu den verschiedenen Massnahmen und längerfristigen Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030. Zudem informiert sie zu aktuellen und künftigen Entwicklungen im Bereich der Mobilität. Nachdem der Hohe Landtag im September 2024 den künftigen zweijährlichen Berichterstattungsrythmus zur Kenntnis genommen hat, erfolgt mit dem vorliegenden Bericht erstmals die Berichterstattung über zwei Jahre.

Für Liechtenstein ist eine möglichst optimale Erreichbarkeit zentral. Die Bedeutung dieses Faktors zeigt sich in der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung. Sowohl die Bevölkerungs- als auch die Arbeitsplatzzahlen haben in den Berichtsjahren weiter zugenommen. Gleichzeitig stammt der grösste Teil der Arbeitskräfte weiterhin aus dem grenznahen Ausland. Dadurch haben sich die regelmässig auftretenden Verkehrsüberlastungen auf verschiedenen Abschnitten der MIV-Infrastruktur durch die starken Pendlerströme weiter verschärft. Dies beeinträchtigt sowohl die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität als auch die Erreichbarkeit Liechtensteins spürbar, und zwar für den MIV wie auch für den strassengebundenen ÖV. Gleichzeitig kommt nachhaltigen Mobilitätsformen bzw. einem ausgewogenen Verkehrsmittelmix angesichts ökologischer und klimatischer Herausforderungen sowie eingegangener internationaler Verpflichtungen eine zentrale Rolle zu. Eine optimale Erreichbarkeit Liechtensteins ist zudem im regionalen Kontext von grosser Bedeutung – insbesondere vor dem Hintergrund der erwarteten Entwicklungen bei Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen und den damit verbundenen Mobilitätsbedürfnissen.

Das Mobilitätskonzept 2030 bzw. die darin enthaltenen Massnahmen und Leitprojekte können einen wesentlichen Beitrag zu diesem Faktor leisten. Einige Massnahmen konnten bereits umgesetzt werden, andere befinden sich noch in Umsetzung oder benötigen noch eine gewisse Zeit, bis sie ihre volle Wirkung entfalten. Aufgrund der täglichen Arbeit mit dem Mobilitätskonzept 2030 kann festgehalten werden, dass es sich nach wie vor bewährt. Die darin enthaltenen Massnahmen befinden sich auf gutem Weg, auch wenn noch einige Herausforderungen bestehen.

Der Fokus der in den Berichtsjahren vorgenommenen Arbeiten veränderte sich im Vergleich zu den Vorjahren nicht wesentlich. Die Tätigkeiten zur Optimierung der Rheinübergänge wurden weitergeführt, auch zu rheinquerenden Fuss- und Radverkehrsbrücken. Das ÖV-Angebot wurde weiter ausgebaut und Busbevorzugungsmassnahmen wurden weiterverfolgt, zu denen die Sicherung der Mobilitätsräume entlang der Landstrassen einen wesentlichen Beitrag leisten können. Auch diese Bestrebungen wurden weitergeführt. Des Weiteren wurde auf konzeptioneller Ebene die Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes fortgeführt. Die Realisierung der Nordausfahrt in Schaan wie auch die Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen wurden ebenfalls vorangetrieben. Zudem wurden die Arbeiten zur Revision des Baugesetzes sowie zur Schaffung eines Strassengesetzes gestartet. Auch diese Tätigkeiten stehen in Wechselwirkung zum Mobilitätsverhalten. Gerade bei der Thematik der rheinquerenden Infrastrukturen bedarf es einer grenzüberschreitenden Projektabsicht. Vor diesem Hintergrund wurde in den Berichtsjahren, unter Federführung der Geschäftsstelle der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, zudem das Projekt «Langfriststrategie Rheinübergänge Werdenberg-Liechtenstein» initiiert. Das Ziel dabei ist es, den grenzüberschreitenden Handlungsbedarf auch grenzüberschreitend und unter Einbezug aller Akteure her-zuleiten. Dies bildet die Basis für konkrete Massnahmen.

Neben dem Umsetzungsmonitoring wird im vorliegenden Monitoringbericht zum zweiten Mal auch ein Wirkungsmonitoring präsentiert. Dies dient dazu, die Wirkung und Effekte der Massnahmenpakete und Leitprojekte auf das Mobilitätsgeschehen in Liechtenstein zu erheben und zu beurteilen. Dabei ist zu beachten, dass sich einige Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 noch in Umsetzung befinden oder wenn sie bereits umgesetzt sind, dass sie noch eine gewisse Zeit benötigen, um ihre volle Wirkung zu entfalten. Es kann per Ende 2025 festgehalten werden, dass sich einige der untersuchten Indikatoren bereits in die gewünschte Richtung entwickeln, andere hingegen nur langsam oder noch nicht. Beispielsweise wurden steigende Fahrgastzahlen im ÖV registriert und dessen Energieeffizienz hat sich weiter verbessert. Gleichzeitig hat an den meisten MIV-Zählstellen aber auch das MIV-Aufkommen zugenommen und es gibt Hinweise auf lokalen Ausweichverkehr. Die Rahmenbedingungen zur Gewährleistung der Pünktlichkeit im ÖV haben sich ausserdem weiter verschärft. Gegenüber dem Jahr 2021 hat zudem die Gesamtzahl an Verkehrsunfällen sowie die Unfallschwere tendenziell zugenommen. Diese

Entwicklungen sind vor dem Hintergrund der zunehmenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen und den damit verbundenen Mobilitätsbedürfnissen in Liechtenstein zu sehen. Dennoch zeigen sie gemeinsam mit der Entwicklung weiterer Indikatoren die Wichtigkeit einer konsequenten Umsetzung der Massnahmen und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 auf.

In zeitlicher Hinsicht weiterführende Überlegungen zur räumlichen und verkehrlichen Entwicklung Liechtensteins werden im Zuge des Konzepts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» erarbeitet und in jenem Rahmen angegangen. Der vorliegende Bericht konzentriert sich auf die im Mobilitätskonzept 2030 enthaltenen Massnahmen und Leitprojekte sowie die vom Landtag zusätzlich überwiesenen Zusatzanträge. Er ist als Gesamtübersicht zu verstehen, für Detailinformationen zu einzelnen Projekten wird auf die Projektebene verwiesen.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Bildung

BETROFFENE STELLEN

Amt für Hochbau und Raumplanung

Amt für Tiefbau und Geoinformation

Amt für Volkswirtschaft

Amt für Umwelt

Vaduz, 7. Juli 2026

LNR 2026-288

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, Berichtsjahre 2024/2025) zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

1.1 Mobilitätskonzept 2030

Die Regierung erarbeitete das Mobilitätskonzept 2030¹ auf Grundlage der in Liechtenstein und im grenznahen Ausland bestehenden Verkehrsinfrastruktur, den damals vorhandenen und künftigen Mobilitätsbedürfnissen sowie auf Basis der Ergebnisse einer begleitenden Mobilitätsbefragung. Letztere wurde sowohl bei der Liechtensteiner Bevölkerung als auch bei den Grenzgängerinnen und Grenzgängern durchgeführt.

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.

Das Mobilitätskonzept 2030 umfasst fünf Teilstrategien und vier Massnahmenpakete, mit welchen die vielfältigen bestehenden und zukünftigen Herausforderungen der Liechtensteiner Verkehrspolitik adressiert werden. Das Mobilitätskonzept 2030 verfolgt das übergeordnete Ziel, ein leistungsfähiges und attraktives Mobilitätsangebot zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Im Mobilitätskonzept 2030 wird die Ausgangslage wie folgt beschrieben: *«Die Verkehrsinfrastruktur in Liechtenstein hat sich in den vergangenen fünfzig Jahren kaum verändert. Die Bevölkerung hat sich in dieser Zeit nahezu verdoppelt und die Anzahl an Beschäftigten mehr als verdreifacht. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur muss mittlerweile ein höheres Verkehrsaufkommen und vielfältigere Mobilitätsbedürfnisse abdecken, als dies bei den ursprünglichen Planungen und Ausbauten bekannt war. Die Verkehrsinfrastruktur stösst in bestimmten Bereichen zu Spitzenzeiten an ihre Grenzen. Dabei sind Liechtensteins Verkehrsprobleme nahezu ausschliesslich auf den täglichen Berufsverkehr zurückzuführen. Der Arbeitspendlerverkehr konzentriert sich dabei auf die bestehenden Grenzübergänge bzw. die fünf Rheinübergänge. Viele Liechtensteiner Beschäftigte nutzen für ihren Arbeitsweg die schweizerische Nationalstrasse A13 und erreichen oder verlassen ihren Arbeitsort zusammen mit den Arbeitspendlern aus dem Ausland über die Rheinübergänge. Die dadurch verursachten Verkehrsspitzen in den Morgen- und Abendstunden bringen das Strassennetz an den Rheinübergängen und einen Teil des Landstrassennetzes, trotz eines gut ausgebauten Linienbussystems und der laufenden Verbesserung im Fuss- und Radverkehrsnetz, an die Kapazitätsgrenzen. Die überlasteten Strassenabschnitte bewältigen den anfallenden Verkehr zu der genannten Zeit nur noch bedingt, was zu Staubildung und Wartezeiten führt. Die Rheinübergänge Vaduz-Sevelen und Bendern-Haag sind an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt, resp. haben diese in den Spitzenstunden bereits überschritten. Der Verkehr beim Hauptzollamt Schaanwald-Tisis stagniert in den letzten Jahren. Dafür werden die Ausweichrouten über Ruggell-Nofels, Schellenberg-Nofels sowie Mauren-Tosters*

vermehrt benutzt. Ausserdem kommt es auch innerhalb Liechtensteins regelmässig zu Verkehrsbehinderungen, wie beispielsweise auf den Abschnitten Triesen-Vaduz, Vaduz-Schaan oder innerhalb von Schaan. Die Verkehrsprobleme beschränken sich allerdings primär auf die Spitzenstunden.»

Die Ausgangslage hat sich, wie im Mobilitätskonzept 2030 und auch im Monitoringbericht zum Mobilitätskonzept 2030, in den vorangehenden Berichtsjahren 2020, 2021, 2022 und 2023 dargestellt, nicht wesentlich verändert. Liechtenstein verfügt über ausgeprägte funktionale Wechselwirkungen mit dem grenznahen Ausland, insbesondere der Region Sarganserland-Werdenberg und dem Land Vorarlberg. Das eingeschränkte Niederlassungsrecht für ausländische Arbeitskräfte führt in Kombination mit der insgesamt dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung im Land zu ausgeprägten Verkehrsspitzen zu den Hauptverkehrszeiten. Die überlasteten Strassenabschnitte, wozu neben den Rheinübergängen Vaduz-Sevelen und Bendern-Haag auch die Abschnitte Schaan-Vaduz oder Vaduz-Triesen gehören, bewältigen das vorherrschende Verkehrsaufkommen dann nur noch bedingt, was zu Rückstau und Wartezeiten führt und schliesslich in einer verminderten Erreichbarkeit Liechtensteins resultiert. Die Verkehrsbehinderungen sind nahezu ausschliesslich auf den täglichen Berufsverkehr zurückzuführen. Die bestehenden fünf Rheinübergänge bzw. die Grenzübergänge verzeichnen dabei hohe Verkehrsbelastungen, welche nebst den ausländischen Arbeitskräften zusätzlich auch von Liechtensteiner Binnenpendler frequentiert werden. Die Autobahn A13 wird auch von Liechtensteinerinnen und Liechtensteinern als schnelle Nord-Süd-Verbindung befahren.

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Verkehrsinfrastrukturmassnahmen umgesetzt, wie beispielsweise die Industriestrasse in Schaan. Weitere Projekte befinden sich in der Planungs- und Umsetzungsphase, wie beispielsweise der Industriebühnen Vaduz-Triesen oder die Nordausfahrt beim Bahnhof Schaan. Es

wurden in den vergangenen Jahren allerdings keine umfassenden Veränderungen an der Liechtensteiner Strasseninfrastruktur realisiert. Das ÖV-Angebot wurde im Inland wie auch grenzüberschreitend in den vergangenen Jahren ausgebaut. Basis hierzu bildete der Doppelspurausbau auf der SBB-Rheintallinie. Aufgrund dessen, dass Buslinien und Fuss-/Radverkehr gerade auf den überlasteten Strassenabschnitten in Liechtenstein nicht immer über eine eigene Infrastruktur verfügen, büssen sie als Alternativen zum MIV massgeblich an Attraktivität ein.

1.2 Klimavision und Klimastrategie 2050

Gestützt auf das Pariser Klimaabkommen von 2015 verfolgt Liechtenstein im Rahmen seiner Klimavision und Klimastrategie 2050² das Ziel, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden und entsprechend Netto-Null-Emissionen zu erreichen.

Hierzu sind in einem ersten Schritt die nationalen Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % gegenüber dem Referenzjahr 1990 zu reduzieren. Es ist vorgesehen, dass dabei mindestens 40 % der Emissionen im Inland reduziert werden, während 15 % durch Massnahmen im Ausland vermieden werden. Im Zuge der parlamentarischen Beratung zur Änderung des Emissionshandelsgesetzes im März 2023 im Landtag wurde das ursprüngliche Ziel von 40 % Emissionsverminderung im Inland auf einen Anteil von 55 % erhöht. Als zweiter Schritt sind die inländischen Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um insgesamt 90 % zu reduzieren. Die verbleibenden 10 % an unvermeidbaren Restemissionen sollen durch geeignete Kompensationsmassnahmen ausgeglichen werden.

Der Verkehrssektor trägt mit seinen Emissionen ebenfalls zu den inländischen Treibhausgasemissionen bei, im Jahr 2019 waren 30 % auf den Verkehrssektor zurückzuführen. Ursächlich hierfür ist hauptsächlich die Verbrennung von

² Klimastrategie Liechtenstein 2050, Regierung des Fürstentums Liechtenstein, 15. März 2023.

Treibstoffen wie Benzin und Diesel. Es handelt sich hierbei um den zweitgrössten Anteil, direkt nach dem Sektor Gebäude und Industrie mit 50 %.

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

1.3 Energiestrategie 2030

Die Energiestrategie 2030 zeichnet folgende Rahmenbedingungen und Herausforderungen für die kommenden Jahre: «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.»

In den vergangenen Jahren zeichnete sich bereits eine Elektrifizierung im Verkehrsbereich ab. Einerseits wurden zahlreiche private PKW mit batterieelektrischem Antrieb immatrikuliert, andererseits wurden auch diverse batterieelektrische Busse im öffentlichen Verkehr eingeflottet. Diese sowie weitere Auswirkungen der zunehmenden Elektrifizierung auf Mobilität und Verkehr werden im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 mitberücksichtigt.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Der vorliegende Bericht und Antrag informiert über den aktuellen Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte (Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahre 2024 und 2025). Die Regierung erstattet dem Hohen Landtag nach den Berichtsjahren 2020, 2021, 2022 und 2023 somit zum fünften Mal Bericht.

Im Zuge der Behandlung des Bericht und Antrags betreffend das Mobilitätskonzept 2030 in der Landtagsitzung vom 6. und 7. Mai 2020 beauftragte der Landtag die Regierung *«jährlich Bericht zu erstatten zum Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte»*. Für die Begleitung der Erarbeitung des Monitoringberichts hat die Regierung am 7. Juli 2020 einen Lenkungsausschuss eingesetzt. In diesem haben Vertreterinnen und Vertreter des Ministeriums für Infrastruktur und Bildung (MINF), des Amts für Hochbau und Raumplanung (AHR), des Amts für Tiefbau und Geoinformation (ATG), des Amts für Volkswirtschaft (AVW), des Amts für Umwelt (AU), zwei Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden (Oberland und Unterland) sowie einem Vertreter bzw. einer Vertreterin von LIEmobil Einsitz.

Der Monitoringbericht beinhaltet einerseits ein Umsetzungsreporting, worin die Regierung dem Hohen Landtag den Umsetzungsstand der im Mobilitätskonzept 2030 definierten Massnahmen bzw. ihre Projektfortschritte darlegt. Ergänzend dazu werden auch die Zusatzanträge des Landtags³ gemeinsam mit den Massnahmen mitbehandelt. Der Detaillierungsgrad der Berichterstattung orientiert sich an einer Gesamtübersicht für das Mobilitätskonzept 2030. Eine umfassende

³ Zusätzlich zu den Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 überwies der Landtag der Regierung im Rahmen der Kenntnisnahme des Mobilitätskonzepts 2030 im Mai 2020 vier Zusatzanträge zur weiteren Bearbeitung. Diese werden im Zuge des vorliegenden Monitoringberichts ebenfalls behandelt, gemeinsam mit den Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030. Weitere Details hierzu können der beiliegenden Projekt- und Massnahmenliste entnommen werden.

und detaillierte Information zu einzelnen Projekten, konkreten Projektinhalten oder Teilprojekten erfolgt auf Projektebene und nicht in diesem Bericht. Ausserdem werden Schnittstellen zu anderen Projekten thematisiert, wie zum Beispiel zum Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein. Diese Projekte werden aber auch nicht im Detail behandelt, denn dies würde den Umfang des vorliegenden Bericht und Antrags übersteigen. Um die Effekte der umgesetzten oder in Umsetzung befindlichen Massnahmen und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 einordnen zu können, wurde andererseits die Erarbeitung eines entsprechenden Monitorings und Controllings vorgesehen. Hierzu wurden im Rahmen der Berichtsjahre 2021⁴ und 2022⁵ die relevanten Indikatoren und Messgrössen hergeleitet. Grundlage hierfür bildete die übergeordnete «Leitidee» sowie die «Grundsätze und Ziele» des Mobilitätskonzepts 2030.⁶ Zugunsten der Vergleichbarkeit der Indikatoren und Messwerte gilt es, diese Systematik möglichst über mehrere Jahre hinweg beizubehalten und in regelmässigen Abständen auszuwerten und zu interpretieren. Dies erlaubt es, bei Bedarf korrigierend auf festgestellte Entwicklungen Einfluss zu nehmen.

Zudem soll der Umsetzungsprozess des Mobilitätskonzepts 2030 durch eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Auf diese Weise kann die Akzeptanz für die Neuausrichtung der Verkehrspolitik hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur gestärkt und die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht werden. Über die Internetseiten www.mobilitaet2030.li⁷, die LLV-Webseite des Amts für

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 2021), Nr. 62/2022.

⁵ 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.

⁶ Regierung des Fürstentums Liechtenstein, 2020: Mobilitätskonzept 2030, Verkehrspolitische Leitidee und Grundsätze, Seite 67. Online verfügbar unter: <https://www.mobilitaet2030.li/downloads>, zuletzt abgerufen am 09.02.2026.

⁷ Online verfügbar unter: <https://www.mobilitaet2030.li/>, zuletzt abgerufen am 27.01.2026.

Hochbau und Raumplanung⁸ sowie die Regierungswebseite bzw. die Webseite des Ministeriums für Infrastruktur und Bildung⁹ wird die Öffentlichkeit laufend über das Mobilitätskonzept 2030 sowie weitere aktuelle Entwicklungen und Themen im Bereich Mobilität informiert.

An seiner Sitzung vom September 2024 hat der Hohe Landtag den Monitoringbericht zum Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2023, sowie den künftigen zweijährlichen Berichterstattungsrythmus zur Kenntnis genommen¹⁰. Die Regierung erachtet die zweijährliche Berichtserarbeitung als zielführend, weil hierdurch im Vergleich zur jährlichen Erarbeitung des Monitoringberichts bei den beteiligten Amtsstellen unter anderem mehr Ressourcen für die eigentliche Massnahmenumsetzung übrigbleiben und auch deutlich grössere Projektveränderungen im Umsetzungsreporting und gegebenenfalls deutlichere Messwerteveränderungen im Wirkungsmonitoring erhoben werden können. Generell dauert es gewisse Zeit, bis sich Veränderungen im Mobilitätsbereich ergeben und somit messbar sind.

Vor diesem Hintergrund wurde durch das AHR im vergangenen Jahr 2024 kein Monitoringbericht ausgearbeitet bzw. kein Monitoringbericht dem Landtag vorgelegt. Der nun vorliegende Monitoringbericht informiert erstmals über die Projektfortschritte von zwei Jahren, der Berichtsjahren 2024 und 2025. Auch wenn der vorliegende Bericht erste Aussagen für das laufende Jahr 2026 oder weiter in der Zukunft macht, handelt es sich grundsätzlich um einen Rückblick mit Stand per Ende 2025.

Der Erarbeitungsprozess des vorliegenden Bericht und Antrags gliederte sich in vier Arbeitsschritte. Zu Beginn wurde der Umsetzungsstand für alle einzelnen

⁸ Online verfügbar unter: <https://www.llv.li/de/landesverwaltung/amt-fuer-hochbau-und-raumplanung>, zuletzt abgerufen am 27.01.2026.

⁹ Online verfügbar unter: <https://www.regierung.li/ministerium/16647/ministerium-fuer-infrastruktur-und-bildung/themen>, zuletzt abgerufen am 27.01.2026.

¹⁰ Online verfügbar unter: <https://www.landtag.li/beschluesse/2024>, zuletzt abgerufen am 27.01.2026.

Massnahmen bei den federführenden Stellen erhoben. Auf dieser Grundlage konnten anschliessend die Monitoringblätter sowie die Projekt- und Massnahmenliste mit Zeitschiene erstellt werden. In einem dritten Schritt wurde schliesslich der eigentliche Monitoringbericht verfasst. Das Wirkungsmonitoring wurde in einem vierten Schritt erarbeitet und in den Monitoringbericht integriert.

Der vorliegende Bericht und Antrag weist im Grundsatz denselben Aufbau wie in den vergangenen Jahren auf. Zunächst erfolgt eine Einleitung und Einordnung in die Thematik. Gegliedert nach Themenblöcken wird anschliessend über den Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen und Leitprojekte berichtet (vgl. Kapitel 4). Die vom Landtag zusätzlich an die Regierung gestellten und überwiesenen Zusatzanträge G, H und J werden im Rahmen der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 ebenfalls weiterverfolgt.¹¹ Die Ausführungen zu den Leitprojekten des Mobilitätskonzepts 2030 wurden inhaltlich summarisch verfasst, um Wiederholungen zu reduzieren. Vor demselben Hintergrund wurden alle bereits vor den Berichtsjahren 2024 und 2025 umgesetzten Massnahmen oder solche, welche sich bereits vor 2024 und 2025 als «nicht umgesetzt» bzw. hinfällig herausstellen, nicht mehr im Detail behandelt. Zugunsten der Übersichtlichkeit und Vollständigkeit wurden sie in den Kapiteln 4.2 und 4.4 kompakt aufgelistet. Für weitere Ausführungen dazu wird auf die vergangenen Berichtsjahre des Monitoring Mobilitätskonzept 2030 verwiesen. Ebenso wurden für die bereits erledigten oder «nicht umgesetzten» Leitprojekte ein separates Unterkapitel vorgesehen.

Das Wirkungsmonitoring folgt in Kapitel 5. Mittels vorgängig definierter Indikatoren und Messwerte, welche basierend auf der übergeordneten Zielsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 hergeleitet wurden, wird dabei die Wirkung der umgesetzten oder in Umsetzung befindlichen Massnahmen erfasst und beschrieben. Dies erlaubt es, bei Bedarf korrigierend eingreifen zu können. Die angewendeten

¹¹ Vgl. hierzu die separate Projekt- und Massnahmenliste oder die separaten Monitoringblätter.

Indikatoren und Messgrößen werden in Kapitel 5.1 in einer Übersicht dargelegt. In Kapitel 5.2 werden Datenbasis und allfällige Datenlücken adressiert. In den Kapiteln 5.3 und 5.4 werden die Messwerte schliesslich ausgewertet und sachlich beschrieben. Erst im Fazit, in Kapitel 5.5, erfolgt schliesslich eine fachliche Interpretation der Messwerte und Indikatoren unter Berücksichtigung der übergeordneten Rahmenbedingungen der Berichtsjahre (Kapitel 3).

Das Zuweisen von erwarteter oder gemessener Wirkung zu einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 bzw. die Gegenüberstellung des Beitrags zur Zielerreichung mit den Kosten von einzelnen Massnahmen wurde bereits in den vergangenen Jahren als nicht machbar beurteilt. Da verschiedene Massnahmen parallel umgesetzt werden und die Wirkung in der Regel erst zeitlich verzögert eintritt, sowie zusätzlich verschiedene Wechselwirkungen unter den Massnahmen auftreten, wäre dies zudem mit grossen Unsicherheiten verbunden.

Wie auch in den vorhergehenden Berichtsjahren wurden auch beim vorliegenden Monitoringbericht nur für jene Massnahmen Monitoringblätter erstellt, welche sich bereits in Umsetzung befinden. Über jene Massnahme¹², welche noch nicht gestartet wurde, können noch keine detaillierten Aussagen zum Umsetzungsstand oder den geplanten Erarbeitungsprozessen gemacht werden.

¹² Gemäss der Projekt- und Massnahmenliste wurde die Massnahme 3.02, Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln, noch nicht gestartet.

3. RAHMENBEDINGUNGEN IN DEN BERICHTSJAHREN 2024/2025

Mit Blick auf die internationale und regionale Ebene waren diverse Entwicklungen für die Berichtsjahre prägend. Der Krieg zwischen Russland und der Ukraine, die verschärften Konflikte im Nahen Osten und die generelle Polarisierung der Welt führten zu verstärkten sicherheitspolitischen Diskussionen. Gleichzeitig waren die Berichtsjahre in wirtschaftlicher Hinsicht von volatilen Entwicklungen geprägt. Dazu gehörten unter anderem transatlantische zolltechnische Herausforderungen. Parallel dazu rückte die europäische Zusammenarbeit stärker in den Fokus. Liechtenstein feierte 2025 das 30-Jahr-Jubiläum seines Beitritts zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR).

Mit Blick auf Liechtenstein zeigt sich auf nationaler Ebene, dass sich die ständige Bevölkerung wie bereits in den vorherigen Jahren auch 2024 und 2025 positiv entwickelte. Während die Bevölkerung im Juni 2023 noch rund 39'700 Personen betrug, stieg sie per Juni 2024 auf 40'700 Personen und per Juni 2025 auf rund 41'000 Personen. Der Anteil der Frauen lag dabei jeweils leicht höher als jener der Männer. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Bevölkerungszunahme von 2.25 Prozent per Juni 2024 und von 0.83 Prozent per Juni 2025. Der vergleichsweise starke Anstieg per Juni 2024 ist mindestens teilweise auf die Anpassung der Definition der ständigen Bevölkerung zurückzuführen.¹³ Das Wachstum per Juni 2025 entspricht mit rund 0.8 Prozent dem jährlichen Mittel der vergangenen fünf Jahre.¹⁴

Etwas weniger stabil als die Bevölkerungsentwicklung zeigte sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt. Die Anzahl der Arbeitsplätze in Liechtenstein entwickelte sich

¹³ Im Unterschied zur bis 2023 gültigen Definition werden seit 2024 alle Personen mit ausländerrechtlichen Bewilligungen L, F, N und S ab einer ununterbrochenen Aufenthaltsdauer von 12 Monaten der ständigen Bevölkerung zugeordnet. Weitere Informationen unter: <https://www.statistikportal.li/de/themen/bevoelkerung/bevoelkerungsstand>, zuletzt abgerufen am 27.01.2026.

¹⁴ Amt für Statistik, Ständige Bevölkerung nach Staatsbürgerschaft, Geschlecht und Wohngemeinde seit 2000, 17.12.2025.

bis 2024 ebenfalls positiv.¹⁵ Ende 2024 bestanden insgesamt 46'364 Arbeitsplätze, sowohl Vollzeit- als auch Teilzeitstellen. Das jährliche Wachstum schwächte sich jedoch ab. Im Jahr 2022 betrug es etwa 3 Prozent, im Jahr 2023 rund 1.7 Prozent und im Jahr 2024 noch ungefähr 0.7 Prozent. Im Jahr 2024 stammten 45.1 Prozent der Arbeitskräfte aus Liechtenstein. 33.6 Prozent pendelten aus der Schweiz ein, 19 Prozent aus Österreich, 1.4 Prozent aus Deutschland und 0.9 Prozent aus weiteren Ländern.¹⁶ Die Verteilung der Herkunftsländer entspricht damit weitgehend den Vorjahren.

Hinsichtlich der Produktionsleistung Liechtensteins, gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP), wird gemäss Schätzmodell für 2024¹⁷ ein nominales Wachstum von knapp über 0 Prozent erwartet. Das entspricht inflationsbereinigt einem realen Rückgang des BIP von ungefähr 1 Prozent. Für das Jahr 2023 wird gemäss vorläufiger Schätzung des Amtes für Statistik noch ein BIP-Wachstum von 5 Prozent angenommen. Für 2022 wird von einem realen Rückgang um 5 Prozent ausgegangen. Der konjunkturelle Aufwärtstrend des Jahres 2023 würde damit im Jahr 2024 wieder unterbrochen. Diese Einschätzung ist aufgrund der hohen Volatilität der vergangenen Jahre und der noch ausstehenden Revision der amtlichen BIP-Schätzung 2023 mit erheblicher Unsicherheit verbunden. Während der Corona-Pandemie im Jahr 2020 sank das BIP bereits deutlich um 5 Prozent. Die Volkswirtschaft erholte sich jedoch rasch, analog zur Weltwirtschaft, und verzeichnete im Jahr 2021 einen starken Nachholeffekt, der zu einem Höchstwert beim BIP führte.¹⁸

¹⁵ Zum Zeitpunkt der Berichtsverabschiedung durch die Regierung lagen hierzu noch keine aktuellen Zahlen für das Jahr 2025 vor.

¹⁶ Amt für Statistik, Arbeitsplätze nach Voll-/Teilzeit, Wirtschaftszweig, Wohnsitz und Geschlecht seit 2008, 29.09.2025.

¹⁷ Zum Jahr 2025 lagen zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Berichts durch die Regierung noch keine Angaben vor.

¹⁸ Brunhart Andreas und Geiger Martin, 2024: Konjunkturschwäche führt zu negativer realer BIP-Wachstumsrate, 31.03.2025, Online verfügbar unter: https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/ext-linst-c5-web-liechtenstein-institut.li-2019/5117/4342/9138/Newsmittteilung_BIP-Schaetzung_2024_31.3.2025.pdf, zuletzt abgerufen am 27.01.2026 sowie Regierung des Fürstentums Liechtenstein, Wirtschafts- und Finanzdaten zu Liechtenstein, Datenstand Ende Juni 2025, 23.10.2025. Online verfügbar unter:

Die durchschnittlichen Treibstoffpreise sanken in den Berichtsjahren. Bei Bleifrei 95 betrug die Veränderung gegenüber dem Vorjahr minus 1.6 Prozent im Jahr 2024 und minus 5.6 Prozent im Jahr 2025. Bei Diesel lag sie bei minus 4.6 Prozent im Jahr 2024 und minus 4.8 Prozent im Jahr 2025. Im Jahr 2022 waren noch starke Preissteigerungen von 20 Prozent bei Bleifrei 95 und 25 Prozent bei Diesel verzeichnet worden.¹⁹

Auch im öffentlichen Verkehr kam es zu Veränderungen bei der Preisgestaltung. Seit Dezember 2024 wird das Wochenabonnement von LIEmobil nicht mehr angeboten. Im Gegenzug wurden die Preise für Einzelfahrten, Tageskarten und Monatsabonnemente auf längeren Strecken gesenkt.²⁰ Bereits 2017 war eine Vergrößerung der Tarifzonen vorgenommen worden. Diese ging mit einer gleichzeitigen Anhebung der Tarife für Einzelfahrten und Tageskarten einher. Im Durchschnitt führte dies jedoch zu keiner Verteuerung für dieselbe Strecke. Zusätzlich wurden 2017 die Preise für Einzelfahrten und Tageskarten gesenkt. Im Jahr 2020 folgte eine weitere Preissenkung.

An den Alpenübergängen stieg der Anteil an schweren Güterfahrzeugen (SGF) auf dem Strassennetz an. Im Jahr 2024 wurde gesamthaft ein Wachstum von 0.3 % gegenüber 2023 verzeichnet. Am Gotthard betrug der Anstieg 2024 gegenüber 2023 + 9.5 %. Der Brenner stellte mit 2.4 Mio. Güterfahrzeugen im Jahr 2024 den wichtigsten Strassenübergang über die Alpen dar. Das Rekordniveau von 2019 mit 2.6 Mio. Güterfahrzeugen wurde 2024 jedoch nicht erreicht.²¹

https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/ext-linst-c5-web-liechtenstein-institut.li-2019/2117/6121/0582/Wirtschafts-_und_Finanzdaten_2025_final.pdf, zuletzt abgerufen am 27.01.2026.

¹⁹ Bundesamt für Statistik, Landesindex für Konsumentenpreise, Durchschnittspreise Energie, 08.01.2026.

²⁰ Eine Einzelfahrt für 4 Zonen wurde zum Beispiel von CHF 8.- auf CHF 5.- gesenkt, eine Einzelfahrt für 3 Zonen von CHF 6.- auf CHF 5.-.

²¹ TRT Trasporti e Territorio, Sigmaplan, Interfaxe Transport und Walter Füsseis, 2025: Observation et analyse des flux transports de marchandises transalpines, rapport annuel 2024.

Die Auslastung der Liechtensteiner MIV-Infrastruktur nahm in den Berichtsjahren an den meisten Messstandorten weiter zu. Verglichen mit 2023 lagen die Veränderungen überwiegend im Bereich von bis zu + 10 Prozent. An einigen Standorten, darunter Schaanwald-Tisis, Rheinbrücke Bendern–Haag, Meierhof in Triesen und an der Messstelle Gamprin-Schellenberg, fielen die Zuwächse noch höher aus. Sechs der insgesamt 34 Verkehrszähler registrierten Rückgänge. Dazu gehörte unter anderem Hinterschellenberg–Nofels. Die Rückgänge lagen ebenfalls überwiegend im Bereich von bis zu - 10 Prozent.²² Nach den pandemiebedingten Rückgängen der Jahre 2019, 2020 und 2021 nahm das MIV-Aufkommen in den darauffolgenden Jahren somit tendenziell weiter zu.

Ausserdem stieg in den Berichtsjahren auch die Zahl an Wildtieren, welche in Verkehrsunfälle verwickelt waren, an. Gegenüber dem Jahr 2023 waren 2024 6 % mehr Wildtiere in Verkehrsunfälle verwickelt. Im Jahr 2025 gegenüber 2023 31 % mehr Wildtiere. Im Jahr 2025 entsprach dies total 21 Stück Rehwild und Rotwild. Im Jahr 2022 lag dieser Wert mit 26 Stück nochmals um ca. 19 % höher als 2025.²³

Die in Liechtenstein gemessenen Radverkehrsmengen waren in den Berichtsjahren gegenüber 2023 im Tagesdurchschnitt ebenfalls teilweise zunehmend oder stagnierend. Lediglich sieben Messstellen verzeichneten Rückgänge, wovon nur an zwei Messstellen Rückgänge von deutlich mehr als 10 Prozent registriert wurden.

Alle diese Entwicklungen verdeutlichen insgesamt die Bedeutung einer konsequenten Umsetzung der Massnahmen und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030. Ein gut abgestimmtes Massnahmenpaket, das auf verschiedene Verkehrsmittel ausgerichtet ist, kann die MIV-Infrastruktur in Liechtenstein entlasten und die Erreichbarkeit auch künftig sicherstellen. Neben den geplanten

²² Weitere Verkehrszählanlagen lieferten für die Berichtsjahre keine belastbaren Verkehrsdaten. Dies ist auf Baustellen, Umfahrungen oder Defekte zurückzuführen.

²³ Gemäss Statistik des Amtes für Umwelt über die Wildtierunfälle in Liechtenstein. Nicht berücksichtigt wurden bei dieser Auswertung weitere Unfälle mit Füchsen Dachsen usw.

Infrastrukturvorhaben sind auch jene Massnahmen entscheidend, die einen Modal Shift in Richtung öffentlicher Verkehr, Fussverkehr und Radverkehr unterstützen. Sie schaffen die Voraussetzungen für eine möglichst zweckmässige Verkehrsmittelwahl künftiger Verkehrsteilnehmer.

Die Regierung geht davon aus, dass die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen künftig weiter ansteigen werden. In Abhängigkeit davon ist auch von wachsenden Zupendlerzahlen auszugehen. Vor diesem Hintergrund wird die Mobilitätsnachfrage im funktionalen 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 (1.01²⁴)

Im Zuge des Fahrplanwechsels im Dezember 2024 wurde auf der Rheintallinie in der Schweiz der Interregio (IR)-Halbstundentakt eingeführt. Die dafür erforderlichen Doppelspurausbauten auf dieser Strecke konnten hierfür zuvor termingerecht fertiggestellt werden. Somit verkehren seit Dezember 2024 stündlich eine S-Bahn (S4) und halbstündlich die IR-Züge in Richtung St.Gallen-Zürich sowie Sargans-Chur. Dieser Angebotsausbau verbessert die Erreichbarkeit mittels ÖV für die gesamte Region. Um die Anschlüsse auf das ausgebauten Bahnangebot sicherstellen zu können, musste per Fahrplanwechsel im Dezember 2024 auch das regionale Busangebot angepasst werden. Die entsprechenden Arbeiten wurden im Zuge der Buskonzepte Werdenberg-Obertoggenburg 2025 und Sarganserland 2025 vorgenommen, unter Beteiligung der Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil) auch für das Land Liechtenstein. So wurden im Dezember 2024 unter anderem durchgehende Buslinien von Schaan bis Gams (zur HVZ) eingeführt. Die Regierung lancierte im Februar 2025 die «Mobilitäts-Allianz Liechtenstein». In diesem Rahmen wurden in Zusammenarbeit mit dem Startup «42hacks» und der thyssenkrupp Presta AG verschiedene Massnahmen erarbeitet, welche eine umweltfreundlichere und effizientere Abwicklung des Berufsverkehrs bewirken sollen. Konkret wurde ein Verlagerungsziel von 400 Pendlerfahrten vom MIV auf den ÖV angestrebt. Unter anderem wurde eine verpflichtende Parkplatzbewirtschaftung für die Mitarbeitenden der thyssenkrupp Presta AG eingeführt, ein «3-

²⁴ 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.

Länder-Generalabo» für den öffentlichen Verkehr in Vorarlberg, im Kanton St.Gallen und Liechtenstein entwickelt und verschiedene Massnahmen zur Fahrradförderung, z.B. durch eine «Bike-Messe», durchgeführt. Im Zusammenhang mit diesem Projekt führte LIEmobil ab Juni 2025 ausserdem eine direkte Busverbindung ab Bahnhof Buchs nach Bendern und Eschen ein. Sie verkehrt seither einmal täglich und abgestimmt auf die Ankunftszeit des ÖBB-Railjets am Bahnhof Buchs via Autobahn ins Liechtensteiner Unterland. Die Stausituationen am Abend verhinderten die Bereitstellung eines attraktiven Rückfahrt-Angebots. Während den Sommermonaten 2025 stellte LIEmobil an den Wochenenden ausserdem einen durchgehenden 15-Minuten-Takt zwischen Balzers und Schaanwald bereit. Mit diesem «Freizeit-Takt» wurden Anreize gesetzt, um Teilnehmer diverser Sommerveranstaltungen vermehrt zur Anreise mit dem ÖV zu bewegen. Im Dezember 2025 fand ausserdem ein weiterer Fahrplanwechsel statt, in dessen Rahmen neu ein 7.5-Minuten-Takt zwischen Balzers und Schaan (zur HVZ), ein werktäglicher 30 Minuten-Takt zwischen Ruggell und Schaan sowie ein werktäglicher Stundentakt zwischen Sennwald und Ruggell eingeführt wurde. Des Weiteren wurde ein täglicher 30-Minuten-Takt zwischen Bendern und Hinterschellenberg sowie zwischen Feldkirch und Ruggell eingeführt, letzteres in enger Zusammenarbeit mit Stadtbus Feldkirch. Neben dem «3-Länder-Ticket», welches LIEmobil in Abstimmung mit der «Mobilitäts-Allianz Liechtenstein» entwickelte, wurde in Zusammenarbeit mit Liechtenstein Marketing ausserdem ein «Welcome-Erlebnisspass» lanciert. Dieser erlaubt allen Übernachtungsgästen in Liechtenstein, den ÖV kostenlos zu nutzen. Seit Dezember 2025 ist Liechtenstein zudem an den Gültigkeitsbereich des «Bodenseetickets» angeschlossen. Ab 29 Franken können damit Bahn, Bus und Fähre in der gesamten Bodenseeregion Schaffhausen bis Bludenz und Aulendorf bis Balzers mit nur einem Ticket genutzt werden. Ausserdem initiierte LIEmobil im Jahr 2025 die Erarbeitung eines mittelfristigen Angebotskonzepts für das Busangebot in Liechtenstein. Es soll einerseits als übergeordneter Rahmen für die jährlichen

Fahrplanwechsel dienen, andererseits aber auch als zentrale Grundlage für Planungen des Landes oder Dritter dienen, welche auf das künftige ÖV-Angebot abgestimmt sein müssen, beispielsweise für Busspuren. Der Fokus liegt dabei auf der Vereinfachung des Liniennetzes sowie der Verbesserung der Betriebs- und Fahrplanstabilität. Zudem investierte LIEmobil in den vergangenen Jahren stark in die Kundenkommunikation, insbesondere für Störungsfälle und das Erwartungsmanagement. LIEmobil führte zudem einen Austausch mit dem Auftragnehmer hinsichtlich der Möglichkeiten zur Verbesserung der Betriebsqualität, des geplanten Angebotsausbaus sowie der Belastungen für das Fahrpersonal. Seit März 2025 werden die Videoaufzeichnungen in den LIEmobil-Fahrzeugen gespeichert, was einen Beitrag zum verbesserten Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und Verhinderung bzw. Aufklärung von Vandalismus leistet.

Im Jahr 2026 werden von der LIEmobil die Arbeiten für den jährlichen, jeweils im Dezember stattfindenden Fahrplanwechsel vorgenommen. Angesichts des fortgeschrittenen Bearbeitungsstands der Nordausfahrt beim Bushof in Schaan ist davon auszugehen, dass diese im laufenden Jahr realisiert wird. Dies ermöglicht voraussichtlich per Fahrplanwechsel 2027 (im Dezember 2026) weitere Angebotsoptimierungen. Es werden Einsparungen von rund 16'000 km Fahrleistung pro Jahr sowie Fahrtzeitgewinne von bis zu 5 Minuten (zu den Stosszeiten) erwartet. Die Betriebs- und Fahrplanstabilität kann hierdurch verbessert werden. Ausserdem werden die Arbeiten am mittelfristigen Angebotskonzept zusammen mit einem externen Büro und weiteren Beteiligten fortgeführt. Sie bilden unter anderem für das Land im Rahmen des Projekts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» eine zentrale Grundlage für das Konzept «Eigentrossierung Bus». Auch im Jahr 2026 werden Optimierungen der Tarifsituation im Dreiländereck weiterverfolgt, unter anderem soll der Kombitarif «Vorarlberg-Liechtenstein» vereinfacht werden.

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

Eine optimale Kombinationsmöglichkeit von ÖV und Fahrrad ist für Liechtenstein und die angrenzenden Regionen u.a. deshalb zentral, weil das Liechtensteiner Bus-system im inländischen wie auch grenzüberschreitenden Verkehr die Rückgrat-funktion im ÖV übernimmt. Durch geeignete Radabstellplätze, Radverleihsysteme oder Mitnahmemöglichkeiten können multimodale Wegekettten gefördert und insbesondere auch die Mobilität auf der ersten/letzten Etappe gestaltet werden. Die Erreichbarkeit der bestehenden Bushaltestellen oder relevanter Ziel-/Quell-orte im Umfeld der Bushaltestellen kann hierdurch verbessert werden. Das Rad-verleihsystem «LIEbike» wurde im Jahr 2022 als Pilot eingeführt. Seither wurden mehrmals Nutzungs- und Nachfragedaten ausgewertet und Optimierungen am System vorgenommen. Ende 2023 und 2024 wurde aufgrund der Zwischenergeb-nisse entschieden, den Betrieb von LIEbike jeweils um ein weiteres Jahr fortzuführen. In den Berichtsjahren 2024 und 2025 stand das LIEbike-Angebot in allen Liech-tensteiner Gemeinden, mit Ausnahme von Triesenberg, zur Verfügung. An insge-samt 34 Stationen können heute total 70 elektrische LIEbikes ausgeliehen werden. Der Verschub und die Wartung der LIEbikes wurde von LIEmobil über einen exter-nen Partner organisiert. Die Stationen befinden sich sowohl an gut frequentierten Bushaltestellen als auch in den Quartieren und bei publikumsrelevanten Einrich-tungen. In den Berichtsjahren wurden durch LIEmobil, die Standortgemeinden und das Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG) 10 der derzeit bestehenden 34 Sta-tionen errichtet. Der Handlungsbedarf lag meist darin, die entsprechende Signale-tik und Beschriftung anzubringen. Es bekundete zudem ein bedeutender Arbeit-geber im Land sein Interesse daran, sich an das Radverleihsystem anschliessen zu können bzw. eine Ausleih- und Rückgabestation zu errichten. Der Anbieter der

bisherigen Verleih-Software für die LIEbikes musste in den Berichtsjahren Konkurs anmelden. Die Software konnte vorerst jedoch weiter genutzt werden.

Der Betrieb von LIEbike wird auch im Jahr 2026 fortgeführt. Einerseits werden von Seiten LIEmobil Gespräche mit interessierten Arbeitgebern und allfälligen weiteren Interessenten geführt und bei Bedarf noch weitere Ausleih- und Rückgabestationen im Land errichtet. Aufgrund des lokalen Mehrwerts, welchen die LIEbikes generieren, wird durch LIEmobil auch eine mögliche finanzielle Beteiligung der Standortgemeinden überprüft. Andererseits erfolgt im Jahr 2026 die Ausschreibung für eine neue Verleihsoftware aufgrund des Konkurses des bisherigen Anbieters. Eine weitere Ausschreibung ist für das Jahr 2026 vorgesehen, um die LIEbike-Flotte langfristig auf rund 300 LIEbikes vergrössern zu können. Dies soll u.a. die Verfügbarkeit für die Nutzer verbessern und zeitgleich besseren Kundenkomfort und optimierte Bedingungen für die Wartung schaffen. Voraussichtlich Anfang 2027 sollen bereits die ersten neuen LIEbikes in Betrieb genommen werden.

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

Die Neuaufgabe des Busbevorzugungskonzepts wurde von der Regierung Ende 2022 genehmigt, in der Folge wurde die Federführung vom Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) an das ATG übergeben. Nachdem im Jahr 2023 ein Verkehrsversuch zum «flächigen Queren für Fussgänger» und zum «Linksein- und Linksabbiegen» in der Äulestrasse in Vaduz durchgeführt wurde, konnten die entsprechenden Versuchsergebnisse in den Berichtsjahren 2024 und 2025 durch das externe Büro ausgewertet und aufbereitet sowie mit der Standortgemeinde besprochen werden. Dabei wurde festgestellt, dass vor einer definitiven Entscheidung hinsichtlich des künftigen Verkehrsregimes in der Äulestrasse die Standortfrage

bezüglich der heutigen Bushaltestelle «Vaduz Post» zu klären ist.²⁵ Der neue Standort ist ebenfalls in das Verkehrskonzept zu integrieren und die davon abhängigen Auswirkungen sind zu ermitteln. Das ATG überprüfte in den Berichtsjahren ausserdem die Optimierungsmöglichkeiten an der Engelkreuzung in Nendeln zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Ein Einbahnregime im «Oberstädtle», was die Voraussetzung für Optimierungen an der Lichtsignalanlage Engelkreuzung gewesen wäre, wurde in Absprache mit der Standortgemeinde jedoch nicht weiterverfolgt. Es wurde nicht für realisierbar erachtet. Ausserdem führte das ATG zusammen mit LIEmobil einen Versuch zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» durch. Dabei wurde an den Haltestellen «Eschen Presta» und «Schaan Ivoclar» mobile Lichtsignalanlagen (LSA) errichtet, welche den Verkehrsfluss hinter dem Bus beim Fahrgastwechsel aufhielten. Der Versuch wurde mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass aufgrund der zu kurzen Haltezeiten der Busse an den Haltestellen nur wenige Fahrzeuge hinter dem Bus zurückgehalten wurden und der Verkehrsabfluss vor dem Bus, das heisst am nächsten Verkehrsknoten, nicht schnell genug war. So konnte kein wesentlicher Fahrtzeitgewinn für die Busse erreicht werden. Diese Massnahme wird vom ATG künftig deshalb nicht weiterverfolgt. In den Berichtsjahren fanden zudem diverse Gespräche mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, der Gemeinde, LIEmobil und dem beigezogenen Ingenieurbüro in Bezug auf die Nordausfahrt beim Busbahnhof in Schaan statt. Es ist eine direkte Verbindung exklusiv zur Nutzung durch die Busse vom Bahnhof Schaan entlang der ÖBB-Bahngleise in die Landstrasse «Im Bretscha» vorgesehen. Das ATG verfasste im Verlauf des Jahres 2025 den entsprechenden Bericht und Antrag für den zugehörigen Verpflichtungskredit und legte diesen Ende 2025 dem Landtag vor.

²⁵ Die Vaduzer Stimmbevölkerung nahm den Verpflichtungskredit für den Neubau des Marktplatzes Ende März 2026 deutlich an. Vorgesehen ist der Ersatz der heute bestehenden Parkgarage durch eine neue Tiefgarage, die Gestaltung eines oberirdischen Marktplatzes sowie eine Mobilitätsdrehscheibe mit Busterminal. ATG und Standortgemeinde führen die Arbeiten hinsichtlich des künftigen Verkehrsregimes in der Äulestrasse im laufenden Jahr in gegenseitiger Koordination fort.

Im laufenden Jahr werden die Massnahmen gemäss Busbevorzugungskonzept unter Federführung des ATG weiterbearbeitet. Aufgrund des positiven Entscheids des Landtags zum Verpflichtungskredit für die Nordausfahrt beim Bushof in Schaan werden die entsprechenden Projektarbeiten im Jahr 2026 vom ATG vorangetrieben. Die ersten Bauarbeiten konnten, wie geplant, Anfang 2026 gestartet werden. Ausserdem überprüft das ATG in diesem Jahr die Möglichkeiten zur Umgestaltung des Knoten «Rietstrasse-Vorarlbergerstrasse» in Schaanwald. Gemeinsam mit LIEmobil und der Standortgemeinde soll mittels geeigneter Massnahmen insbesondere das Linksabbiegen von der Rietstrasse auf die Vorarlbergerstrasse für den Bus erleichtert werden.

4.1.1.4 Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche (1.05)

Das Liechtensteiner Bussystem übernimmt die zentrale Erschliessungs- und Verbindungsfunktion im öffentlichen Verkehr. Vor diesem Hintergrund sind attraktive und zweckmässige Haltestellen und Wartebereiche ebenfalls von grosser Bedeutung. Das ATG errichtete zusammen mit LIEmobil und den Standortgemeinden in den Jahren 2024 und 2025 10 zusätzliche Radabstellanlagen für das Radverleihsystem LIEbike, unter anderem in Balzers, Triesen und Nendeln. Damit wird ermöglicht, die erste oder letzte Etappe einer Reise komfortabel und schnell mittels Leih-E-Bike zurückzulegen. Die Zu- und Abgangszeit zur Bushaltestelle kann für die Fahrgäste so verkürzt werden bzw. der Einzugsbereich der Haltestelle vergrössert werden. Zudem führten ATG und LIEmobil in den vergangenen Jahren die konzeptionellen Arbeiten zur «Haltestelle der Zukunft» fort. Im Rahmen dieses Konzepts wird geklärt, wie die LIEmobil-Haltestellen mit Blick auf die bestehenden und künftigen Anforderungen von Seiten der Fahrgäste künftig gestaltet werden müssen. LIEmobil und ATG definierten hierzu die Grundausrüstung der «Haltestelle der Zukunft» und optional mögliche zusätzliche Ausstattungselemente je nach Haltestellenkategorie. Während das Haltestellenschild zur erforderlichen

Grundausrüstung gehört, wären die digitalen Abfahrtsmonitore ein Beispiel für die optionale Zusatzausrüstung. Es wird generell eine skalierbare und möglichst digitale Ausrüstung angestrebt. Es ist nicht das Ziel, nach Finalisierung des Konzepts alle Bushaltestellen im Land umgehend umzugestalten, sondern dies, unter Vorbehalt der Zustimmung durch die Regierung, schrittweise und langfristig im Rahmen von ohnehin erforderlichen Ersatzmassnahmen durchzuführen. Das «Haltestellenhandbuch» regelt die Ausrüstung und die Zuständigkeiten für Betrieb und Unterhalt der Bushaltestellen zwischen Land und LIEmobil. Da es auf der «Haltestelle der Zukunft» aufbaut, wurde es in den Berichtsjahren vorerst nicht weiterbearbeitet. Das ATG baute in den Jahren 2024 und 2025 unter anderem folgende Bushaltestellen behindertenkonform aus: Schaan Rosengarten, Ruggell Schulzentrum, Gamprin Jedergass, Gamprin Mühlegass, Eschen Kohlplatz, Balzers Gagoz und Balzers Sportplatz.

Gemäss derzeitigem Wissensstand besteht im Zusammenhang mit LIEbike vorerst kein Bedarf nach zusätzlichen Abstell- bzw. Rückgabestationen. Sollte sich im Laufe des Jahres 2026 noch solcher ergeben, werden vom ATG innerhalb des entsprechenden Zuständigkeitsbereichs die erforderlichen Anlagen nach Möglichkeit bereitgestellt. Die Erfahrungen zeigen, dass sich die baulichen Massnahmen dabei jeweils im Rahmen halten. ATG und LIEmobil treiben die Arbeiten rund um die Haltestelle der Zukunft im Jahr 2026 weiter voran. Einerseits werden die Haltestellenkategorien mit entsprechenden Ausrüstungsniveaus zu definieren sein und andererseits die im Land bestehenden Bushaltestellen einer Haltestellenkategorie zuzuweisen sein. Nach Abschluss der Arbeiten zur Haltestelle der Zukunft können die Ergebnisse in das Haltestellenhandbuch überführt und dort festgehalten werden. Zudem ist für das Jahr 2026 vom ATG der behindertenkonforme Ausbau der Haltestellen Bendern Under Atzig, Eschen Brühl und allenfalls Balzers Rheinstrasse vorgesehen.

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

Es wird das Ziel einer Mobilitätsplattform verfolgt, welche mit Fuss- und Radverkehr, Mikromobilität, ÖV und MIV alle Mobilitätsangebote umfasst. Aus diesem Grund wurden die Massnahmen 1.09 und 2.02 zusammengeführt und gemeinsam weiterbearbeitet. Aufgrund der überwiegenden Bedeutung des Arbeits- und Pendlerverkehrs in Liechtenstein wird eine Plattform als besonders zielführend erachtet, welche den Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten vereinfacht. Es sollen einfache Ticketlösungen angestrebt werden und möglichst nur eine Lösung für Liechtenstein und die zugehörigen funktionalen Räume verfolgt werden.

Das AHR stand in den Berichtsjahren diesbezüglich im Austausch mit verschiedenen Akteuren. Die bisher genauer untersuchte Plattform «Whim» meldete im Jahr 2024 Insolvenz an und wurde anschliessend von «Umob» übernommen. Bei «Umob» handelt es sich ebenfalls um eine Mobilitätsplattform, welche mindestens teilweise die Funktionalitäten von «Whim» besitzt. Erste Mobilitätsangebote in der Schweiz sowie im Land Vorarlberg sind dort bereits integriert. Ausserdem hat sich das AHR auch die Mobilitätsplattform von V-Mobil bzw. den V-Mobil-Routenplaner genauer angeschaut. Auch dort sind bereits verschiedene Mobilitätsangebote, inklusive dem entsprechenden Routing, aus der Region integriert. Vor dem Hintergrund einfach verständlicher und zugänglicher Mobilitätsangebote ist auch der Tarifierung hohe Bedeutung zuzumessen. Die trilaterale Fachgruppe ÖV führte in den Berichtsjahren hierzu ihre Tätigkeiten zur Vereinfachung der Tarifstrukturen im Dreiländereck fort. Unter anderem wurde das Unternehmen «Fairtiq», welches ein auf Ortungsdaten basiertes Ticketing für den ÖV anbietet, beauftragt, das grenzüberschreitende automatische Ticketing im Raum St.Gallen-Liechtenstein-Vorarlberg zu optimieren. Reisende im grenzüberschreitenden

Verkehr mussten bisher bei Grenz-Haltestellen manuell die Tarifregionen wechseln. Dies soll künftig automatisiert erfolgen.

Im Jahr 2026 werden die Tätigkeiten in diesem Zusammenhang fortgeführt. AHR, ATG und LIEmobil werden in gegenseitigem Austausch die Mobilitätsplattform «Whim» genauer prüfen. Zudem ist auch ein gemeinsamer Austausch mit V-Mobil betreffend ihrer Mobilitätsplattform vorgesehen. Es soll anschliessend jene Variante weiterverfolgt werden, welche für Liechtenstein und den funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg den besten Nutzen bringt. Der Fokus liegt dabei auf dem Pendler- bzw. Arbeitsverkehr. Hinsichtlich der Tarifierung wird LIEmobil weiterhin im Austausch mit dem Tarifverbund Vorarlberg (VVV) und dem Ostschweizer Tarifverbund (OTV) bleiben. Die Optimierungen von Seiten «Fairtiq» sollen Anfang 2026 abgeschlossen werden können.

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

Die Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes wurde in den Berichtsjahren weiterverfolgt. Die Entwürfe des Alltagsradroutennetzes sowie des Routennetzes für den Freizeitradverkehr wurden erstellt, ebenso die zugehörigen Massnahmenblätter. Letztere enthalten alle Massnahmen, welche kurz-, mittel- und längerfristig umzusetzen sind, um das Ziel-Routennetz realisieren zu können. Ausserdem wurde von Seiten AHR und ATG der Entwurf der Regelung betreffend die Zuständigkeiten und Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Land und Gemeinden erarbeitet. Mitte 2024 wurden die erarbeiteten Entwürfe allen Liechtensteiner Gemeinden im Rahmen von bilateralen Gesprächen vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Nach einer weiteren Überarbeitungsphase startete Ende 2024 die Vernehmlassung bei den Liechtensteiner Gemeinden und eingeladenen Vereinen/Verbänden. Nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist im Februar

2025 wurden die Rückmeldungen ausgewertet und gemeinsam mit der Arbeitsgruppe sowie dem strategischen Lenkungsausschuss besprochen. Die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung decken ein breites Themenspektrum ab. Es wurden Rückmeldungen zu generellen mobilitätsbezogenen Strategien, zum Freizeitverkehr, zu Konflikten mit Naturschutz und Flora sowie Fauna, zum Thema Mischverkehr und Tempo 30 wie auch zu spezifischen Radroutenabschnitten und weiteren Themen entgegengenommen. Soweit möglich, wurden die erhaltenen Inputs gemeinsam mit dem begleitenden externen Büro in das Konzept eingearbeitet. Zudem konnten auch in den Berichtsjahren mittels Sofortmassnahmen Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt werden: Unter anderem wurde aufgrund von Vorbehalten der Wildhut die Entscheidung gegen einen neuen Radweg «Schwabbrünna» getroffen, die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur entlang der Feldkircherstrasse zwischen Schaan und Nendeln angegangen und entlang der Landstrasse zwischen Bendern und Ruggell die Radverkehrsinfrastruktur verbessert. Zwischen Schaan und Planken wurde ein erstes Teilstück der Radwegverbindung realisiert.

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten am Hauptradroutenkonzept durch das AHR fortgeführt und voraussichtlich abgeschlossen. Zunächst müssen die noch offenen Inputs aus der Vernehmlassung ebenfalls in das Konzept eingearbeitet werden. Hierzu sind teilweise nochmalige Gespräche mit den Standortgemeinden zu führen. Voraussichtlich im 3. Quartal 2026 soll das überarbeitete Hauptradroutenkonzept der Regierung vorgelegt werden. Im Anschluss wird die Umsetzung durch das ATG fortgeführt, erste Massnahmen wurden bereits parallel zur Erarbeitung bzw. Überarbeitung des Konzepts angegangen. Je nach Massnahme müssen Vorstudien, Projekte oder weitergehende Variantenstudien und SUP-Verfahren durchlaufen und erarbeitet werden. Im Jahr 2026 sieht das ATG die Fortführung der Arbeiten im Zusammenhang mit der Landstrassensanierung zwischen Bendern und Ruggell vor. Weiter sind am «Schwibbogakreisel» in Bendern sowie an der

Essanestrasse auf dem Abschnitt «Gossmadpark» bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Radverkehr vorgesehen. Zwischen Ruggell und Schellenberg ist im Abschnitt Steinbruch bis Loch vorgesehen, mit dem Bau einer separaten bergwärts führenden Radspur zu beginnen. Ausserdem werden im laufenden Jahr verschiedene Baumassnahmen im Zusammenhang mit der ÖBB-Bahnlinie und den zugehörigen Übergängen umgesetzt. In diesem Rahmen werden sowohl in Schaan wie auch in Nendeln diverse bauliche Verbesserungen im Bereich der Bahnübergänge geplant. Zudem ist die Lancierung der Plattform «Bikeable.li» vorgesehen, um die Erfahrungen der Radfahrenden zu Stärken und Schwächen der in Liechtenstein bestehenden Radverkehrsinfrastruktur erheben zu können.²⁶

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

Das ATG errichtete in den vergangenen Jahren im Zusammenhang mit dem Radverleihsystem «LIEbike» diverse zusätzliche Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen. In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurden 10 zusätzliche Standorte in Betrieb genommen. Um das LIEbike-Netz weiter auszubauen, wurden Standorte auch abseits von gut frequentierten ÖV-Haltestellen in den Quartieren oder bei publikumsrelevanten Einrichtungen erstellt. Unter anderem wurden 2024 und 2025 neue Radabstellanlagen an den Standorten Triesen Maschlina, Bendern Post und Planken Schulhaus geschaffen oder geplant.

Sofern sich aus der Fortsetzung des LIEbike-Systems Bedarf nach weiteren Radabstellanlagen ergibt, wird das ATG diese entsprechend seiner Zuständigkeit und Möglichkeiten unterstützen. Auch wird das ATG weitere Radabstellanlagen bei

²⁶ Auf der Webseite «bikeable.li» können interessierte Radfahrende Stärken und Schwächen der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur markieren. Dies dient den zuständigen Amtsstellen als Grundlage zur Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen.

öffentlichen Einrichtungen realisieren, sofern dafür Interesse besteht. Zudem ist geplant, ab Ende 2026 ein ganzheitliches Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen zu erarbeiten und daraus abgeleitete Abstellanlagen zu realisieren. So kann eine flächendeckende Verfügbarkeit der Abstellanlagen, abgestimmt auf den tatsächlichen Bedarf, sichergestellt werden. Dies hat allerdings auf Grundlage der Erkenntnisse aus dem Pilotbetrieb «LIEbike», dem überarbeiteten Hauptradroutenkonzept sowie dem Konzept «Haltestelle der Zukunft» zu erfolgen.

4.1.1.8 Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation (1.15)

Das ATG überprüfte bereits im Jahr 2022 die Radwegsignalisation entlang aller Landstrassen und setzte kurzfristige Verbesserungsmassnahmen in Abstimmung mit den Standortgemeinden um. Hierzu gehören beispielsweise verbesserte oder erneuerte Beschriftungen und Markierungen. Längerfristige Massnahmen, wie beispielsweise die Anpassung von Vortrittsregimen an Knoten, werden in Abstimmung mit den Standortgemeinden längerfristig weiterverfolgt. Aufgrund von noch andauernden Bauarbeiten im Schaaner Grosskreisel konnte dort erst in den Berichtsjahren die Signalisation «Fuss- und Radwege» zu «Fusswege mit Radfahrern gestattet» geändert werden. Mit dieser Anpassung wurde es schnellen Radfahrern ermöglicht, freiwillig auch auf der MIV-Fahrbahn zu fahren. Mit der vorherigen Signalisation war dies verboten. Zudem wurden mit der neuen Signalisation Fahrer von «schnellen» E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h verpflichtet, den Motor auf diesen Fusswegen auszuschalten oder mit eingeschaltetem Motor ebenfalls die Strassenfahrbahn zu benutzen. Per 1. September 2025 führte die Anpassung der Strassensignalisationsverordnung (SSV) durch die Regierung zu veränderten Rahmenbedingungen für die Signalisation von Geh- und Radwegen: Mit dem Symbol «Fahrrad» werden nämlich alle Fahrräder und Motorfahrräder eingeschlossen und mit dem Symbol «Motorfahrrad» nur die «schnellen» E-Bikes,

Motorfahrräder und E-Cargobikes. Damit auf «Fusswegen mit Radfahrer gestattet» nun keine «schnellen» E-Bikes, Motorfahrräder und E-Cargobikes verkehren, muss dort überall noch die Zusatztafel «Motorfahrrad verboten» angebracht werden.

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen durch die angepasste SSV ist im Jahr 2026 eine erneute Überprüfung des gesamten Landstrassennetzes durch das ATG notwendig. Bei Bedarf werden die erforderlichen Zusatztafeln angebracht. Abseits der Landstrassen liegt die Zuständigkeit derzeit bei den Standortgemeinden. Nachdem die entsprechende Regelung im Rahmen der Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes im Entwurf mit Änderungen versehen wurde, kann sich bezüglich dieser Zuständigkeit künftig gegebenenfalls nochmals eine Änderung ergeben (vgl. Massnahmen 1.10 bis 1.13).

4.1.1.9 Pförtneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (2.03)

Im Zuge der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts Liechtenstein (vgl. Massnahme 1.04) wurden die übergeordneten konzeptionellen Überlegungen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV angestellt. Es wurde im Jahr 2022 von der Regierung genehmigt. Darin sind erstmals auch «echte» Pförtneranlagen angedacht, welche den Verkehr vor staubelasteten Knoten oder Streckenabschnitten mittels Rotlichtphase künstlich zurückhalten und nur dosiert abgelassen werden, um den Verkehr im bisher staubelasteten Abschnitt flüssig zu halten. Gemäss Regierungsbeschluss LNR 2017-1160 sind die bestehenden Pförtneranlagen bisher stets wie reguläre Lichtsignalanlage im Einsatz. Sie vereinfachen dem ÖV nach einem Fahrgastwechsel in einer Busbucht das Einfädeln in den Verkehrsstrom.

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 führte das ATG zusammen mit LIEmobil Pilotversuche zu «nicht überholbaren Busbuchten» durch. An den Haltestellen

«Eschen Presta» und «Schaan Ivoclar» wurde der Verkehr während des Fahrgastwechsels mittels LSA-Rotlicht künstlich hinter dem Bus aufgehalten. Aufgrund von zu kurzen Fahrgastwechselzeiten bzw. eines zu langsamen Verkehrsabflusses vor dem Bus konnten die erwarteten Fahrtzeitgewinne für den ÖV nicht bestätigt werden. Dieser Ansatz wird künftig deshalb nicht weiterverfolgt. Des Weiteren führte das ATG gemeinsam mit der Gemeinde Vaduz in den Berichtsjahren einen Verkehrsversuch zum «flächigen Queren für den Fussverkehr» sowie zum «Linksein- und Linksabbiegen» in der Äulestrasse durch. Bezüglich der Ergebnisse des Versuchs steht das ATG noch im Austausch mit der Gemeinde Vaduz. Insbesondere die Frage nach dem künftigen Standort der heutigen Haltestelle «Vaduz Post» muss zunächst geklärt werden, bevor Aussagen zum künftigen Verkehrsregime in der Äulestrasse getroffen werden können²⁷. In den Berichtsjahren führte das ATG gemeinsam mit LIEmobil zudem eine schalttechnische Optimierung der bestehenden Lichtsignalanlage (LSA) beim Rheindenkmal in Schaan durch, sodass die LSA auf Anforderung des Fahrpersonals den MIV-Strom als Pförtneranlage zurückhält. Der Bus ist aufgrund der bestehenden Busspur nicht von diesem Rückstau betroffen und kann dadurch von Fahrtzeitgewinnen in Fahrtrichtung Schaan Zentrum profitieren. Des Weiteren wurde die LSA im Bereich «Schaan Bahnhof» technisch optimiert, sodass die wegfahrenden Busse prioritär behandelt werden und somit weniger von Fahrtzeitverlusten betroffen sind.

Im Jahr 2026 werden die Massnahmen des Busbevorzugungskonzepts laufend weiterverfolgt. Unter anderem laufen unter Beteiligung von ATG, LIEmobil und der Standortgemeinde derzeit Arbeiten zur Umgestaltung des Knoten Riet- und Vorarlbergerstrasse in Schaanwald. Um die Wartezeiten der an diesem Knoten

²⁷ Die Vaduzer Stimmbevölkerung nahm den Verpflichtungskredit für den Neubau des Marktplatzes Ende März 2026 deutlich an. Vorgesehen ist der Ersatz der heute bestehenden Parkgarage durch eine neue Tiefgarage, die Gestaltung eines oberirdischen Marktplatzes sowie eine Mobilitätsdrehscheibe mit Busterminal. ATG und Standortgemeinde führen die Arbeiten hinsichtlich des künftigen Verkehrsregimes in der Äulestrasse im laufenden Jahr in gegenseitiger Koordination fort.

einbiegenden Busse zu verringern, sind entsprechende Busbevorzugungsmassnahmen oder eine Kreisellösung weiterzuverfolgen.

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

Das AHR beobachtete in den Berichtsjahren die Entwicklungen rund um Eisenbahninfrastrukturprojekten im grenznahen Ausland aktiv. Im Dezember 2024 konnte per Fahrplanwechsel 2025 nach Abschluss des Doppelspurausbaus auf der Rheintallinie der IR-Halbstudentakt in Betrieb genommen werden. Zur Gewährleistung der Anschlüsse an dieses halbstündliche Bahnangebot mussten auch die regionalen Buskonzepte überarbeitet werden. Unter anderem wurden damals viertelstündliche direkte Verbindungen von Vaduz bis Gams (zur HVZ) eingeführt. Das ÖV-Angebot in der Region erfuhr hierdurch eine deutliche Angebotsverbesserung. Zudem fanden zwei Sitzungen des trilateralen Lenkungsausschusses «Bahn» statt. Im Jahr 2024 fand der gemeinsame Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern der Bundesrepublik Österreich und der Schweizer Eidgenossenschaft unter Vorsitz des Landes Liechtenstein in Vaduz statt. Im Jahr 2025 wurde der Vorsitz an Österreich übergeben, weshalb die zweite Sitzung im Berichterstattungszeitraum in Zell am See (A) stattfand. Im Rahmen dieses Gremiums wird das Ziel verfolgt, den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu koordinieren und effizienter, sicherer sowie nachhaltiger zu gestalten. Der Austausch zu länderspezifischen Infrastrukturprojekten und Planungen steht deshalb im Zentrum. Der Railjet Wien-Zürich verbleibt demnach mindestens mittelfristig auf der bestehenden Achse via Buchs und Liechtenstein. Eine Verlegung via St. Margrethen ist vorerst nicht angedacht. Und auf der Schweizer Seite des Rheins werden die Arbeiten im Zusammenhang mit dem zusätzlichen Bahnhof «Trübbach Fährhütte» durch die verantwortlichen Stellen vorangetrieben. Ende 2025 setzte der trilaterale Lenkungsausschuss «Bahn» zudem eine Untergruppe ein, welche

die Aufteilung des bisherigen Gremiums in ein regionales Koordinationsgremium mit den zusätzlichen Mitgliedern Baden-Württemberg und Bayern sowie in ein bilaterales Gremium Schweiz-Österreich zur Koordination der bestehenden bilateralen Vereinbarungen zwischen diesen beiden Mitgliedern überprüfen soll. Liechtenstein würde sich somit aus diesem trinationalen Gremium zurückziehen, was durch den nicht realisierten zweigleisigen Ausbau der Strecke Feldkirch-Buchs begründet ist. Damit erfolgen auf diesem Streckenabschnitt in absehbarer Zeit keine Infrastrukturausbauten, welche eine trinationale Koordination benötigen. Im regionalen Austauschgremium mit den zusätzlichen Mitgliedern wäre Liechtenstein weiterhin vertreten. In den Jahren 2024 und 2025 wurden ausserdem erste Arbeiten im Zusammenhang mit dem IBK-Strategie-Projekt BODANRAIL 2045 gestartet. Dieses basiert auf der IBK-Strategie 2023-2027 und bezweckt kürzere Reisezeiten, mehr Direktverbindungen und besser abgestimmte Anschlüsse im gesamten Bodenseeraum. Es wurde gemeinsam mit einem externen Büro ein erster Abgleich zwischen den bestehenden ÖV-Angeboten bzw. den ÖV-Planungen und dem Zielbild 2045 vorgenommen.

Im Jahr 2026 werden die grenznahen Eisenbahninfrastrukturprojekte mit Einfluss auf Liechtenstein weiter aktiv beobachtet. Vorerst wird der Austausch im trilateralen Lenkungsausschuss «Eisenbahn» weitergeführt, im Jahr 2026 unter Vorsitz der Schweiz. Im Verlauf des Jahres 2026 werden die Ergebnisse der Untergruppe bezüglich einer möglichen Aufspaltung in zwei neue Gremien erwartet. Das Projekt BODANRAIL 2045 wird im laufenden Jahr ebenfalls weiterbearbeitet, nebst der IBK-Kommission Verkehr wird auch ein externes Fachbüro daran beteiligt sein. Der Arbeitsschwerpunkt liegt weiterhin auf einem Abgleich zwischen Zielbild 2045 und den bestehenden nationalen ÖV-Planungen sowie allfälligen inhaltlichen oder zeitlichen Abweichungen. Zudem werden die Arbeiten für den Bahnhof «Trübbach Fährhütte» durch die Schweizer Verantwortlichen von Liechtensteiner Seite beobachtet. Eine Inbetriebnahme ist derzeit für das Jahr 2029 geplant.

4.1.1.11 Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag (3.08)

Das von der Regierung zur Kenntnis genommene Gesamtverkehrskonzept Haag-Bendern (GVK) sowie das Städtebauliche Konzept Unterbendern (SBK) bilden den übergeordneten Rahmen für die künftige Verkehrsführung im Raum Unterbendern und somit auch für die Radverkehrsführung und eine mögliche Fuss- und Radverkehrsbrücke über den Rhein. Die Gemeinde Gamprin startete 2023 ein Dialogverfahren, um die Ergebnisse von GVK und SBK in einen Masterplan zu überführen. Nachdem der Masterplan Unterbendern im März 2024 von der Regierung zur Kenntnis genommen wurde, nahm das ATG die Arbeiten zur Vertiefung des GVK auf. Dies musste aufgrund des noch ausstehenden Masterplans zuvor zurückgestellt werden. Im Zuge dieser Vertiefung des GVK werden die Verkehrsführung von ÖV und Fuss-/Radverkehr untersucht. Des Weiteren erarbeitete die Gemeinde Gamprin in den Berichtsjahren eine Studie zu möglichen Standorten für eine rheinquerende Fuss- und Radverkehrsbrücke im Raum Unterbendern. Auf dieser Grundlage wurde ein Brückenstandort rund 100 Meter nördlich der bestehenden MIV-Brücke aus Liechtensteiner Perspektive als sinnvollster Standort identifiziert. Bei diesen Arbeiten waren allerdings keine Schweizer Akteure beteiligt, weshalb die Standortfrage auf der Schweizer Seite noch ungeklärt ist. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein wurde diese Massnahme deshalb für den B-Horizont mit Umsetzung zwischen 2032 und 2035 vorgesehen, eine A-Massnahme hätte einen weiter fortgeschrittenen Umsetzungsstand vorausgesetzt.²⁸

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten an der Vertiefung des GVK fortgeführt. Die Verkehrsführung für ÖV, Fuss und Radverkehr ist auf Basis des Masterplans

²⁸ Gemäss Mitteilung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) vom Juni 2026 fiel das Ergebnis der Prüfung des eingereichten Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein negativ aus, wodurch keine finanzielle Beteiligung des Bundes an den Infrastrukturmassnahmen der 5. Generation (A-Horizont) in Aussicht gestellt wurde.

Unterbendern zu konkretisieren. Hinsichtlich der zusätzlichen Fuss- und Radverkehrsbrücke liegt die Federführung weiterhin bei der Standortgemeinde Gamprin. Bevor das Projekt weiter vertieft werden kann, muss insbesondere die Standortfrage auf der Schweizer Seite des Rheins geklärt werden. Dies setzt voraus, dass diesem Projekt von allen beteiligten Akteuren entsprechende Priorität zugewiesen wird und ein Konsens unter allen Involvierten gefunden werden kann. Neben den Gemeinden bedarf es auch der Unterstützung von Seiten des Kantons St.Gallen und des Landes Liechtenstein.

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

Die übergeordneten Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit zusätzlichen Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein bilden das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein sowie das Hauptradroutenkonzept des Landes. Ersteres wurde Anfang 2025 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Darin ist die zusätzliche Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Sennwald und Ruggell als A-Massnahme mit Umsetzungshorizont zwischen 2028 und 2032 enthalten²⁹. Aufgrund des fortgeschrittenen Bearbeitungsstands war dies möglich und zielführend: Die Gemeinden Ruggell und Sennwald haben hierzu in den Berichtsjahren eine Vorstudie ausgearbeitet und anschliessend einen öffentlichen Projektwettbewerb durchgeführt. Es wurde ein Standort direkt südlich der bestehenden MIV-Brücke vorgesehen. Das Siegerprojekt konnte im Herbst 2025 gekürt werden. Bezüglich der Radverkehrsbrücke in Triesen oder zwischen Triesen und Balzers liegt die Federführung bei den Standortgemeinden. Für weitere Arbeiten in diese Richtung

²⁹ Gemäss Mitteilung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) vom Juni 2026 fiel das Ergebnis der Prüfung des eingereichten Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein negativ aus, wodurch keine finanzielle Beteiligung des Bundes an den Infrastrukturmassnahmen der 5. Generation (A-Horizont) in Aussicht gestellt wurde.

bedarf es einer gemeinsamen Haltung aller Beteiligten beidseits des Rheins. Dies liegt aktuell nicht vor.

Im Jahr 2026 werden die Projektarbeiten betreffend die Radverkehrsbrücke in Ruggell fortgeführt. Die Fertigstellung ist für 2029 geplant.³⁰ Hinsichtlich weiterer Radbrücken über den Rhein liegt die Federführung weiterhin bei den Standortgemeinden. Zumal im Agglomerationsprogramm W-FL der 5. Generation entsprechende Brücken in Triesen/Sevelen und Balzers/Sargans als Massnahmen des C-Horizonts mit voraussichtlicher Umsetzung nach 2035 vorgesehen wurden, gilt es, diese Projekte langfristig weiterzuverfolgen. Insbesondere bezüglich der Radbrücke Triesen-Sevelen müssen die Standortgemeinden gemeinsame Gespräche führen und eine gemeinsame Projektabsicht finden. Auf dieser Basis können anschliessend Standortuntersuchungen vorgenommen werden. Die Radbrücke in Balzers/Sargans ist aus Landessicht als langfristige Massnahme einzustufen. Im Rahmen von Wunschlinienbetrachtungen wurde entsprechendes Potenzial geortet. Weitere Arbeitsschritte hierzu werden von Landesseite vorerst aber nicht vorgenommen.

4.1.2 Ausbau MIV-Infrastruktur und Rheinübergänge

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

Das Projekt Industriezubringer Vaduz-Triesen umfasst eine zweispurige MIV-Verbindung zwischen der Rheinbrücke Vaduz und der Gewerbezone «Neusand» in Triesen. Diese soll parallel zum Rheindamm auf etwa halber Höhe zu liegen

³⁰ Aufgrund des negativen Prüfergebnisses des ARE hinsichtlich der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein analysieren die Mitglieder des Trägervereins die veränderte Ausgangslage. Eine Mitfinanzierung durch den Bund wurde nicht in Aussicht gestellt. Es werden alternative Umsetzungsmöglichkeiten geprüft, um die vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen dennoch erfolgreich realisieren zu können.

kommen. Zudem ist geplant, den bestehenden Radweg auf die Dammkrone zu verlegen.

Bereits im Jahr 2022 entschied die Regierung positiv über das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Ein Anwohner legte allerdings Beschwerde gegen diesen Entscheid ein, weshalb die Projektarbeiten vom ATG vorerst pausiert wurden. Ende 2023 urteilte der Staatsgerichtshof zugunsten des geplanten Projekts. In der Folge konnte das ATG die Projektarbeiten fortführen. Im Laufe des Jahres 2024 wurden Bauprojekt und Kostenvoranschlag durch das ATG auf Grundlage der aktuellen Rahmenbedingungen im Jahr 2024 aktualisiert. Ausserdem wurde im Anschluss der zugehörige Bericht und Antrag an den Landtag betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredits und die Genehmigung von Nachtragskrediten für dieses Projekt verfasst. Der Landtag genehmigte dies im Dezember 2024. Das ATG schrieb anschliessend die Planungsarbeiten für das Projekt öffentlich aus und konnte den entsprechenden Zuschlag einem Offertsteller erteilen.

Im Jahr 2026 werden durch das ATG sowie den zugezogenen Planer die Detailplanungen vorgenommen. Zudem sind die erforderlichen Bewilligungen für die Realisierung dieser Infrastrukturbauwerke einzuholen, aufgrund der Nähe zu bestehenden Rohrleitungen u.a. auch vom Eidgenössischen Rohrleitungsinspektorat. Ausserdem werden im laufenden Jahr durch das ATG voraussichtlich die Baumeisterarbeiten ausgeschrieben. Der Baubeginn ist derzeit für Herbst 2027 geplant, die Fertigstellung soll Ende 2029 bzw. Anfang 2030 erfolgen. Aufgrund der thematischen Abhängigkeiten sind die Projektarbeiten laufend mit dem Amt für Bevölkerungsschutz (ABS) und dessen Arbeiten zur Sanierung des Rheindamms auf der Liechtensteiner Seite zu koordinieren.

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

Der Ausbau des Rheinübergangs Vaduz-Sevelen inklusive der vor- und nachgelagerten Verkehrsknoten wird im Rahmen von zwei Teilprojekten bearbeitet: Im Zuge des Teilprojekts «Teilausbau» wird möglichst rasch die Realisierung einer lastrichtungsabhängigen Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen angestrebt (vgl. Kapitel 4.1.3.2). Im Rahmen der Massnahme 3.07 wird ergänzend und parallel zum «Teilausbau» der langfristige «Vollausbau» der Rhein- und Autobahnbrücke Vaduz-Sevelen auf vier oder mehr Fahrspuren weiterverfolgt.

Mit dem Ziel, den «Vollausbau» weiter vorantreiben zu können, wurde bereits 2023 ein externes Büro durch das ATG sowie das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen beauftragt, eine Zustandsbeurteilung der bestehenden Infrastruktur auf diesem grenzüberschreitenden Verkehrskorridor durchzuführen. Im Laufe des Jahres 2024 wurden diese Arbeiten abgeschlossen und die Ergebnisse ausgewertet. Es zeigte sich, dass statische Defizite an der bestehenden Infrastruktur bestehen. Diese wurden durch das ATG und den Kanton St.Gallen im Rahmen eines gemeinsamen Projekts zur Instandsetzung der Rheinbrücke angegangen. Per Ende 2025 konnten daraus die folgenden vorgesehenen Massnahmen abgeleitet werden: Erüchtigung der Querträger, Verstärkung der Kastenplatte und Neubau des Überbaus.

Im laufenden Jahr werden die Instandsetzungsarbeiten durch das ATG sowie das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen weiterverfolgt. Es gilt, die sichere und zuverlässige Nutzung der Rheinbrücke für die nähere und mittlere Zukunft sicherzustellen. Hierzu werden weitere erforderlichen Instandsetzungsmassnahmen erarbeitet und deren Umsetzung vorbereitet. Ausserdem werden in diesem Rahmen auch die Möglichkeiten überprüft, ohne grossen Mehraufwand vorbereitende Arbeiten für

eine vierte Fahrspur auf der Rheinbrücke vorzunehmen. Sollte dies nicht möglich sein, muss ein «Vollausbau» mit vier oder mehr Fahrspuren sowohl auf der Rheinbrücke wie auch auf der Autobahnbrücke voraussichtlich langfristig weiterverfolgt werden. Eine Umsetzung wird dann voraussichtlich erst möglich, wenn die bestehenden Infrastrukturen das Ende ihrer Lebensdauer erreichen.

Die verschiedenen Massnahmen am Rheinübergang Vaduz-Sevelen sind in zeitlicher Hinsicht insbesondere mit dem Projekt «Langfriststrategie Rheinübergänge Werdenberg-Liechtenstein» zu koordinieren bzw. können sich aus diesem Projekt auch nochmals Änderungen bezüglich des möglichen Zeitpunkts des «Vollausbaus» der Rhein- und Autobahnbrücke Vaduz-Sevelen ergeben. Im Rahmen dieses Projekts wird unter Einbezug aller Akteure, auch der Schweizer Akteure, die gesamte rheinquerende Verkehrsinfrastruktur zwischen Liechtenstein und der Schweiz mit ihrer verbleibenden Nutzungsdauer sowie den prognostizierten Verkehrsnachfragen untersucht und davon entsprechender Handlungsbedarf hergeleitet, priorisiert und abgestimmt.

Zu beachten ist jedenfalls, dass ein späterer «Vollausbau» der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen sowie der Autobahnbrücke entsprechenden Vorlauf voraussetzen bzw. entsprechende Vorbereitungsarbeiten auch Zeit benötigen und hinsichtlich der Einbindung allfälliger Massnahmen in das Agglomerationsprogramm abgestimmt werden müssen.

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

Die Verkehrsführung und -Infrastruktur im Raum Unterbendorf wird u.a. im Rahmen der drei Massnahmen 3.08³¹, 3.10³² und 3.09 aufgegriffen und bearbeitet.

³¹ Vgl. Kapitel I.4.1.1.11.

³² Vgl. Kapitel I.4.1.2.4.

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Haag-Bendern, welches 2021 von der Liechtensteiner Regierung zur Kenntnis genommen wurde, sowie das Städtebauliche Konzept Unterbendern (SBK) der Gemeinde Gamprin und der Masterplan Unterbendern stellen die hierfür massgebenden Grundlagen dar. Letzterer wurde in den Berichtsjahren 2024 und 2025 durch die Gemeinde Gamprin finalisiert. Auf dieser Basis konnte das ATG in den Berichtsjahren die Arbeiten zur Vertiefung des GVK wieder aufnehmen. Die Vertiefung des GVK dient insbesondere der Klärung der offenen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Fuss- und Radverkehrsführung sowie der ÖV-Führung im Raum Unterbendern. Im Jahr 2023 musste die Vertiefung des GVK vorerst noch pausiert werden, weil Differenzen zwischen GVK und SBK festgestellt wurden. Im Zuge der Erarbeitung des Masterplans Unterbendern konnten diese Unstimmigkeiten bereinigt bzw. zusammengeführt werden. Des Weiteren startete das ATG in den Berichtsjahren eine Vorstudie zum künftigen Verkehrsknoten in Unterbendern. Dabei gilt es, insbesondere die Fragen nach der Ausgestaltung und Dimensionierung des künftigen zentralen Verkehrsknotens zu klären. Die Ergebnisse der Vorstudie sind massgebend für eine Optimierung bzw. einen Ersatz der bestehenden MIV-Brücke über den Rhein. Als Voraussetzung für eine Optimierung bzw. einen Ersatz der Rheinbrücke gilt ausserdem das Vorliegen einer von allen betroffenen Akteuren geteilte Projektabsicht bzw. eines gemeinsam erkannten Handlungsbedarfs. Dieser soll unter anderem im Rahmen des unter der Federführung der Geschäftsstelle der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein initialisierten Projekts «Langfriststrategie Rheinübergänge Werdenberg-Liechtenstein» hergeleitet werden. Im Jahr 2025 konnten auch diese Arbeiten gestartet werden. Alle betroffenen Akteure werden hierbei eingebunden. Basierend auf der prognostizierten Verkehrsnachfrage, der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und ihrer verbleibenden Nutzungsdauer werden in diesem Projekt gemeinsam getragene infrastrukturelle und organisatorische Massnahmen im kurz-, mittel- und längerfristigen Zeithorizont erarbeitet und für alle Rheinübergänge zeitlich

eingetaktet. Der Fokus liegt dabei auf einem von allen Akteuren unterstützten Ergebnis.

Der Ersatz der bestehenden Rheinbrücke Benden-Haag wurde in der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein aus diesen Gründen als Massnahme mit Umsetzungshorizont C³³ eingebunden.

Im laufenden Jahr wird das ATG die Vertiefung des GVK und die Arbeit an der Vorstudie zum zentralen Verkehrsknoten in Unterbenden fortführen. Diese beiden Projekte sind untereinander zu koordinieren. Ausserdem sind verschiedene betroffene Stellen, beispielsweise LIEmobil oder die Standortgemeinde, geeignet in diesen Prozess einzubinden. 2026 wird auch das Projekt «Langfriststrategie Rheinübergänge Werdenberg-Liechtenstein» weiterverfolgt. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf einen zweckmässigen Austausch mit dem Kanton St.Gallen und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) gelegt. Sobald eine gemeinsame Haltung hinsichtlich eines Brückenneubaus gefunden werden konnte, kann anschliessend eine Vorstudie für dieses Vorhaben initiiert werden.

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

Die Verkehrsführung und -Infrastruktur im Raum Unterbenden wird u.a. im Rahmen der drei Massnahmen 3.08³⁴, 3.09³⁵ und 3.10 weiterentwickelt. Der übergeordnete Rahmen hierzu wird durch das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Haag-Benden, das Städtebauliche Konzept Unterbenden (SBK) sowie den Masterplan Unterbenden vorgegeben. Letzterer wurde in den Berichtsjahren in einem

³³ Entspricht einer Umsetzung nach 2036. C-Massnahmen können im Rahmen der nächsten Generation des Agglomerationsprogramms bei ausreichendem Bearbeitungsstand auch direkt in den A-Horizont verschoben werden.

³⁴ Vgl. Kapitel I.4.1.1.11.

³⁵ Vgl. Kapitel I.4.1.2.3.

Dialogverfahren erarbeitet und finalisiert. Die Regierung hat ihn in den Berichtsjahren, wie bereits das GVK im Jahr 2021, zur Kenntnis genommen. Die zuvor festgestellten Differenzen zwischen GVK und SBK wurden darin nun bereinigt. Dies schaffte für das ATG die erforderlichen Voraussetzungen, um die im Jahr 2023 aus diesen Gründen pausierte Vertiefung des GVK in den Berichtsjahren wieder aufzunehmen und weiter voranzutreiben. Insbesondere Verkehrsführung von ÖV und Fuss- sowie Radverkehr gilt es im Rahmen dieser Vertiefung detailliert zu bearbeiten. Parallel dazu startete das ATG in den Berichtsjahren mit der Erarbeitung einer Vorstudie für den Verkehrsknoten Unterbendern. Es konnten unter anderem die für die weiteren Arbeiten relevanten Verkehrsdaten aufbereitet werden.

Im laufenden Jahr wird durch das ATG die Vertiefung des GVK wie auch die Vorstudie zum zentralen Verkehrsknoten Unterbendern fortgeführt. Die Arbeiten an diesen beiden Projekten sind aufeinander abzustimmen, um eine optimale Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer sicherstellen zu können. Im Zuge der Vorstudie zum Verkehrsknoten werden auf Basis der aufbereiteten Verkehrsdaten unter anderem die Dimensionen und Spurbilder festgelegt. In einem späteren Schritt kann ein Vorprojekt initiiert werden. Gemäss aktuellem Planungsstand kann parallel hierzu auch das erforderliche SUP-Verfahren gestartet werden.

4.1.3 MIV-Reduktion und intelligentere Verkehrsabwicklung

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

Im Zuge der Vergabe des Transportauftrags für die Jahre 2021 bis 2031 wurde der Auftragnehmer bereits verpflichtet, 10 % der Fahrleistungen lokal emissionsfrei zu erbringen. Basierend auf den Festlegungen im Rahmen der Klimastrategie 2050 erarbeitete die Regierung 2022 eine ambitioniertere Roadmap. Demnach sind ab dem Jahr 2026 ein Drittel aller Fahrzeuge, ab dem Jahr 2028 die Hälfte der Fahrzeuge und ab dem Jahr 2032 alle Fahrzeuge lokal emissionsfrei bzw. fossilfrei zu betreiben. Nachdem bis Ende 2023 bereits vier batterieelektrische Fahrzeuge in Liechtenstein eingeflottet wurden, setzte LIEmobil die Bestrebungen zur Erfüllung der Zielvorgaben auch in den Berichtsjahren 2024 und 2025 fort. Ende 2024 konnte ein zusätzlicher Elektrobus in Betrieb genommen werden. Ausserdem verkehren seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 die ersten drei batterieelektrischen Gelenkbusse auf dem Liechtensteiner bzw. grenzüberschreitenden Liniennetz. Diese Fahrzeuge bieten im Gegensatz zu den fossil oder elektrisch betriebenen Standardbussen höhere Beförderungskapazitäten, weshalb sie hauptsächlich auf den frequenzstärksten Linien eingesetzt werden. Ausserdem sind die drei neuen elektrischen Gelenkbusse mit einem durchgängigen niederflurigen Ein- bzw. Ausstieg ausgestattet, sie bieten mehr Platz für Kinderwägen oder Rollatoren und weisen gleichzeitig auch mehr Sitzplätze auf, als die fossil angetriebenen Gelenkbusse. Bis Ende 2025 wurden insgesamt acht Elektrobusse eingeflottet.

Im laufenden Jahr wird die von Seiten der Regierung verabschiedete Roadmap durch LIEmobil weiterverfolgt. Es ist konkret geplant, per Ende 2026 zusätzliche Elektrokleinbusse auf Neben- und Ortsbuslinien einzusetzen. Ausserdem wurden sechs weitere Elektrofahrzeuge bestellt, welche aufgrund von Lieferverzögerungen voraussichtlich erst per Anfang 2027 in Betrieb genommen werden können.

Mit diesen Fahrzeugen kann dann die geforderte 1/3-Quote erfüllt werden. Damit bis 2028 die Quote von 50 % Elektrofahrzeugen erfüllt werden kann, werden bis dann voraussichtlich mindestens acht weitere Elektrofahrzeuge für das Hauptliniennetz beschafft.

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

Der Ausbau bzw. die Optimierung des Rheinübergangs Vaduz-Sevelen inklusive der vor- und nachgelagerten Verkehrsknoten wird im Rahmen von zwei Teilprojekten bearbeitet: Im Rahmen der Massnahme 3.07³⁶ wird der langfristige «Vollausbau» der Rhein- und Autobahnbrücke Vaduz-Sevelen auf vier oder mehr Fahrspuren vorangetrieben. Ergänzend dazu wird im Zuge des Teilprojekts «Teilausbau» eine möglichst rasche Realisierung der lastrichtungsabhängigen Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen angestrebt.

Grundlage für den «Teilausbau» bildet der im Jahr 2020 mit erfolgreichem Ergebnis abgeschlossene Verkehrsversuch auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen zur lastrichtungsabhängigen Nutzung der Mittelspur. Das ATG erstellte in den folgenden Jahren eine Vorstudie zum Spurdesign sowie ein Signalisationskonzept und konnte auf dieser Basis im Jahr 2023 diverse projektrelevante Fragestellungen betreffend die Rheindammsanierung, den Gas- und Hochspannungsleitungen sowie dem Neubau des Landesspitals klären. In den Berichtsjahren 2024 und 2025 erarbeitete das ATG einen Entwurf des Vorprojekts für die lastrichtungsabhängige Nutzung der Mittelspur auf der Rheinbrücke. Unter anderem wurde dabei auch die Themen Umwelt und Betriebsausstattung aufgegriffen. Nachdem das Vorprojekt von der Liechtensteiner Regierung Anfang Dezember 2024 zur Kenntnis genommen wurde, konnte es dem Kanton St.Gallen sowie dem ASTRA zur Stellungnahme

³⁶ Vgl. Kapitel I.4.1.2.2.

unterbreitet werden. Um die dabei aufgeworfenen Fragen beantworten bzw. die geforderten Voraussetzungen erfüllen zu können beauftragte das ATG im Juni 2025 ein externes Büro zur Erstellung einer zusätzlichen Verkehrssimulation. Ausserdem wurde ein «Road-Safety-Audit (RSA)» zum geplanten Vorhaben durchgeführt.

Als nächster Schritt werden vom ATG im laufenden Jahr die Ergebnisse des RSA in das Vorprojekt eingearbeitet. Im Anschluss, voraussichtlich Mitte 2026, wird das ergänzte bzw. überarbeitete Vorprojekt nochmals dem Kanton St.Gallen und dem ASTRA zugestellt, um darüber befinden zu können. Im Rückblick auf die bisherigen Gespräche geht das ATG davon aus, dass von diesen beiden Akteuren dann grundsätzlich keine stark negativen Rückmeldungen mehr kommen sollten. Die zentrale Forderung des ASTRA, dass das neue Verkehrsregime keine negativen Auswirkungen auf die Kapazitäten der Autobahnausfahrten haben darf, konnte mit der zusätzlich durchgeführten Verkehrssimulation im Jahr 2025 belegt werden. In einem späteren Arbeitsschritt kann das Bauprojekt ausgearbeitet werden. Dieses bildet wiederum die Grundlage, um die notwendigen Verpflichtungskredite abholen zu können. Sowohl der Liechtensteiner Landtag wie auch das St.Galler Parlament werden über diese befinden müssen. Ausserdem werden parallel hierzu auch noch offene Fragen bezüglich der Aufteilung der Bauherrschaft zwischen dem Land Liechtenstein und dem Kanton St.Gallen zu klären sein. Weitere Gespräche werden erforderlich sein, um die Zuständigkeiten für allfällige Eingriffe in das neue Verkehrssystem aufgrund von Baustellen oder Unfallereignissen klären zu können.

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

Für eine Verpflichtung staatsnaher Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) wird eine Revision des Landes-

Mobilitätsmanagements-Gesetzes (LMMG)³⁷ vorausgesetzt. Hierzu wurde durch das AHR bereits im September 2023 ein Vernehmlassungsbericht erarbeitet, von der Regierung genehmigt und anschliessend in Vernehmlassung gegeben. Gestützt auf den Rückmeldungen aus der Vernehmlassung überarbeitete das AHR in den Berichtsjahren den entsprechenden Entwurf für die Revision des LMMG. In diesem Rahmen fand auch ein enger Austausch mit dem zuständigen Ministerium statt. Der Entwurf sieht im Grundsatz vor, die Unternehmen gemäss Art. 2 des Gesetzes über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (ÖUSG)³⁸ zur Einführung eines BMM zu verpflichten. Die Minimalanforderung wurde so definiert, dass Parkplatzgebühren verpflichtend zu erheben wären und die daraus gewonnenen finanziellen Mittel zwingend für Massnahmen betreffend die arbeitsbezogene Mobilität, insbesondere für Fuss- und Radverkehr sowie ÖV, eingesetzt werden müssten. Auch für die Abgeordneten des Hohen Landtags wurde die Einführung von Parkplatzgebühren vorgesehen. Des Weiteren ist vorgesehen, für die Mitarbeitenden der LLV die Minimalgebühr für die Tagesparkierung beim MIV anzuheben und die Höhe des Mobilitätsbeitrags bzw. «Mobilitätsbonus» in Abhängigkeit zur Qualität der theoretisch möglichen ÖV-Anreise von Wohnort zum Arbeitsort zu gestalten. Bei Mitarbeitenden mit längeren ÖV-Reisezeiten können so stärkere Anreize zur ÖV-Nutzung gesetzt werden. In den Berichtsjahren wurden vom AHR zudem erste Schritte unternommen, um die derzeit verwendete BMM-Software zu überarbeiten und insbesondere stärker zu automatisieren. Diese Arbeiten basieren auf den aktuell rechtskräftigen Fassungen von LMMG und Landes-Mobilitätsmanagement-Verordnung (LMMV)³⁹. Die aktuell verwendete BMM-Software ist veraltet. Sie wird unter anderem für die monatliche BMM-

³⁷ Gesetz über das Mobilitätsmanagement des Landes (Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetz, LMMG) vom 24. Oktober 2007.

³⁸ Gesetz über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (Öffentliche-Unternehmen-Steuerungs-Gesetz, ÖUSG) vom 19. November 2009.

³⁹ Verordnung über das Mobilitätsmanagement des Landes (Landes-Mobilitätsmanagement-Verordnung, LMMV) vom 27. November 2007.

Abrechnung für alle, dem LMMG unterstellten rund 1'700 Mitarbeitenden, verwendet. Sie setzt viel Handarbeit voraus und ist hierdurch fehleranfällig.

Als nächsten Schritt wird das AHR ein BMM-Konzept erarbeiten und in Folge das LMMG sowie die LMMV angepasst. Parallel dazu erfolgt die Modernisierung der BMM-Software.

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

Der Fachbereich für betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) des AHR unterstützte in den Berichtsjahren im Auftrag der Regierung interessierte Firmen, Organisationen und Verwaltungen bei der freiwilligen Einführung eines BMM. Unter anderem wurden Gespräche mit einer interessierten Stiftung geführt. Ausserdem führte die Thyssenkrupp Pesta im Rahmen der «Mobilitätsallianz» Anfang 2025 ein BMM ein. Neben der Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung wurden dabei auch Anreize zur ÖV-Nutzung mittels Drei-Länder-Abo oder einer zusätzlichen Busverbindung gesetzt. Das AHR organisierte im April 2024 ausserdem den 16. BMM-Tag. Dieser dient unter anderem dazu, das BMM sichtbar zu machen und weiterzuentwickeln, nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern und dafür zu sensibilisieren und den Austausch zwischen interessierten Akteuren zu fördern. Im Jahr 2023 äusserte der Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) das Bedürfnis, die Federführung für den Fahrradwettbewerb «Radfahren für die Gesundheit» an das AHR abzugeben. Aufgrund dessen, dass Synergien mit den bestehenden Radwettbewerben des AHR identifiziert wurden und der Radwettbewerb «Radfahren für die Gesundheit» die Ziele des Mobilitätskonzepts 2030 unterstützt, entschied die Regierung damals, dem AHR gemäss Wunsch des VCL diese Aufgabe zu übertragen. Der Radwettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit», welcher gemeinsam mit der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer (LIHK) durchgeführt wird, verzeichnete im Jahr 2025 einen Teilnehmerrekord von 1'300 Radfahrerinnen und Radfahrern.

Ebenso war beim Sommerwettbewerb 2025 und beim Winterwettbewerb 2025/2026 eine Rekordteilnahme zu verzeichnen.

Das AHR führt die Beratung von interessierten Akteuren bezüglich BMM im laufenden Jahr fort. Ebenso werden die etablierten Radwettbewerbe fortgeführt. Deren Bewerbung soll zugunsten einer noch grösseren Teilnehmerzahl optimiert werden. Ausserdem werden mit einem externen Partner die Möglichkeiten überprüft, um «Wearables», wie zum Beispiel Smartwatches, künftig in die Wettbewerbe einbinden zu können. Derzeit müssen Kilometerleistungen von den Teilnehmenden händisch erfasst werden. Des Weiteren soll 2026 ein weiterer BMM-Tag stattfinden. Allerdings wird das bisherige Format mit Podium und Referentinnen und Referenten überprüft: Um die Teilnehmenden noch näher an der Praxis abholen zu können, sind ergänzend auch praxisnahe Workshops oder Besichtigungen denkbar. Um die Wirksamkeit des BMM noch besser überwachen und dokumentieren zu können, arbeiten LLV und LIHK im laufenden Jahr an gemeinsamen BMM-Zielen sowie einem gemeinsamen Monitoring hierfür. Dies soll die Vergleichbarkeit der Ergebnisse verbessern und die Möglichkeiten zur Nutzung von Synergieeffekten optimieren.

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

Im Zuge der Massnahme 2.11 überprüfte die Regierung im Jahr 2022 die Möglichkeiten und Auswirkungen der Einführung eines Road-Pricing-Systems für Liechtenstein. Die Arbeiten lieferten das Ergebnis, dass anstatt eines Road-Pricing-Systems die Liechtensteinische Motorfahrzeugsteuer umgestaltet und mit stärkeren ökologischen Anreizen versehen werden sollte. Im Jahr 2023 erarbeitete die Regierung eine Vernehmlassungsvorlage, welche künftig eine Besteuerung von allen Motorfahrzeugen auf Basis von Gewicht und Leistung vorsah. Der bisher gewährte steuerliche Bonus auf Elektrofahrzeuge wurde aufgrund der unzureichenden

Berücksichtigung des Verursacherprinzips nicht mehr berücksichtigt. Es wurde ausserdem die Förderung von Elektroladestationen vorgesehen. Die Rückmeldungen zur Vernehmlassung kritisierten einerseits die Bemessungsgrundlage «Gewicht und Leistung», andererseits wurde der Wegfall des Steuervorteils für Elektrofahrzeuge grundsätzlich begrüsst. Es wurde ausserdem eine fahrleistungsabhängige Bemessung der Motorfahrzeugsteuer angeregt.

Aufgrund zunehmender Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb sind die Einnahmen aus der Mineralölsteuer tendenziell rückläufig. Der Schweizer Bund befasst sich deshalb aktuell mit der Frage, wie die rückläufigen Einnahmen kompensiert und die Motorfahrzeug- bzw. Mineralölsteuer umgestaltet werden könnten. Aufgrund des bestehenden Zollvertrags zwischen Liechtenstein und der Schweiz und einer möglichen Einbindung Liechtensteins in das künftige Schweizer System entschied die Liechtensteiner Regierung im Juli 2024, die Arbeiten bezüglich der Revision des Motorfahrzeugsteuer- und Energieeffizienzgesetzes zu pausieren. Gemäss Regierung sollte zuerst klar sein, wie die Mineralölsteuer in der Schweiz und in Liechtenstein in Zukunft angedacht ist. Im Herbst 2024 setzte die Regierung zudem eine Arbeitsgruppe ein, welche die Option eines Anschlusses Liechtensteins an das künftige Schweizer System überprüfen soll. Der Bund seinerseits startete im September 2025 die Vernehmlassung von zwei vielversprechenden Optionen: einerseits ein Bemessungssystem anhand der Fahrleistung, erhoben durch SelbstdeklARATION oder Satelliten- und Mobilfunkunterstützung; andererseits die Option zur Besteuerung des geladenen Stroms bei Elektrofahrzeugen.

Die Arbeiten zu einer möglichen Revision des Liechtensteiner Motorfahrzeugsteuergesetzes sowie des Energieeffizienzgesetzes werden wieder aufgenommen, sobald Klarheit über das in der Schweiz angestrebte System herrscht. Dann soll auch die Frage einer möglichen Einbindung Liechtensteins in das künftige Schweizer

System geklärt werden. Gemäss aktuellem Wissensstand ist ein Inkrafttreten des neuen Bemessungssystems in der Schweiz frühestens per 2030 zu erwarten.

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

Um Arbeitsplatzgebiete mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse anzusiedeln, müssen die entsprechenden Voraussetzungen bzw. Rahmenbedingungen in verschiedenen Planungs-instrumenten geschaffen werden; unter anderem im Landesrichtplan sowie mittels eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts. Letzteres wurde im Jahr 2023 durch den Verein «Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein» erarbeitet. Es umfasst den gleichnamigen funktionalen Raum und behandelt verschiedene siedlungsplanerische und verkehrliche strategische Überlegungen. Es bildet die zentrale Grundlage für die 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein. Dieses Agglomerationsprogramm wurde Anfang 2025 ebenfalls fertiggestellt und sowohl von den Mitgliedsgemeinden als auch von der Liechtensteiner Regierung und dem Kanton St.Gallen verabschiedet. Es wurde Ende März 2025 dem Schweizerischen Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung eingereicht.⁴⁰ Parallel hierzu wurden die Arbeiten am Landesrichtplan in den Jahren 2024 und 2025 kontinuierlich weitergeführt. Das letzte noch ausstehende Sachkapitel «übrige Raumnutzungen» wurde in Abstimmung mit dem Lenkungsausschuss erarbeitet. Zudem fand eine Vorvernehmlassung bei allen liechtensteinischen Gemeinden sowie den betroffenen Amtsstellen statt. Die Rückmeldungen zeigten dabei insbesondere

⁴⁰ Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) teilte im Juni 2026 mit, dass die Prüfung des eingereichten Agglomerationsprogramms negativ ausgefallen sei, da es nicht alle Vorgaben des Bundes erfülle. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes an den vorgesehenen Massnahmen der 5. Programmgeneration wurde abgelehnt. Die Mitglieder des Vereins Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein analysieren in der Folge die neue Ausgangslage und prüfen alternative Umsetzungsmöglichkeiten, um die vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen dennoch erfolgreich realisieren zu können.

Anpassungsbedarf im Kapitel «Natur & Landschaft» auf, dessen Überarbeitung daraufhin gestartet wurde.

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten zur Schaffung der strategischen raumplanerischen Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Arbeitsplatzgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen im Bereich der Autobahnanschlüsse weitergeführt. Einerseits wird das Kapitel «Natur & Landschaft» des Landesrichtplans in Abstimmung mit dem Lenkungsausschuss fertig überarbeitet und zusammen mit den übrigen Sachkapiteln sowie der Richtplankarte bei den Gemeinden, Amtsstellen, Nachbarländern und Vereinen/Verbänden in Vernehmlassung gegeben. Nach einer allfälligen Bereinigung ist vorgesehen, die Überarbeitung des Landesrichtplans bis Anfang 2027 abzuschliessen und das Planungsinstrument der Regierung zur Genehmigung vorzulegen. Der Landesrichtplan stellt dabei das zentrale Instrument zur Koordination sämtlicher raumwirksamer Tätigkeiten in Liechtenstein dar. Andererseits werden die Mitglieder des Vereins Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein die veränderte Ausgangslage aufgrund des negativen Entscheids bzgl. Mitfinanzierung des Bundes bei Infrastrukturmassnahmen der 5. Generation analysieren. Es werden alternative Finanzierungsmöglichkeiten zur Realisierung der Infrastrukturmassnahmen geprüft. Bis sich räumliche und bauliche Veränderungen aus den überarbeiteten, behördenverbindlichen Planungsinstrumenten ergeben, wird jedoch noch etwas Zeit vergehen, da die massgebenden Inhalte gegebenenfalls zunächst noch in eigentümergebundene Instrumente überführt werden müssen.

4.1.3.7 Einführung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftungspflicht (2.08)

Ein erster Schritt in Richtung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftung wurde mit der Erarbeitung eines Parkplatzbewirtschaftungskonzepts für die öffentlichen Parkfelder des Landes sowie der Gemeinden gemacht. Das AHR startete bereits 2023 mit den entsprechenden Projektarbeiten, im Jahr 2024 wurden diese

fortgeführt. Zu Beginn des Arbeitsprozesses wurden verschiedene Grundlagendaten erhoben, u.a. die bestehenden Parkfelder im Land oder auch die Erwartungen und Anforderungen von Seiten der Gemeinden an ein solches Konzept. Aufbauend auf diesen Grundlagen erarbeitete das AHR zusammen mit einem begleitenden Büro das entsprechende Konzept. Es gibt einen übergeordneten Rahmen für die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder vor, um ein Mindestmass an Homogenität sicherzustellen. Gleichzeitig belässt es den Gemeinden aber auch ausreichend Gestaltungsspielraum, um auf individuelle Gegebenheiten eingehen zu können. Das Konzept nimmt ausserdem auf verschiedene Gemeindetypologien im Land Rücksicht. Mitte 2024 wurde das Parkplatzbewirtschaftungskonzept bei den Liechtensteiner Gemeinden in Vernehmlassung gegeben. Ende 2024 wurde es finalisiert. Das Konzept besitzt keinen verbindlichen Charakter, es kann von den Gemeinden freiwillig angewendet werden. Für die Berggebiete Triesenberg, Malbun, Steg und Gaflei wurde ausserdem festgestellt, dass zusätzliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Sie sind stark touristisch und vom Freizeitverkehr geprägt. AHR, ATG und die Gemeinde Triesenberg erarbeiteten im Verlauf des Jahres 2025 gemeinsam ein zusätzliches Parkraumbewirtschaftungskonzept für diese Teilgebiete des Landes. Mittels verschiedener Bewirtschaftungszonen wird auch hier der übergeordnete Rahmen für eine Bewirtschaftung vorgegeben. Der Gemeinde bleibt jedoch ein Gestaltungsspielraum, wenn es um die Detailfragen geht. Dieses Konzept wurde Mitte 2025 von der Gemeinde Triesenberg und der Regierung zur Kenntnis genommen. Anschliessend wurden erste Verbesserungsmassnahmen in die Wege geleitet. Per Wintersaison 25/26 wurden Verkehrsleitslotsen zur Lenkung des Parksuchverkehrs bzw. zur Optimierung der Parkierung eingesetzt und die Kommunikation von alternativen Anreisemöglichkeiten per ÖV verstärkt.

Die Umsetzung des Parkplatzbewirtschaftungskonzepts für die öffentlich zugänglichen Parkfelder des Landes liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden. Das

Konzept weist keinen verbindlichen Charakter auf. Das Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Berggebiete Triesenberg, Malbun, Steg und Gaflei wird im laufenden Jahr durch die Gemeinde Triesenberg, das AHR und das ATG sowie weitere Gemeinden und Akteure umgesetzt. Es umfasst sowohl kurzfristig umsetzbare Massnahmen wie auch längerfristige Verbesserungen. Unter anderem werden die Möglichkeiten für einen Ausbau des ÖV-Angebots an den Spitzentagen geprüft oder die Optionen zur Errichtung zusätzlicher Ski-Aufbewahrungsboxen im Berggebiet untersucht. Es wird das übergeordnete Ziel verfolgt, insbesondere an den Spitzentagen mit hoher Nachfrage die Verfügbarkeit der Parkplätze im Berggebiet zu optimieren.

4.1.3.8 Überprüfung Baugesetz betreffend Parkplätze (2.09)

Im Hinblick auf die Revision des Baugesetzes setzte die Regierung im Oktober 2024 eine Arbeitsgruppe ein. Darin haben einerseits Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Amtsstellen der Landesverwaltung Einsitz, andererseits sind auch Gemeindevertreterinnen und -vertreter, Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden sowie externe Expertinnen bzw. Experten Mitglied der 15-köpfigen Arbeitsgruppe. Der Vorsitz liegt beim AHR. Unter dessen Federführung erarbeitete die Arbeitsgruppe in einem ersten Schritt übergeordnete Empfehlungen und Stossrichtungen für die Revision des Baugesetzes. Es wird im Grundsatz eine zielgerichtete und grundlegende Revision des Baugesetzes angestrebt, welche eine Reduktion der Vorschriften auf das Wesentliche bewirkt und gleichzeitig bestehende Regelungslücken beseitigt. Zu berücksichtigen sind dabei unter anderem Zielsetzungen aus den Bereichen Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Verdichtung nach innen wie auch Mobilität. Letzteres umfasst auch verschiedene Fragestellungen rund um das Thema Mindestanzahl an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge. Die Arbeitsgruppe präsentierte die erarbeiteten übergeordneten Empfehlungen und Stossrichtungen der Regierung, welche diese zur Kenntnis nahm. In der Folge setzte die

Arbeitsgruppe ihre Arbeit auf dieser Basis fort. Es wurden bereits mehrere Sitzungen durchgeführt, um einen Entwurf für eine Vernehmlassungsvorlage ausarbeiten zu können.

Im laufenden Jahr wird die Arbeitsgruppe ihre Arbeit fortsetzen. Die Themenfelder und Fragestellungen sind sehr komplex und reichen vom Planungs- und Baurecht, über dessen Wechselwirkungen zum Umwelt- und Naturschutz wie auch zur Landwirtschaftsgesetzgebung bis hin zu Fragen betreffend des Naturgefahren- und Kulturgüterschutzes. Es ist deshalb geplant, die Arbeitsgruppe zusätzlich in thematische Untergruppen aufzusplitten, um die verschiedenen Themenfelder detailliert beleuchten und diskutieren zu können. Die Ergebnisse der Untergruppen werden später wieder in die grosse Arbeitsgruppe eingebracht und dort mit weiteren Themen koordiniert. Es ist derzeit vorgesehen, der Regierung bis Ende März 2027 einen Entwurf des Vernehmlassungsberichts vorzulegen.

4.1.3.9 Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten (2.10)

Das Liechtensteiner Zählstellennetz für den MIV und Radverkehr wurde bereits im Jahr 2022 ausgebaut. Die jährlichen Datenauswertungen der Berichtsjahre 2024 und 2025 berücksichtigen auch diese neuen Zählstellen. Um Prognosen zum künftigen Verkehrsaufkommen auf dem Liechtensteiner Strassennetz als zentrale Grundlage für verschiedene planerische Fragestellungen zu haben, befinden sich ausserdem zwei Verkehrsmodelle in Erarbeitung. Für das Verkehrsmodell Liechtenstein, welches das gesamte Liechtensteiner Strassennetz umfasst, sowie das Verkehrsmodell Stadttunnel Feldkirch, welches nur die Auswirkungen des Stadttunnels Feldkirch untersucht, liegen Entwürfe bzw. Prognosen für die Jahre 2030 und 2040 vor. Die Finalisierung kann jedoch erst vorgenommen werden, wenn die Ergebnisse der Güterverkehrserhebung des Landes Vorarlberg vorliegen und eingearbeitet wurden. Ein erster Teil dieser Ergebnisse liegt bereits vor, die

Ergebnisse der Zusatzerhebung sind jedoch noch ausstehend. Das Land Liechtenstein beteiligte sich finanziell an dieser Befragung und wirkte auch bei der Ausarbeitung des Befragungskonzepts mit. Ausserdem wurde gemeinsam mit Schweizer und Vorarlberger Akteuren die Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Verkehrsmodells «Rheintal» in Angriff genommen, um grenzüberschreitende Fragestellungen auf einer gemeinsamen Grundlage besser bearbeiten zu können. Das AHR tauschte sich in den Berichtsjahren auch mit verschiedenen Akteuren aus, um weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Datengrundlagen im Verkehrsbereich zu eruieren. Unter anderem fand ein Austausch mit der Datenschutzstelle statt, um die Möglichkeiten zum stärkeren Einbezug von Unternehmensdaten bzw. deren Mitarbeiterdaten zu überprüfen. Ausserdem wurden im Zuge des Projekts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050»⁴¹, beziehungsweise im Rahmen des Teilprojekts «Modal-Split» erste Strategien skizziert, wie regelmässige Bevölkerungs- und Arbeitnehmerbefragungen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens gestaltet werden könnten. Als orientierendes Beispiel wurde auch die Befragung «Mikrozensus Mobilität und Verkehr»⁴² aus der Schweiz herangezogen. Des Weiteren wurde 2025 die Mobilitätsbefragung bei den LLV-Mitarbeitenden sowie den Mitarbeitenden der weiterführenden Schulen durchgeführt. Gemäss deren Ergebnisse liegt der MIV-Anteil bei rund 51 %, gefolgt von 22 % ÖV, 19 % Radverkehr, und je 4 % Fussverkehr und Fahrgemeinschaften. Aufgrund der Tatsache, dass der Arbeitsweg bei rund 30 % der MIV-Nutzenden weniger als 10 Kilometer lang ist, wird das Verlagerungspotenzial auf alternative Verkehrsmittel zum MIV nach wie vor als gross beurteilt.⁴³

⁴¹ Vgl. Kapitel I.4.1.5.4.

⁴² Im Zuge dieser Befragung werden in der Schweiz alle 5 Jahre rund 55'000 zufällige Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Die Ergebnisse sind zentrale Grundlagen für verkehrs- und raumplanerische Entscheide wie auch für Fragestellungen im Umweltbereich. Weitere Informationen sind verfügbar unter: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/erhebungen/mzmv.html> (zuletzt abgerufen am 21.01.2026)

⁴³ Die Mobilitätsumfrage in der LLV sowie bei den Angestellten der weiterführenden Schulen basiert auf einer freiwilligen Teilnahme. Im Jahr 2025 lag die Teilnahmequote bei rund 42%.

Auch im laufenden Jahr wird das AHR im Austausch mit verschiedenen Akteuren die Möglichkeiten zur Verbesserung der Grundlagendaten im Mobilitätsbereich weiterverfolgen. Unter anderem werden im Rahmen des Teilprojekts «Modal-Split» des Projekts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» die Diskussionen hinsichtlich einer regelmässigen Mobilitätsbefragung fortgeführt. Ebenso werden die Möglichkeiten bezüglich der Arbeitnehmerdaten der bedeutendsten Arbeitgeber weiterverfolgt. Sobald die Ergebnisse der Güterverkehrserhebung des Landes Vorarlberg vollständig vorliegen, können die Arbeiten an den beiden Liechtensteiner Verkehrsmodellen finalisiert werden. Dies wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 2026 der Fall sein. Die Arbeiten zum Verkehrsmodell «Rheintal» werden im laufenden Jahr gemeinsam mit den Schweizer und Vorarlberger Akteuren weiter vorangetrieben. Um die Nutzung von Verkehrsmodellen und -Daten intuitiver und dynamischer zu gestalten, führt das AHR im laufenden Jahr zudem Gespräche mit einem ETH-Spin-Off. Auch im Jahr 2026 wird das AHR wieder die Mobilitätsbefragung innerhalb der LLV inklusive der weiterführenden Schulen durchführen. Abgestimmt mit dem Konzept «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» wird zudem ein Konzept vorgesehen, welches die Verbesserung der Datengrundlagen im Mobilitätsbereich, insbesondere hinsichtlich Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten, bezweckt. Auch die Projektabhängigkeiten zur Einführung einer Mobilitätsplattform (vgl. Massnahme 1.09/2.02⁴⁴) werden dabei zu berücksichtigen sein.

⁴⁴ Vgl. Kapitel I.4.1.1.5.

4.1.4 Verkehrssicherheit

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

Neubauten von Verkehrsanlagen werden durch das ATG stets auf Grundlage der aktuellen Normen und Richtlinien erstellt. In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurden allerdings keine reinen Neuanlagen gebaut. Es handelt sich bei sämtlichen baulichen Massnahmen in den Berichtsjahren um Ergänzungen oder Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen (vgl. 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)

Die Sicherheit von Verkehrsinfrastrukturen wie Strassen, Fussgängerstreifen oder Radwegen wird durch das ATG laufend verbessert. Sofern Verkehrsinfrastrukturen ausgebaut werden, erfolgt dies jeweils auf Basis der neuesten anwendbaren Strassenbaunormen. Hierdurch entsprechen sie stets dem aktuellen Stand.

In den Berichtsjahren wurden unter anderem folgende Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen vorgenommen: An der Planknerstrasse zwischen Forstboden und der Lehnenbrücke 1 wurde ein beidseitiger Geh- und Radweg realisiert. Und zwischen Ruggell und Gamprin wurde die Landstrasse wie auch der parallel dazu verlaufende Radweg verbreitert.

Das ATG verfolgt diese Daueraufgabe auch im laufenden Jahr weiter. Unter anderem sind folgende Massnahmen vorgesehen: Verschiebung der Bushaltestelle Mühleholz Vaduz in Richtung Schaan, Strassenraumgestaltung in Steg, Realisierung eines Rad- und Gehwegs entlang der Landstrasse zwischen Schaan und Nendeln, Ausbau der Schellenbergstrasse zwischen Limsenegg und Loch zugunsten

eines abgesetzten Radstreifens, Verbreiterung des Radwegs zwischen Gamprin und Bendern im Bereich ARA bis Grossabünt sowie Errichtung eines Radstreifens beim Gossmadpark in Eschen. Zudem werden auch künftig weitere Verkehrssicherheitsaudits⁴⁵ in Liechtenstein durchgeführt und weitere kleinere Verbesserungen angegangen.

4.1.4.3 Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen (4.03)

Die Verkehrssicherheit von Fussgängerstreifen wird durch das ATG bei Neu- und Umbauten standardmässig überprüft und bei Bedarf verbessert. Ausserdem werden auch bekannte Unfallschwerpunkte standardmässig überprüft und entschärft.

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurde unter anderem ein kombinierter Geh- und Radweg entlang der Planknerstrasse, zwischen Forstboden und Lehenbrücke 1, erstellt. Hierdurch konnte die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger auf diesem Abschnitt verbessert werden. Ausserdem überprüfte das ATG in den Jahren 2024 und 2025 alle Fussgängerstreifen auf Landstrassen in Bezug auf ihre Ausleuchtung nachts.

Im laufenden Jahr wird das ATG weiterhin im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten standardmässig überprüfen, ob die Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert werden kann. Bekannte Unfallschwerpunkte werden laufend entschärft. Zudem sind folgende Massnahmen für 2026 geplant: Verbesserung der Sicherheit beim Fussgängerstreifen Vaduz Mühleholz durch

⁴⁵ Verkehrssicherheitsaudits dienen der systematischen Beurteilung der Verkehrssicherheit von Projekten, die sich noch in der Planungsphase befinden, ebenso wie von bereits umgesetzten Infrastrukturen. Bei geplanten Vorhaben kommt dabei das Instrument der «Road Safety Audits» zum Einsatz, während bei bestehenden Anlagen sogenannte «Road Safety Inspections» durchgeführt werden. Die Ergebnisse dieser Bewertungen bilden die Grundlage für eine Optimierung der Planung beziehungsweise für die Festlegung von Verbesserungsmassnahmen an vorhandenen Infrastrukturen. Von Seiten der ATG werden Verkehrssicherheitsaudits vor allem bei grösseren Projekten oder bei ausgewiesenem Handlungsbedarf vorgenommen. Zudem werden bekannte Unfallschwerpunkte im bestehenden Netz kontinuierlich überprüft und durch geeignete Massnahmen entschärft.

Verschiebung der Bushaltestelle in Richtung Schaan, Verbesserung der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger durch eine optimale Strassenraumgestaltung in Steg sowie Realisierung eines kombinierten Geh- und Radwegs zwischen Schaan und Nendeln. Es ist ausserdem vorgesehen, die Ergebnisse der lichttechnischen Überprüfung aller Fussgängerstreifen auf Landstrassen mit den Standortgemeinden zu besprechen, um anschliessend Verbesserungen initialisieren zu können. Die Zuständigkeit für die Beleuchtung liegt bei den Standortgemeinden.

4.1.4.4 Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen (4.04)

Bei Neu- und Umbauten wird stets auch die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Radwegen überprüft und gegebenenfalls verbessert. In den Jahren 2024 und 2025 wurde unter anderem ein kombinierter Geh- und Radweg entlang der Planknerstrasse zwischen Forstboden und Lehenbrücke 1 errichtet sowie der Radweg zwischen Gamprin und Ruggell parallel zur Landstrasse verbreitert. Diese Massnahmen leisten einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Radwegen.

Im Jahr 2026 ist geplant, die standardmässige Überprüfung der Radverkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten weiterzuführen. Zudem ist konkret vorgesehen, zwischen Schaan und Nendeln entlang der Landstrasse einen kombinierten Geh- und Radweg zu realisieren, einen abgesetzten Radstreifen entlang der Schellenbergstrasse zwischen Limsenegg und Loch umzusetzen und einen Radstreifen im Bereich Gossmadpark in Eschen sowie zwischen Gamprin und Eschen auf dem Abschnitt ARA bis Grossabünt zu realisieren. Weitere Sofortmassnahmen zugunsten des Radverkehrs werden basierend auf den Massnahmen 1.10 bis 1.13 angegangen.

4.1.5 Weitere Massnahmen und planungsrechtliche Rahmenbedingungen

4.1.5.1 Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen (3.15)

Durch die Sicherung von Mobilitätsräumen entlang der Landstrassen wird das Ziel verfolgt, langfristig bedarfsgerecht Raum für die bestehenden und künftigen Mobilitätsbedürfnisse und entsprechende Infrastrukturen zu sichern. Es sind dabei sowohl die Bedürfnisse des MIV, des ÖV als auch die Anforderungen des Fuss- und Radverkehrs und die Bestrebungen zur Attraktivierung der Ortskerne zu berücksichtigen. Dies ist insbesondere in Bereichen mit beschränkten Platzverhältnissen, wie zum Beispiel in Ortsdurchfahrten, essenziell. Die bestehenden Mobilitätskorridore wurden bereits in der Vergangenheit im Landesrichtplan sowie in Gemeinderichtplänen unter Berücksichtigung von raum- und verkehrsplanerischen Aspekten behördenverbindlich festgelegt. Auf dieser Grundlage können im Rahmen von Überbauungs- und Gestaltungsplänen oder weiteren Bauvorhaben Grundstücke oder Grundstücksteile für diesen Zweck gesichert werden. Dies setzt entsprechende Gespräche und Verhandlungen mit den jeweiligen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und ggf. der Standortgemeinden voraus. Der Flächenbedarf bzw. die Ansprüche an die Mobilitätskorridore wurden mit den Ergebnissen des Busbevorzugungskonzepts, der laufenden Ergebnisse des Hauptradroutenkonzepts sowie der Überarbeitung des Landesrichtplans koordiniert. In den Berichtsjahren konnten gezielt Grundstücke bzw. Grundstücksteile in den Gebieten Bahnhofstrasse Schaan, Landstrasse Schaan, Im Bretscha Schaan, Vorarlbergerstrasse Mauren-Schaanwald, Essanestrasse Eschen und Landstrasse Vaduz durch Kauf oder Tausch erworben werden.

Die Anstrengungen zur Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen werden im laufenden Jahr fortgeführt. Die Arbeiten sind auch 2026 laufend mit Erkenntnissen aus parallellaufenden Projekten und Konzepten abzustimmen,

beispielsweise mit Teilprojekten des Konzepts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050».

4.1.5.2 Überprüfung der zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen nötigen Gesetzgebung sowie Revision des Verbandsbeschwerderechts (3.17, Zusatzantrag G)

Werden neue Infrastrukturen gebaut oder bestehende Infrastrukturen verändert, ist das insbesondere im Verkehrsbereich teilweise mit langwierigen und wenig effizienten Verfahren verbunden. Dies zeigen die Erfahrungen. Zu den häufigsten und schwierigsten Herausforderungen gehören dabei die Sicherstellung der Verfügbarkeit der erforderlichen Grundflächen oder auch die langen Einsprache- und Beschwerdeverfahren. Es existiert heute kein spezifisches Gesetz in Bezug auf den Bau und den Unterhalt von öffentlichen Strassen, allerdings eine langjährige rechtliche Praxis. Die Regierung hat vor diesem Hintergrund die Erarbeitung eines Strassengesetzes für Liechtenstein in Auftrag gegeben. Im Jahr 2024 wurden durch das zuständige Ministerium hierzu die ersten Vorbereitungsarbeiten durchgeführt. Es wurde zudem ein Vernehmlassungsbericht ausgearbeitet. Die Regierung beabsichtigt mit der Schaffung eines Strassengesetzes die langjährige rechtliche Praxis festzuhalten und unter anderem ein Baubewilligungsverfahren für Tiefbauten einzuführen (vgl. Massnahme 3.16⁴⁶) zu schaffen. Im Jahr 2025 fand zudem die Vernehmlassung des entsprechenden Gesetzestexts statt. Hinsichtlich des Verbandsbeschwerderechts wurde durch das zuständige Ministerium ebenfalls eine erste Überprüfung vorgenommen. Dabei zeigte sich, dass das heutige Verbandsbeschwerderecht im Umweltbereich bereits den Mindeststandards aus dem EWR-Abkommen umsetzt. Eine weitere Einschränkung des Verbandsbeschwerderechts

⁴⁶ Vgl. Kapitel I.4.2.

wäre daher nicht mehr mit den von Liechtenstein eingegangenen internationalen Verpflichtungen konform.

Im Jahr 2026 werden die Arbeiten bezüglich des Strassengesetzes fortgeführt und voraussichtlich Ende 2026 dem Landtag vorgelegt.

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

In den vergangenen Jahren wurde das Anliegen Liechtensteins, eine knapp nördlich von Feldkirch verlaufende Autobahnverbindung zwischen A14 und A13 zu realisieren, sowohl auf Verwaltungs- als auch auf Regierungsebene in verschiedenen Gremien und Gesprächen mit Schweizer und Österreicher Vertretern eingebracht. Es wurde dabei auch die Option einer finanziellen Beteiligung Liechtensteins in Aussicht gestellt. Die beteiligten Akteure favorisieren allerdings eine Ost-West-Verbindung weiter nördlich: Bereits 2020 und früher wurde im Rahmen des Projekts «S18 Bodensee-Schnellstrasse» verschiedene Verbindungsvarianten zwischen Lustenau bzw. Dornbirn und der Schweiz geprüft. Die Österreicher Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) legt sich Ende 2020 auf die Verbindungsvariante «CP», eine Ostumfahrung von der L204 über Lustenau-Nord in die Schweiz fest. Die Alternative, die Variante «Z», wäre eine Riedquerung mit Unterflurstrasse von Dornbirn-Nord nach Lustenau-Nord und weiter in die Schweiz gewesen. Sie wurde aufgrund tangierter Naturschutzgebiete nicht als genehmigungsfähig beurteilt. Im Jahr 2023 wurde durch das Klimaschutzministerium in Wien eine zusätzliche Variante «Lustenau-Süd» ausgearbeitet, diese sollte von Dornbirn-Süd nach Widnau/Diepoldsau führen. Dennoch teilte die ASFINAG Anfang 2025 mit, dass das erarbeitete Vorprojekt zur Variante «CP» beim Verkehrsministerium vorgelegt werde. Die entsprechende Prüfung des Vorprojekts ist demnach im Gang.

In den Berichtsjahren fand unter anderem ein Gespräch zwischen Regierungsrat Daniel Oehry und Landesstatthalter Christof Bitschi statt, bei welchem das Liechtensteiner Anliegen eingebracht wurde. Im laufenden Jahr werden die weiteren Entwicklungen diesbezüglich mitverfolgt. Einerseits die Entwicklungen rund um die verschiedenen Varianten «CP», «Z» und «Lustenau-Süd», andererseits auch bezüglich der laufenden Prüfung des Vorprojekts und der weiteren Möglichkeiten das Liechtensteiner Anliegen einzubringen.

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

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 gemeinsam bearbeitet.

Das im Jahr 2023 initiierte Projekt «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» baut auf bereits vorliegenden Grundlagen und Vorarbeiten auf. Ausgangspunkt bilden zum einen die dem Landtag 2021 zur Kenntnis gebrachten Resultate der Variantenprüfung zur verkehrlichen Entlastung des Dorfzentrums von Schaan (vgl. Massnahme 3.03) und zum anderen die im Jahr 2022 erarbeitete sowie im April 2023 im Landtag behandelte Postulatsbeantwortung zu einem «nachhaltigen und ganzheitlichen Raumplanungs- und Mobilitätskonzept für Liechtenstein». Ziel des Projekts ist es, über den bisherigen Planungshorizont 2030 hinaus langfristige und integrierte Lösungsansätze für die Mobilitätsbedürfnisse des Landes unter Einbezug raumplanerischer Fragestellungen zu prüfen und auszuarbeiten.

Im Jahr 2024 wurden unter der Federführung des ATG die Arbeiten in der ersten Projektphase weitergeführt. Dabei wurde ein breiter Fächer möglicher verkehrlicher und räumlicher Entwicklungsrichtungen erarbeitet, das von punktuellen

ober- oder unterirdischen Umfahrungen über verkehrslenkende Massnahmen bis hin zu Systemen des schienengebundenen Verkehrs, wie beispielsweise Hochbahnen oder U-Bahnen, reichte. Diese Stossrichtungen wurden anhand eines zuvor definierten Zielsystems mit den Dimensionen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft bewertet. Auf dieser Grundlage konnten die zielführendsten Stossrichtungen identifiziert und in die Projektphase 2 überführt werden.

Mit Beginn der Projektphase 2 ging die Federführung des Projekts Anfang 2025 an das AHR über. Die weiterzuverfolgenden Stossrichtungen aus Phase 1 wurden gemeinsam mit einem externen Fachbüro in mehrere Teilprojekte überführt. Diese umfassen unter anderem die vertiefte Prüfung von Entlastungsstrassen, eine Studie zur Eigentrassierung des Busverkehrs als Ergänzung zum Busbevorzugungskonzept von 2022, einen Forschungsauftrag zur aktiven Verkehrslenkung mit Fokus auf Akzeptanzfragen sowie die Definition möglicher Zielwerte für den Modal Split inklusive Aufbau eines Monitorings. Im Rahmen des Teilprojekts «Entlastungsstrassen» wurden durch das ATG bereits erste Varianten einander gegenübergestellt und miteinander verglichen. Weitere sind noch ausstehend. Für den Forschungsauftrag «aktive Verkehrslenkung» und das Teilprojekt «Eigentrassierung» wurden relevante Grundlagen zusammengetragen und die Ausschreibung für die externe Begleitung vorbereitet. Die Teilprojekte sind in das übergeordnete Konzept «Raum und Mobilität 2050» eingebettet, welches als Nachfolge des Mobilitätskonzepts 2030 zu sehen ist. Es sind deshalb regelmässig Rückbindungen der Teilprojekte in das übergeordnete Konzept vorgesehen. Die bisherigen Arbeiten wurden durch einen Lenkungsausschuss sowie eine breit abgestützte Begleitgruppe mit Vertretungen aus Politik, Gemeinden und Verbänden begleitet. Es fanden ausserdem mehrere Mitwirkungsmöglichkeiten für die Bevölkerung statt.

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten durch AHR, ATG und das begleitende externe Büro fortgeführt. Das Teilprojekt «Entlastungsstrassen» wird durch das ATG

weiterbearbeitet. Neben den bekannten bzw. bereits diskutierten Umfahrvorschlägen wird auch eine Überprüfung des Liechtensteiner Strassennetzes hinsichtlich der Siedlungsverträglichkeit bzw. der Unverträglichkeit des Strassennetzes für die Siedlungen durchgeführt. Dies soll sicherstellen, dass alle Strassenabschnitte mit «Umfahrungsbedarf» in das Teilprojekt einfliessen. Ausserdem wird das AHR 2026 die Ausschreibungen für die externe Begleitung bei den Teilprojekten «Eigentrossierung» und «aktive Verkehrslenkung» vornehmen. Mit Blick auf das Teilprojekt «Modal-Split» werden verschiedene Beispiele aus dem grenznahen Ausland herangezogen und dabei untersucht, wie für Liechtenstein mögliche Zielwerte und eine solide Datenbasis geschaffen werden können. Es wird auch die Möglichkeit zur Durchführung einer regelmässigen Mobilitätsbefragung genauer beleuchtet. Die übrigen Stossrichtungen, welche derzeit nicht vertieft werden, fungieren als mittel- oder längerfristige Rückfallebenen, sofern eine Umsetzung der aktuellen Teilprojekte nicht möglich sein sollte.

4.2 Umgesetzte Massnahmen

Die Arbeiten an den Massnahmen wurden in Berichtsjahren 2024 und 2025 weiter vorangetrieben. Es wurden in diesem Zeitraum allerdings keine weitere Massnahmen fertiggestellt bzw. umgesetzt.

Jene Massnahmen, welche bereits vor den Berichtsjahren 2024 und 2025 umgesetzt werden konnten, sind nachfolgend aufgeführt:

- 1.06 Beauftragung einer Studie zu den Effekten eines kompletten Verzichts auf ÖV-Tickets (umgesetzt im Jahr 2022⁴⁷);
- 1.07 Versuch der Ansiedlung von Fernbussen mit Haltestellen in Vaduz oder Schaan zur Anbindung an die internationalen Fernbus-Linien (umgesetzt im Jahr 2020⁴⁸);
- 2.11 Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV (umgesetzt im Jahr 2022);
- 3.12 Ruggell Rheinstrasse, Einmündung Industriestrasse (Industriekreisel) (umgesetzt im Jahr 2023⁴⁹);
- 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, 2022 und 2023 des Monitoring Mobilitätskonzept 2030 verwiesen.

⁴⁷ 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.

⁴⁸ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte (Mobilitätskonzept Monitoringbericht 2021), Nr. 29/2021.

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 2023), Nr.60/2024.

4.3 Geplante Massnahmen in den Jahren 2026 und 2027

Die separate Projekt- und Massnahmenliste gibt Auskunft über die vorgesehene Zeitplanung für die einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030. Sie umfasst sowohl für die bereits in Umsetzung befindlichen Massnahmen wie auch für die noch geplanten Massnahmen die jeweiligen Zeitschienen. Es handelt sich hierbei um den Planungsstand per Ende 2025.

Zu den noch nicht in Umsetzung befindlichen Massnahmen können nur bedingt Ausführungen gemacht werden. Meist wurden dazu noch keine umfassenden Arbeiten vorgenommen. Entsprechende Erläuterungen wären deshalb mit grossen Unsicherheiten verbunden, weshalb für die geplanten Massnahmen noch keine Massnahmen- bzw. Monitoringblätter erstellt wurden. Es handelt sich dabei konkret um die nachfolgende Massnahme:

- 3.02 Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln

Alle übrigen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 wurden bereits erfolgreich umgesetzt, befinden sich noch in Umsetzung oder wurden «nicht umgesetzt»⁵⁰.

⁵⁰ Vgl. Kapitel I.4.4.

4.4 Nicht umgesetzte Massnahmen

«Nicht umgesetzte» Massnahmen wurden entweder ohne Umsetzung beendet⁵¹ oder sie werden nicht mehr eigenständig weiterbearbeitet, weil sie mit anderen Massnahmen zusammengeführt wurden. Bei letzterem Fall werden die Massnahmen gemeinsam mit einer anderen Massnahme, in einem gemeinsamen Rahmen, weiterbearbeitet. Dies ist auf starke inhaltliche Abhängigkeiten mit anderen Massnahmen zurückzuführen.⁵²

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurden im Vergleich zum Vorjahr keine weiteren Massnahmen der Kategorie «nicht umgesetzt» zugewiesen. In den vorherigen Berichtsjahren wurden die untenstehenden Massnahmen «nicht umgesetzt»:

- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein (nicht umgesetzt im Jahr 2020);
- 2.02: Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität (nicht umgesetzt im Jahr 2023);
- 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);

⁵¹ Als Beispiel hierfür können die Massnahmen im Zusammenhang mit der S-Bahn Liechtenstein genannt werden.

⁵² Dies ist auch aus der separaten Projekt- und Massnahmenliste 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, 2022 und 2023 des Monitoring Mobilitätskonzept 2030 verwiesen.

4.5 Stand der Leitprojekte

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

Um einen Beitrag zur Entschärfung der werktäglichen Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen in den Spitzenstunden leisten zu können und eine Veränderung des Modal-Splits in Richtung ÖV und Fuss-/Radverkehr zu erwirken, müssen verschiedene Massnahmen gemeinsam umgesetzt werden. Auf der einen Seite muss das ÖV-Angebot attraktiv gestaltet, ausgebaut und verdichtet werden. Ausserdem muss der Kundenkomfort optimal gestaltet und Anschlusszeiten und Umsteigebeziehungen müssen ansprechend geplant werden. Diesbezüglich konnten in den vergangenen Jahren einige Fortschritte erzielt werden: Auf der Rheintalachse wurde im Dezember 2024 unter anderem der IR-Halbstundentakt eingeführt, zeitgleich grenzüberschreitende und umsteigefreie Buslinien von Gams bis Schaan bzw. Vaduz (zur HVZ) realisiert, Anfang 2025 eine direkte Pendler-Buslinie von Buchs Bahnhof via Autobahn A13 nach Unterbendern organisiert und im Dezember 2025 ein 7.5 Minuten-Takt von Balzers bis Schaan in Betrieb genommen. Auch Anstrengungen zur Verbesserung des Kundenkomforts wurden unternommen, unter anderem durch Vereinfachung der Tarifsituation im Dreiländereck Schweiz-Österreich-Liechtenstein. Es wurde im Rahmen der «Mobilitätsallianz Liechtenstein» ein Drei-Länder-Abo für Mitarbeitende eingeführt, der Anschluss an den Gültigkeitsbereich des Bodenseetickets erreicht und gemeinsam mit den benachbarten Tarifverbänden weitere Verbesserungen bearbeitet. Die verbesserte Kundeninformation via verschiedene Kommunikationskanäle und auch die Sicherung der Fahrzeugvideoüberwachung wirken positiv mit.

Auf der anderen Seite muss die Konkurrenzfähigkeit und Fahrplanstabilität der alternativen Mobilitätsangebote gegenüber dem MIV gestärkt werden. Dies ist eine weitere Voraussetzung, um einen Modal-Shift zu erreichen. Diesbezüglich leisten die Massnahmen des Busbevorzugungskonzepts einen Beitrag. In den

vergangenen Jahren konnten verschiedene LSA zugunsten des ÖV optimiert werden oder auch die Nordausfahrt beim Bushof in Schaan vorangetrieben werden. Zudem wurden verschiedene Projektgrundlagen, z.B. mittels Verkehrsversuche, durchgeführt, welche weiterverfolgt werden. Auch das Teilprojekt «Eigentrasseierung Bus» des Konzepts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» unterstützt diese Entwicklungen.

Ausserdem wird vorausgesetzt, dass gleichzeitig mit dem Ausbau des ÖV-Angebots sowie der Verbesserung der Fahrplanstabilität und Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit ein ausreichendes Fahrgastpotenzial entlang der ÖV-Linien erschlossen wird. Dies erlaubt die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste und ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis bzw. ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind deshalb miteinander zu koordinieren. Auf regionaler Ebene leistet hier das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein ein Beitrag, auf nationaler Ebene bildet der Landesrichtplan ein wesentliches Instrument hierzu. Das Radverleihsystem «LIEbike» fördert die Gestaltung multimodaler Wegekettensysteme und kann durch Einsatz auf der ersten oder letzten Etappe eines Weges die Einzugsbereiche der Haltestellen vergrössern. Zu- und Abgangszeiten zu Bushaltestellen verringern sich hierdurch. Ebenso sind ansprechend und zweckmässig gestaltete Bushaltestellen erforderlich, denn diese bilden das «Aushängeschild» für den ÖV.

Die Massnahmen des Leitprojekts 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 weiterbearbeitet (vgl. Massnahmen 1.01, 1.04, 1.05, 1.06, 1.08, 2.03).

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

Die Optimierung der Verkehrsinfrastrukturen im Bereich des Rheinübergangs Bendern-Haag wurde in den Berichtsjahren gemäss Ausführungen zu den Massnahmen 3.08, 3.09 und 3.10 weiter vorangetrieben. Daran beteiligt waren sowohl die Gemeinde Gamprin-Bendern als auch verschiedene Amtsstellen des Landes und diverse Akteure aus dem grenznahen Ausland.

Die vorgängig festgestellten Differenzen zwischen städtebaulichem Konzept Unterbendern (SBK) und dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) konnten in den Berichtsjahren bereinigt werden und im Rahmen eines Dialogverfahrens in einen Masterplan für Unterbendern überführt werden. Nach Erreichen dieses Meilensteins konnte das ATG die Vertiefung des GVK zur Verkehrsführung von ÖV, Fuss- und Radverkehr wieder aufnehmen. Dies war aufgrund der vorher bestehenden Abweichungen zwischen GVK und SBK noch nicht möglich. Des Weiteren startet das ATG mit der Vorstudie für den künftig geplanten zentralen Verkehrsknoten im Raum Unterbendern. Basierend auf massgebenden Entwicklungsprognosen und Verkehrszahlen wurde die Ausgestaltung und Dimensionierung des Knotenlayouts begonnen. Die Ergebnisse dieses Arbeitsschritts bilden wiederum die Basis für Massnahmen an der Rheinbrücke bzw. der Autobahnbrücke selbst. Die Gemeinde Gamprin-Bendern führte in den Berichtsjahren zudem eine Standortstudie für eine zusätzliche Fuss- und Radverkehrsbrücke über den Rhein durch. Die Standortfrage auf der Schweizer Seite des Rheins ist allerdings noch nicht geklärt. Von zentraler Bedeutung ist gerade bei grenzüberschreitenden Betrachtungen das Vorliegen eines gemeinsamen Problemverständnisses, ein gemeinsam erkannter Handlungsbedarf sowie eine gemeinsame Projektabsicht. Im Zuge des Projekt «Langfriststrategie Rheinübergänge Werdenberg-Liechtenstein», werden diese Elemente gesondert angegangen. Unter Einbezug aller Akteure, auch dem Kanton St.Gallen und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), wird unter anderem eine

grenzüberschreitende Verkehrsmodellierung erarbeitet. Auf dieser Basis werden anschliessend kurz-, mittel- und längerfristige im Konsens getragene Massnahmen erarbeitet.

Aufgrund des Bearbeitungsstands per Ende 2024 musste das Projekt «Rheinbrücke Haag-Bendern» als Massnahme mit C-Horizont⁵³ und das Projekt «Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag» als B-Massnahme⁵⁴ im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation eingereicht werden. Im Zuge der kommenden 6. Generation ist bei Vorliegen des erforderlichen Projektfortschritts eine Repriorisierung möglich.

4.5.3 LP5: Strassenverbindung Vaduz-Triesen (3.06)

Nachdem die Arbeiten bezüglich einer Strassenverbindung Vaduz-Triesen aufgrund einer Beschwerde gegen den positiven Entscheid der Regierung über das Ergebnis der zugehörigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) pausiert werden musste, konnten diese Anfang 2024 wieder aufgenommen werden. Ende 2023 fällte der Staatsgerichtshof den Entscheid zugunsten des Projekts.

Auf dieser Basis aktualisierte das ATG 2024 das Bauprojekt mit entsprechendem Kostenvoranschlag, verfasste den Bericht und Antrag zur Genehmigung eines Verpflichtungskredits und legte diesen im Dezember 2024 dem Landtag vor. Dieser entschied positiv zugunsten des Verpflichtungskredits, wonach die Projektarbeiten ausgeschrieben und vergeben werden konnten. Baubeginn ist derzeit für Herbst 2027 geplant, die Fertigstellung für Ende 2029 bzw. Anfang 2030. Von grosser Bedeutung ist dabei die laufende Koordination mit weiteren Projektvorhaben, wie z.B. dem Neubau des Landesspitals, dem Rheinübergang Vaduz-Sevelen (Leitprojekt 6) oder der Sanierung des Rheindamms auf Liechtensteiner Seite.

⁵³ Umsetzungszeitraum nach 2036.

⁵⁴ Umsetzung zwischen 2032 und 2036.

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

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur am Rheinübergang Vaduz-Sevelen wird im Rahmen von zwei Teilprojekten verfolgt: Im Zuge des Projekts «Teilausbau» wird eine lastrichtungsabhängige Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen angestrebt. Hierzu gelang es, in den Berichtsjahren das Vorprojekt auszuarbeiten, dieses dem Kanton St.Gallen sowie dem ASTRA zur Stellungnahme zu unterbreiten und basierend auf deren Rückmeldung eine zusätzliche Verkehrssimulation sowie ein zusätzlicher «Road-Safety-Audit (RSA)» durchzuführen. Die Ergebnisse des RSA wurden in das Vorprojekt eingespeist. Mit der zusätzlichen Verkehrssimulation konnte dem ASTRA aufgezeigt werden, dass das Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf die Kapazität der Autobahnausfahrten hat. Im Zuge des Teilprojekts «Vollausbau» wird längerfristig der Ausbau der Rheinbrücke sowie der Autobahnbrücke auf vier oder mehr Fahrspuren weiterverfolgt. Im Jahr 2024 lagen die Ergebnisse der Zustandsbeurteilung zur Rheinbrücke vor, welche durch das ATG und das TBA St.Gallen 2023 gemeinsam extern in Auftrag gegeben wurde. Es stellte sich heraus, dass an der Rheinbrücke statische Defizite bestehen. In der Folge initialisierten ATG und Kanton St.Gallen ein gemeinsames Projekt zur Instandsetzung der Rheinbrücke. Per Ende 2025 wurden auf dieser Grundlage erste Sanierungsmassnahmen hergeleitet. Das Instandsetzungsprojekt wird auch im laufenden Jahr weiterverfolgt und es wird überprüft, ob in diesem Rahmen allenfalls auch Vorbereitungsarbeiten für eine vierte Fahrspur auf der Rheinbrücke ohne grossen Mehraufwand vorgenommen werden könnten. Falls dies nicht möglich ist, wird diese Teilmassnahme längerfristig weiterverfolgt werden müssen. Eine Realisierung scheint dann erst möglich, wenn die bestehenden Infrastrukturen das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Die notwendige Vorlaufzeit für einen allfälligen Brückenneubau bzw. einen «Vollausbau» in der Zukunft ist dabei nicht ausser Acht zu lassen.

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

Eine Veränderung des Modal-Splits in Richtung Fuss- und Radverkehr kann ebenfalls einen Beitrag dazu leisten, die Liechtensteiner Verkehrsinfrastruktur zu entlasten und in den Spitzenstunden einen effizienten Verkehrsfluss zu ermöglichen. Hierzu bedarf es kommunikativer Massnahmen, um Verkehrsteilnehmer hinsichtlich des Fuss- und Radverkehrs zu sensibilisieren. Dies wurde in den vergangenen Jahren unter anderem im Rahmen verschiedener Massnahmen des BMM sowie im Rahmen der verschiedenen Radwettbewerbe vorgenommen. Mit rund 1'300 Teilnehmenden Radfahrern konnte beim Wettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit» im 2025 ein Teilnehmerrekord verzeichnet werden, ebenso war eine Höchstzahl an Teilnehmern beim «Sommerwettbewerb 2025» und Winterwettbewerb 2025/2026» vorhanden. Zudem bedarf es geeigneter Infrastrukturmassnahmen, um optimale Bedingungen für den Radverkehr zu schaffen. Im Arbeits- bzw. Pendlerverkehr liegt der Schwerpunkt dabei vor allem auf durchgängigen, möglichst direkten und sicheren Radwegen. Vor diesem Hintergrund wird im Zuge der Massnahmen 1.10 bis 1.13 das Liechtensteiner Hauptradroutennetz überarbeitet. Bestehende Netzlücken werden geschlossen, das Routennetz wird erweitert und bezüglich Radschnellrouten und Radwegen in Hanglagen überprüft und ergänzt. In den Berichtsjahren wurden die Routennetze für Alltags- und Freizeitverkehr erarbeitet, entsprechende Massnahmen entwickelt und ein Entwurf zur künftigen Regelung der «Zuständigkeiten und Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur» zwischen Land und Gemeinden erstellt. Es fand eine Vernehmlassung bei Gemeinden und Verbänden statt, gefolgt von einer Überarbeitungsphase, welche derzeit noch im Gang ist. Erhaltene Inputs werden überprüft, eingearbeitet und bei Bedarf nochmals mit betroffenen Akteuren besprochen. Um bereits vor Abschluss der Projektarbeiten Verbesserungen für den Radverkehr zu realisieren, wurden durch das ATG Sofortmassnahmen angegangen. So wurde beispielsweise der Radweg entlang der Landstrasse zwischen Bendern und Ruggell verbreitert oder die

Realisierung einer eigenständigen Radverkehrsinfrastruktur zwischen Schaan und Nendeln entlang der Landstrasse initialisiert. Gerade im Pendlerverkehr ist die grenz- und rheinquerende Radverkehrsinfrastruktur von zentraler Bedeutung. An mit Potenzial behafteten Standorten sind eigenständige Fuss- und Radverkehrsbrücken zu verfolgen, sofern auf bestehenden Brücken keine attraktive Radverkehrsinfrastruktur realisierbar ist. Die Gemeinden Ruggell und Sennwald trieben in den Berichtsjahren die Arbeit für eine separate Radverkehrsbrücke voran. Es konnte ein Projektwettbewerb durchgeführt und das Siegerprojekt identifiziert werden. Die Massnahme wurde in den A-Horizont⁵⁵ des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein, 5. Generation, eingespeist.⁵⁶ Die Fuss-/Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Sevelen ist durch die Standortgemeinden voranzutreiben. Es bedarf einer von allen Akteuren beidseits des Rheins getragenen Projektabsicht, zur Bearbeitung eines solchen Projekts. Diese liegt gemäss derzeitigem Kenntnisstand nicht vor. Zwischen Balzers und Sargans wurde grundsätzlich Potenzial für eine weitere Radbrücke geortet, weitere Arbeitsschritte werden hierzu derzeit nicht vorgenommen. Ausserdem bedarf es einer einheitlichen Signalisation entlang der Radverkehrsinfrastruktur. Insbesondere bei von mehreren Verkehrsarten gemeinsam genutzten Verkehrsflächen ist dies essenziell, um Klarheit und Sicherheit zu gewährleisten. Nachdem die Signalisationsverordnung im Jahr 2025 eine Änderung erfahren hat, werden im laufenden Jahr diesbezüglich Anpassungen durch das ATG erforderlich. Es stehen dabei vor allem die Zusatztafeln «Radfahrer gestattet» und «Motorfahrrad verboten» im Fokus.

⁵⁵ Umsetzung zwischen 2028 und 2032.

⁵⁶ Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) teilte im Juni 2026 mit, dass die Prüfung des eingereichten Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation negativ ausgefallen sei, da es nicht alle Vorgaben des Bundes erfülle. Eine finanzielle Beteiligung des Bundes an den vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen wurde abgelehnt. Die Mitglieder des Vereins analysieren in der Folge die neue Ausgangslage und prüfen alternative Finanzierungs- und Umsetzungsmöglichkeiten, um die Infrastrukturmassnahmen dennoch erfolgreich realisieren zu können.

4.5.6 LP8: Digitalisierung (1.09, 2.02)

Die fortschreitende Digitalisierung kann im Mobilitätsbereich unter anderem einen Beitrag dazu leisten, die Effizienz im Strassenverkehr zu erhöhen und die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln zu steigern. Dies passiert einerseits durch das Bereitstellen von einfachen Ticketing-Lösungen, um einen niederschweligen Zugang zum öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr sind verschiedene Tarif- und Ticketlösungen für Nutzer nicht immer einfach verständlich. Andererseits können multimodale Wegeketten und Sharing- bzw. Leihangebote durch einheitliche und multimodal gültige Ticketoptionen gefördert werden. Aufgrund der ausgeprägten Pendlerbewegungen in Liechtenstein bedarf es einer Lösung für den gesamten funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg, welche alle Verkehrsangebote umfasst. Die Massnahmen 1.09 und 2.02 wurden aus diesem Grund im Jahr 2022 zusammengeführt und werden in einem gemeinsamen Rahmen weiterbearbeitet. In den Berichtsjahren wurde die bisher im Fokus stehende Plattform «Whim» von «Umob» übernommen. Ausserdem wurde auch die Mobilitätsplattform von V-Mobil bzw. der V-Mobil-Routenplaner genauer untersucht. Für das laufende Jahr sind entsprechende Gespräche mit den Anbietern vorgesehen. Ausserdem wurde das Unternehmen «Fairtiq»⁵⁷ beauftragt, das automatisierte Ticketing für den Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg zu optimieren. Es soll auch im grenzüberschreitenden Verkehr ein automatisiertes und auf Basis von Ortungsdaten funktionierendes Ticketing ermöglicht werden. Bisher mussten durch die «Fairtiq» Nutzer im grenzüberschreitenden Verkehr noch manuelle Eingaben vorgenommen werden. Zudem steht LIEmobil im Austausch mit dem Tarifverbund Vorarlberg (VTV) und dem Ostschweizer Tarifverbund (OTV), um die Tarifsituationen gemeinsam weiter zu vereinfachen.

⁵⁷ Das Unternehmen «Fairtiq» bietet automatisierte Ticketing-Optionen für den öffentlichen Verkehr, welche auf Basis von Ortungsdaten funktionieren.

4.5.7 LP9: Revision Enteignungsrecht, Verfahrensbeschleunigung und –Vereinfachung (3.17)

Bei der Realisierung von Infrastrukturmassnahmen hat sich gerade im Verkehrsbereich gezeigt, dass teilweise langwierige und wenig effiziente Verfahren bestehen. Um im öffentlichen Interesse stehende Projekte schneller realisieren zu können, bedarf es mancher Gesetzesanpassungen. Diese wurden in den Berichtsjahren 2024 und 2025 in Angriff genommen. Zumal in Bezug auf den Bau und den Unterhalt von öffentlichen Strassen heute kein spezifisches Gesetz existiert, allerdings eine umfassende rechtliche Praxis, soll ein Strassengesetz geschaffen werden. Die Regierung beabsichtigt dabei, gewisse bestehende rechtliche Praxis der alltäglichen Nutzung des Strassengesetzes zu sichern. Ausserdem soll ein Bewilligungsverfahren für Tiefbauprojekte eingeführt werden. Nachdem im Jahr 2024 hierzu ein Vernehmlassungsbericht erarbeitet wurde, konnte im Jahr 2025 die Vernehmlassung stattfinden. Die Regierung überprüfte 2025 zudem die Möglichkeiten zur Überarbeitung des Verbandsbeschwerderechts. Dabei zeigte sich allerdings, dass eine weitere Einschränkung des Verbandsbeschwerderechts vor dem Hintergrund der bestehenden internationalen Verpflichtungen Liechtensteins nicht konform ist. Im laufenden Jahr werden die Arbeiten am Strassengesetz fortgeführt.

4.5.8 LP10: Sicherung Mobilitätskorridore (3.15)

Wie in den vorhergehenden Kapiteln beschrieben, konnten in den Jahren 2024 und 2025 diverse Grundstücke oder Grundstücksteile erworben und/oder abgetauscht werden. Fortschritte konnten insbesondere in den Bereichen Bahnhofstrasse und Landstrasse Schaan, Im Bretscha Schaan, Vorarlbergerstrasse Mauren-Schaanwald, Essanestrasse Eschen und Landstrasse Vaduz erreicht werden.

4.5.9 LP11: Prüfung weiterführender Verkehrslösungen für ganz Liechtenstein (9.01)

Der übergeordnete Rahmen für die «Prüfung von weiterführenden Verkehrslösungen für ganz Liechtenstein» wird durch die Resultate der «Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan» (vgl. Massnahme 3.03) aus dem Jahr 2021 sowie die Postulatsbeantwortung «nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs- und Mobilitätskonzept für Liechtenstein» aus dem Jahr 2023 vorgegeben. Es wird das Ziel verfolgt, umfassende und langfristige Verkehrslösungen für Liechtenstein unter Berücksichtigung raumplanerischer Aspekte zu ermitteln. Aus diesem Grund wurden die Massnahmen 3.03, 3.13, 3.14, 3.18 und der Zusatzantrag H des Landtags zur Massnahme 9.01 zusammengeführt. Aufgrund der Bedeutung dieser Massnahme wurde zudem das Leitprojekt 11 ergänzt.

Im Rahmen des Projekts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» starteten die Arbeiten zu dieser Massnahme im Jahr 2023. Zunächst noch unter Federführung des ATG, wurden damals Rahmenbedingungen, mögliche räumliche und verkehrliche Stossrichtungen sowie ein Zielsystem mit den Dimensionen «Wirtschaft», «Gesellschaft» und «Umwelt» hergeleitet. Anfang 2024 wurde die Federführung für das Projekt an das AHR übergeben und die zielführendsten Stossrichtungen, d.h. jene Stossrichtungen mit dem höchsten Grad der Zielerreichung, wurden vertieft. Zusammen mit einem externen Büro wurden Teilprojekte initiiert, in welchen Entlastungsstrassen für Liechtenstein untersucht werden, eine Studie zur Bus-Eigentragstrassierung erarbeitet wird, ein Forschungsauftrag zur aktiven Verkehrslenkung in Auftrag gegeben wird, mögliche Zielwerte für den Modal-Split in Liechtenstein und die Grundlagen für ein Monitoring und Controlling erarbeitet werden. Im laufenden Jahr werden diese Teilprojekte vorangetrieben. Für einige Teilprojekte werden Aufträge ausgeschrieben und extern vergeben. Es ist vorgesehen,

wie bereits in der Projektphase 1, auch in der Projektphase 2 Möglichkeiten zur Mitwirkung durch interessierte Personen zu schaffen.

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 3.02⁵⁸ werden eigenständig weiterbearbeitet. Hinsichtlich des Lärmschutzes kann festgehalten werden, dass mit der Umsetzung des Lärmsanierungskonzepts seit 2021 die Immissionsgrenzwerte entlang der gesamten ÖBB-Bahnstrecke Feldkirch-Buchs eingehalten werden. Dies ist insbesondere auf technische Verbesserungen und die Sanierung des Rollmaterials zurückzuführen. Seit 2023 sind Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen in Liechtenstein verboten. Die im Lärmsanierungskonzept enthaltenen Verkehrsprognosen werden vom Amt für Umwelt jährlich überprüft. Die vergangenen Jahre 2021 bis 2025 zeigen, dass die Prognosen eingehalten wurden. Somit liegen aktuell keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vor.

Die ÖBB führt ausserdem diverse Sanierungs- und Erneuerungsmassnahmen auf der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs durch. Insgesamt werden auf dem Hoheitsgebiet Liechtensteins Massnahmen in der Höhe von rund 50 Mio. Euro realisiert. Während einer vierwöchigen Vollsperrung der Bahnstrecke wurden 2024 diverse Vorbereitungsarbeiten durchgeführt. Im laufenden Jahr muss die Bahnstrecke für vier Monate, zwischen 14. Juni und 14. Oktober, gesperrt werden. Unter anderem wird am Bahnhof Nendeln die Gleisanlage erneuert, der Bahnsteig in Richtung

⁵⁸ Die Umsetzung der Massnahme 3.02 ist gemäss Projekt- und Massnahmenliste noch ausstehend.

Rheinstrasse verlängert und sämtliche Eisenbahnkreuzungen technisch saniert und in ein elektronisches Stellwerk eingebunden. Ausserdem werden mehrere Bahnübergänge für den Fuss- und Radverkehr optimiert und Durchlässe sowie die Vorlandbrücke in Schaan saniert. Mögliche, über die «Minimalvariante» hinausgehende Massnahmen am Bahnhof Nendeln, wie beispielsweise der Bau einer Personenunterführung, werden durch die ÖBB nicht weiterverfolgt.

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

Das Projekt «Variantenprüfung Schaan» konnte im Jahr 2021 keine eindeutige Bestvariante zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan hervorbringen. Es zeichnete sich ab, dass alle untersuchten Varianten weitreichende Auswirkungen auf mehrere andere Gemeinden haben, weshalb sich die Arbeitsgruppe dafür ausgesprochen hat, den Variantenfächer für künftige Verkehrslösungen in Liechtenstein weiter zu öffnen. Im Rahmen der Massnahme 9.01 bzw. des Leitprojekts 11 werden sowohl für das Zentrum von Schaan wie auch für weitere Gebiete in Liechtenstein alternative Lösungsansätze geprüft. Das Leitprojekt 3 wird nicht weiterverfolgt.

5. MONITORING UND WIRKUNGSKONTROLLE

Zur Sicherstellung der Wirksamkeit und des Erfolgs des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen Massnahmen und längerfristigen Leitprojekte wird ein zweijährliches Monitoring und Controlling durchgeführt. Die entsprechenden Ergebnisse werden dem Landtag zur Kenntnis gebracht.

Die Regierung beziehungsweise die beteiligten Amtsstellen erstellen einerseits ein Umsetzungscontrolling, das sich auf die Umsetzung der definierten Massnahmen und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 konzentriert. Mithilfe sogenannter Monitoringblätter werden die Zeitachsen der Projekte, die erzielten Fortschritte bei der Umsetzung sowie mögliche Hindernisse oder Risiken für jede Massnahme dokumentiert. Auskunft über die Projektzeitachsen gibt zudem die separate Projekt- und Massnahmenliste.

Andererseits erfolgt in festgelegten Zeitabständen ein Wirkungscontrolling, das darauf abzielt, die tatsächliche Wirkung der umgesetzten oder sich in Umsetzung befindlichen Massnahmen und Leitprojekte zu überprüfen. Grundlage hierfür sind Indikatoren und Messgrössen, die sich aus der übergeordneten Leitidee «Standort und Lebensqualität» sowie den daraus abgeleiteten Grundsätzen und Zielen ableiten. Diese Indikatoren dienen der Messung des Zielerreichungsgrades und der Wirkungskontrolle. Beim Detaillierungsgrad der Auswertung wird zwischen «Hauptindikatoren» und «Nebenindikatoren» unterschieden. Während Hauptindikatoren quantitativ anhand von Auswertungsblättern und Diagrammen analysiert werden, erfolgt bei Nebenindikatoren ausschliesslich eine qualitative Auswertung. Letzteres betrifft insbesondere Messwerte, die stark von gesetzlichen Rahmenbedingungen abhängen, bereits im Rahmen der Monitoringblätter ausführlich erläutert wurden oder bei denen kurz- bis mittelfristig keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten sind. So ist beispielsweise im Hinblick auf die Bauzonenengrenzen künftig nicht mit grösseren Veränderungen (Ein- oder

Auszonierungen) zu rechnen, da bereits heute ausreichende Kapazitätsreserven innerhalb der bestehenden Bauzonen bestehen. Ein weiteres Beispiel wäre die Errichtung einer zusätzlichen Fuss- und Radverkehrsbrücke, was offensichtlich die Anzahl solcher Brücken im Land erhöht.

Der Entwurf der massgebenden Indikatoren und Messwerte wurde im Rahmen des Berichtsjahres 2021 erstmals dem Landtag vorgelegt. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wurde zum zweiten Mal das Wirkungsmonitoring ausgearbeitet. Vor diesem Hintergrund konnten auch erste Vergleiche mit dem Stand per Ende 2022 vorgenommen werden. Es gilt jedoch festzuhalten, dass die Wirkung von umgesetzten oder in Umsetzung befindlichen Massnahmen seine Zeit benötigt. Ein verbessertes ÖV-Angebot, neue Radabstellanlagen oder zusätzliche MIV-Infrastrukturen müssen sich zunächst etablieren und ihrer Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem bzw. das Mobilitätsverhalten einzelner Personen entfalten. Entsprechend ist das Wirkungsmonitoring auch mit entsprechendem Vorbehalt zu betrachten. Für die Zukunft sollen noch bestehende Datenlücken geschlossen bzw. der Datenbestand optimiert werden.

5.1 Massgebende Indikatoren und Messgrössen

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

	B2: Entlastung/Aufwertung stark belasteter Siedlungsräume	- MIV-Aufkommen im Siedlungsgebiet - Erscheinungsbild ÖV-Haltestellen	B 2.1: Ergebnisse MIV-Zählstellen an zentraler Lage	X	
			B 2.2: Anteil modernisierter/aufgewerteter ÖV-Haltestellen		X
	B3: Siedlungs- und verkehrsgerechter Verkehrsfluss	- Staubereiche MIV - Gesicherter Mobilitätsraum entlang der Landstrassen	B 3.2: Anteil des gesicherten Mobilitätsraums		X
C: Verkehrssicherheit	C1: Hoher Sicherheitsstandard im Verkehrswesen	- Vorhandene Gefahrenstellen an Strasseninfrastruktur	C 1.1: Erkannte Schwachstellen Verkehrsinfrastruktur		X
	C2: Minimierung Personen- und Sachschäden	- Häufigkeit Strassenverkehrsunfälle je Verkehrsart	C 2.1: Strassenverkehrsunfälle mit/ohne Fussgänger oder Radfahrer	X	
D: Energie, Umwelt und Gesellschaft	D1: Energieversorgung und Minimierung verkehrsbedingter Ressourcenverbrauch und Belastung für Umwelt und Gesellschaft	- Flächenverbrauch der Verkehrsinfrastruktur - Luftschadstoffausstoss - Lärmimmissionen - Endenergieverbrauch	D 1.1: Gesamtfläche Verkehrsinfrastrukturen		X
			D 1.2: Ausstoss verkehrsbedingter Luftschadstoffe	vgl. Umweltstatistik ⁵⁹	
			D 1.3: Grenzwertüberschreitungen Lärm und Luftschadstoffe	vgl. Umweltstatistik ⁶⁰	
			D 1.4: Anteil E-Fahrzeuge am Gesamtfahrzeugpark	vgl. Mfz.-Statistik ⁶¹	
			D 1.5: Energieeffizienz im ÖV	X	

⁵⁹ Im Zuge des vorliegenden Wirkungsmonitorings zum Mobilitätskonzept 2030 wurde dieser Messwert nicht eigenständig ausgewertet. Er wurde bereits im Rahmen der Umweltstatistik Liechtenstein des Amtes für Statistik behandelt. Online verfügbar unter: <https://www.statistikportal.li/de/uebergreifendes-indikatoren/umweltindikatoren> (zuletzt abgerufen am 09.01.2026).

⁶⁰ 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.statistikportal.li/de/uebergreifendes-indikatoren/umweltindikatoren> (zuletzt abgerufen am 09.01.2026) sowie <https://www.llv.li/de/privatpersonen/freizeit-umwelt-und-tierhaltung/laerm-schall-laser-strahlung/laerm> (zuletzt abgerufen am 09.01.2026).

⁶¹ Für diesen Messwert wird auf die Motorfahrzeugstatistik des Amtes für Statistik verwiesen: 562.010 Motorfahrzeugbestand nach Fahrzeuggruppe, Treibstoffart und Gemeinde seit 2013, Stand vom 30.06.2025. Online verfügbar unter: https://etab.llv.li/PXWeb/pxweb/de/eTab/eTab__Mobil%C3%A4t%20und%20Verkehr__Fahrzeugbestand (zuletzt abgerufen am 09.01.2026).

	D2: ÖV und Fuss-/Radverkehr sind attraktive Alternativen zum MIV	- Nutzung ÖV - Nutzung Radverkehrsinfrastruktur	D 2.1 ÖV: Fahrgastzahlen LIEmobil und ÖBB	X	
			D 2.2 Radverkehr: Verkehrsaufkommen an Zählstellen	X	
	D3: Umweltbewusstes Verkehrsverhalten durch Anreize/Bewusstseinsförderung	- Ergebnisse BMM-Beratung - Verkehrsmittelwahl in BMM-Betrieben	D 3.1: Anzahl staatsnaher Betriebe mit eingeführtem BMM (Teil der LLV oder eigenständig)		X
			D 3.2: Modal-Split in Betrieben		X
Grundversorgung	E1: Angemessenes öffentliches Verkehrsangebot zu einem attraktiven Preis	- Angebot ÖV - Preisentwicklung ÖV - Preisentwicklung MIV	Ist Teil des Massnahmen-Monitorings bzw. der Interpretation von anderen Messwerten des Wirkungsmonitorings (z.B. A1.4, B1.2). Somit werden hier keine eigenen Messwerte definiert.		
	E2: Optimierung Umsteigemöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln	- Verfügbarkeit Umsteigehaltstellen - Verfügbarkeit Radabstellanlagen bei HS und öffentlichen Einrichtungen - Nutzung Radverleihsystem LIEmobil			
Rahmenbedingungen ⁶²	-	- Bevölkerungsentwicklung - Arbeitsplatzentwicklung - Pendlerbewegungen - Wirtschaftsleistung - Entwicklung Corona-Pandemie/Krisen	Z1: Anzahl vorhandener Einwohner		
			Z2: Anzahl vorhandener Arbeitsplätze		
			Z3: Anzahl beschäftigter Zupendler		
			Z4: Entwicklung BIP		
			Z5: Fallzahlen, Einschränkungen im Berichtsjahr ⁶³		

⁶² Werte werden im Monitoringbericht für Interpretation der Messwerte beigezogen. Es findet jedoch keine Auswertung als Haupt- oder Nebenindikator statt.

⁶³ Aufgrund der untergeordneten Bedeutung dieses Wertes wird er im Rahmen der künftigen Berichterstattung nicht mehr berücksichtigt.

5.2 Datenbasis und Ausblick

Infrastrukturmassnahmen oder Massnahmen, welche auf Veränderungen des Mobilitätsverhaltens einzelner Personen abzielen, benötigen nach Umsetzung eine gewisse Zeit, um ihre Wirkung zu entfalten. Neue Infrastrukturen zum Beispiel müssen angenommen und bei Bedarf kommuniziert werden oder Nutzerinnen und Nutzer müssen sich beispielsweise an veränderte Angebote oder Hindernisse gewöhnen. Um schliesslich Veränderungen im Mobilitätsverhalten erheben bzw. messbar machen zu können, muss ein Wirkungsmonitoring somit über mehrere Jahre oder gar Jahrzehnte hinweg fortgeführt, gepflegt und weiterentwickelt werden. Dies betrifft einerseits die dahinterliegende Systematik, insbesondere aber auch die zugrundeliegenden Messwerte und Datensätze.

Um ein aussagekräftiges Wirkungsmonitoring und -controlling betreiben zu können, bedarf es einer soliden Datenbasis. Der Datenbestand muss laufend nachgeführt, gepflegt und auch weiterentwickelt werden. Wie bereits im Berichtsjahr 2022 dargelegt, konnte auch für die vorliegenden Berichtsjahre 2024 und 2025 nicht bei allen Messwerten des Wirkungsmonitorings auf die aktuellen bzw. aussagekräftigsten Datensätze zurückgegriffen werden. Es bestehen noch folgende Datenlücken bzw. noch folgender Optimierungsbedarf:

- Durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad MIV (alle Verkehrszwecke);
- Auswertung der MIV-Stauzeiten in Minuten / für die Gesamtfläche Liechtensteins;
- Durchschnittliche Modal-Split-Anteile über alle Betriebe in Liechtenstein;
- Weitere detailliertere Datensätze (z.B. zu Pendlerbewegungen im funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg, zur Routenwahl u.a.m.).

Im laufenden Jahr und ggf. danach ist vorgesehen, diese Datenlücken bzw. Optimierungen anzugehen. Im Zusammenhang mit dem Fahrzeugbesetzungsgrad im

MIV und den Modal-Split-Anteilen in Betrieben gilt es künftig sicherzustellen, dass die entsprechende Mobilitätsumfrage in den befragten Betrieben von ausreichend vielen Mitarbeitenden beantwortet wird, um aussagekräftige Ergebnisse ableiten zu können⁶⁴. Um neben Aussagen, welche auf die befragten Betriebe beschränkt sind, auch Rückschlüsse auf den MIV-Fahrzeugbesetzungsgrad bei allen Verkehrszwecken sowie die Modal-Split-Anteile bei allen Liechtensteiner Betrieben ziehen zu können, bedarf es eines erweiterten Befragungskonzepts. Ausserdem ist hinsichtlich der MIV-Stauzeiten auf dem Liechtensteiner Strassennetz zu prüfen, ob alternative Erhebungsmethoden zu den durchgeführten Auswertungen von Tom-Tom-Daten⁶⁵ möglich sind. Im Zuge eines erweiterten Befragungskonzepts zum Thema Mobilität könnten auch weitere Angaben zum Mobilitätsverhalten, wie beispielsweise zu den Pendlerbewegungen, Routenwahl usw. erfasst werden.⁶⁶

⁶⁴ Die bei den LIHK-Betrieben im Jahr 2025 durchgeführte Mobilitätsumfrage wies eine zu geringe Teilnehmerzahl auf, um einen Modal-Split-Anteil herleiten zu können. Des weiteren ist darauf hinzuweisen, dass es sich um eine Umfrage handelt, deren Teilnahme freiwillig ist.

⁶⁵ Vgl. Kapitel I.5.3.7.

⁶⁶ Im Zuge des Projekts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050», vgl. Kapitel I.4.1.5.4, werden auch Überlegungen hinsichtlich einer regelmässig durchzuführenden Mobilitätsbefragung angestellt.

5.3 Auswertung Hauptindikatoren (Messwertblätter)

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

A 1.1		MIV und ÖV: Reisezeit im Fernverkehr																																				
Bereich	A) Wirtschaftsstandort																																					
Teilziel	A1) Erreichbarkeit Wirtschaftsstandort und Anbindung int. Fernverkehr																																					
Indikator	Überregionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete																																					
Operationa- lisierung	Messgrößen	Reisezeit in Minuten für eine Fahrt																																				
	Erhebungsart	Routenplaner Google Maps, SBB Fahrplan: Abfrage: Abfahrt Schaan Bahnhof (Bushof)																																				
	Räuml. Abgrenzung	Es werden die Reisezeiten MIV und ÖV von Schaan Bahnhof (Bushof) nach Zürich, St.Gallen, Chur, Feldkirch (A), Bregenz (A), Innsbruck (A) und München (D) ermittelt.																																				
	Sachl. Abgrenzung	Personenverkehr MIV und ÖV Schnellste Route resp. Verbindung																																				
	Zeitl. Abgrenzung	Nebenverkehrszeit (14.00 - 15.00 Uhr) an einem Werktag ausserhalb der Ferienzeit Stichtag: Jeweils Mittwoch in der letzten Woche im November																																				
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Nur geringer Einfluss Liechtensteins auf nationale Verkehrsplanungen in der Schweiz und Österreich																																				
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung																																				
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung																																				
Erhobene Messwerte	Reisezeit in Minuten von Schaan Bahnhof nach... <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">ÖV</th> </tr> <tr> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zürich HB</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>St. Gallen Bhf.</td> <td>69</td> <td>69</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>Chur Bhf.</td> <td>51</td> <td>51</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>Feldkirch Bhf.</td> <td>26</td> <td>26</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>Bregenz Bhf.</td> <td>73</td> <td>73</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Innsbruck Hbf.</td> <td>159</td> <td>159</td> <td>161</td> </tr> <tr> <td>München Hbf.</td> <td>214</td> <td>214</td> <td>184</td> </tr> </tbody> </table>				ÖV			2021	2022	2025	Zürich HB	80	80	80	St. Gallen Bhf.	69	69	64	Chur Bhf.	51	51	48	Feldkirch Bhf.	26	26	26	Bregenz Bhf.	73	73	60	Innsbruck Hbf.	159	159	161	München Hbf.	214	214	184
	ÖV																																					
	2021	2022	2025																																			
Zürich HB	80	80	80																																			
St. Gallen Bhf.	69	69	64																																			
Chur Bhf.	51	51	48																																			
Feldkirch Bhf.	26	26	26																																			
Bregenz Bhf.	73	73	60																																			
Innsbruck Hbf.	159	159	161																																			
München Hbf.	214	214	184																																			

	MIV		
	2021	2022	2025
Zürich HB	70-100	75-110	75-110
St. Gallen Bhf.	40-55	40-55	40-60
Chur Bhf.	30-45	30-40	35-45
Feldkirch Bhf.	20-26	20-30	22-35
Bregenz Bhf.	35-55	35-55	40-55
Innsbruck Hbf.	120-160	120-170	130-170
München Hbf.	140-200	140-200	140-210

Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Reduktion bzw. mindestens Beibehalten der Fernverkehrs-Reisezeiten im ÖV und MIV.
Grafische Darstellung	<p>MIV und ÖV: Reisezeit im Fernverkehr (ab Schaan Bahnhof)</p> <p>Legend: ÖV 2021 (light green), ÖV 2022 (medium green), ÖV 2025 (dark green), MIV 2021 (light blue), MIV 2022 (medium blue), MIV 2025 (dark blue)</p>
Beschreibung	<p>Für diese Messwerterhebung wurden verschiedene Reisezeitabfragen durchgeführt. Während sich die Reisezeit im ÖV auf den Fahrplan stützt, wurden die MIV-Reisezeiten mittels des Routenplaners ermittelt. Letztere wurden in Intervallen, abhängig von der jeweiligen Verkehrssituation, ausgegeben. In der obigen Grafik ist aus diesem Grund jeweils zusätzlich der Mittelwert abgebildet.</p>

	<p>Per Ende 2025 ist die ÖV-Reisezeit für die untersuchten Reiseziele in Österreich und in der Schweiz in drei von sieben Fällen länger, als jene des MIV. In Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen kann der ÖV nach München Hbf., Innsbruck Hbf., Feldkirch Bhf. und Zürich HB konkurrenzfähige Reisezeiten bieten, welche kürzer oder gleich lang sind, als die Reisezeit im MIV.</p> <p>Im Vergleich zum Berichtsjahr 2022 besitzt der ÖV auf einer zusätzlichen Relation je nach Verkehrssituation beim MIV konkurrenzfähige Reisezeiten. Die Reisezeit nach München Hbf. hat sich im Vergleich zum Jahr 2022 verkürzt. In der Gegenüberstellung der Jahre 2025 und 2021 zeigt sich, dass die MIV-Reisezeiten auf den untersuchten Relationen in den vergangenen Jahren zugenommen oder stagniert haben, während bei den ÖV-Reisezeiten mehrheitlich rückläufige oder stagnierende Werte verzeichnet werden konnten. Einzig auf der Beziehung Schaan Bahnhof nach Innsbruck Hbf. hat die Reisezeit im Vergleich zu 2021 gemäss Fahrplan um zwei Minuten zugenommen. Während der ÖV im Jahr 2021 je nach MIV-Aufkommen auf den Relationen Schaan Bahnhof nach Zürich HB, Innsbruck Hbf. und Feldkirch Bhf. konkurrenzfähige bzw. kürzere Reisezeiten bieten konnte, ist dies im Jahr 2025 auf den vier Relationen Schaan Bahnhof nach München Hbf., Innsbruck Hbf., Feldkirch Bhf. und Zürich HB möglich.</p>
--	---

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

A 1.2	MIV: Reisezeit/-distanz von Grenze zu Arbeitsplatzgebieten	
Bereich	A) Wirtschaftsstandort	
Teilziel	A1) Erreichbarkeit Wirtschaftsstandort und Anbindung int. Fernverkehr	
Indikator	- Überregionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete - Regionale Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete	
Operationa- lisierung	Messgrößen	Reisezeit in Minuten und Reisedistanz in Kilometer für eine Fahrt
	Erhebungsart	Routenplaner Google Maps Abfrage: Ankunft im Arbeitsplatzgebiet, Schnellste Route resp. Verbindung (auch via CH, AT)
	Räuml. Abgrenzung	Grenzübergänge: Balzers-Trübbach, Vaduz-Sevelen, Schaan-Buchs, Bendern-Haag, Ruggell-Sennwald, Ruggell-Nofels, Schaanwald-Tisis ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten: Ruggell Flandera, Bendern Under Atzig, Eschen Presta, Schaan Hilcona, Vaduz Post, Balzers Roxy
	Sachl. Abgrenzung	Personenverkehr MIV
	Zeitl. Abgrenzung	Hauptverkehrszeit (07.00 - 08.00 Uhr) und Nebenverkehrszeit (14.00 - 15.00 Uhr) an einem Werktag ausserhalb der Ferienzeit Stichtag: Jeweils Mittwoch in der letzten Woche im November
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Hoher Einfluss auf nationale Verkehrsplanungen in FL. Geringer Einfluss auf nationale Verkehrsplanungen in CH und in AT.
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung

**Erhobene
Messwerte**
MIV: Reisedistanz von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten [km]

	2022						2025					
	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	22.10	18.00	19.50	14.80	9.30	2.20	22.10	18.00	19.50	14.80	9.30	2.20
Vaduz-Sevelen	14.80	10.70	12.20	7.40	1.70	7.70	14.80	10.70	12.20	7.40	1.70	7.70
Schaan-Buchs	10.10	6.10	7.50	2.60	5.10	13.30	10.10	6.10	7.50	2.60	5.10	13.30
Bendern-Haag	5.30	1.00	2.40	4.60	9.20	19.60	5.30	1.00	2.40	4.60	9.20	19.60
Ruggell-Sennwald	0.75	4.80	6.60	8.40	13.00	23.60	0.75	4.80	6.60	8.40	13.00	23.60
Ruggell-Nofels	3.80	7.40	7.70	11.10	15.60	27.20	3.80	7.40	7.70	11.10	15.60	27.20
Schaanwald-Tisis	10.20	6.90	4.30	8.60	11.50	24.20	10.20	6.90	4.30	8.60	11.50	24.20

MIV: Reisezeit von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten [min]

		2021						2022					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	HVZ	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3
	NVZ	12-18	10-16	12-18	10-14	7-10	3	12-18	10-16	12-18	10-16	7-10	3
Vaduz-Sevelen	HVZ	9-12	8-12	10-16	8-10	3	8-12	9-12	7-14	9-16	8-10	4	8-12
	NVZ	9-12	7-10	9-12	7-9	4	8-10	9-14	7-10	9-14	7-9	4	8-10
Schaan-Buchs	HVZ	7-9	5-8	7-12	6-10	7-9	10-14	7-9	5-8	7-12	6-8	7-9	10-14
	NVZ	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14
Bendern-Haag	HVZ	4-6	3	4-6	5-7	9-14	12-18	4-7	3	5	5-7	9-14	12-18
	NVZ	5-6	2	4	6	10-14	14-18	5-7	2	4	6	10-14	12-18
Ruggell-Sennwald	HVZ	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20
	NVZ	2	7	8-10	10	12-16	14-20	2	7	8-10	10	12-16	14-20
Ruggell-Nofels	HVZ	6	8-12	10-16	12-16	16-20	20-26	6	8-12	12-16	12-16	16-22	20-26
	NVZ	6	9	14	14	16-22	20-26	6	9-10	12-14	14	16-22	20-26
Schaanwald-Tisis	HVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-22	22-30	14-20	9-14	6-8	10-16	16-22	22-30
	NVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-20	22-28	16-18	10-14	6-8	12-14	16-20	22-28

		2022						2025					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	HVZ	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	14-18	10-18	12-20	12-16	7-9	3
	NVZ	12-18	10-16	12-18	10-16	7-10	3	14-20	10-16	12-18	12-16	7-10	4
Vaduz-Sevelen	HVZ	9-12	7-14	9-16	8-10	4	8-12	10-14	8-12	9-14	8-10	3	8-10
	NVZ	9-14	7-10	9-14	7-9	4	8-10	10-14	7-12	9-14	8-12	4	8-12
Schaan-Buchs	HVZ	7-9	5-8	7-12	6-8	7-9	10-14	7-10	5-8	7-10	5-8	8-12	10-14
	NVZ	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	7-10	5-7	6-10	4-6	8-14	10-14
Bendern-Haag	HVZ	4-7	3	5	5-7	9-14	12-18	5-7	3	3-6	6-9	9-12	12-18
	NVZ	5-7	2	4	6	10-14	12-18	5-7	2	4	5-8	10-14	14-18
Ruggell-Sennwald	HVZ	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	2	6-9	7-10	10-14	12-16	14-20
	NVZ	2	7	8-10	10	12-16	14-20	2	6-8	7-12	10-14	12-16	16-20
Ruggell-Nofels	HVZ	6	8-12	12-16	12-16	16-22	20-26	5	9-12	12-16	12-18	16-22	18-26
	NVZ	6	9-10	12-14	14	16-22	20-26	5	10-12	12-16	14-18	16-22	20-26
Schaanwald-Tisis	HVZ	14-20	9-14	6-8	10-16	16-22	22-30	14-18	9-14	6-8	9-12	16-22	22-28
	NVZ	16-18	10-14	6-8	12-14	16-20	22-28	16-20	10-14	6-8	9-12	16-22	22-30

		2021						2025					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	HVZ	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	14-18	10-18	12-20	12-16	7-9	3
	NVZ	12-18	10-16	12-18	10-14	7-10	3	14-20	10-16	12-18	12-16	7-10	4
Vaduz-Sevelen	HVZ	9-12	8-12	10-16	8-10	3	8-12	10-14	8-12	9-14	8-10	3	8-10
	NVZ	9-12	7-10	9-12	7-9	4	8-10	10-14	7-12	9-14	8-12	4	8-12
Schaan-Buchs	HVZ	7-9	5-8	7-12	6-10	7-9	10-14	7-10	5-8	7-10	5-8	8-12	10-14
	NVZ	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	7-10	5-7	6-10	4-6	8-14	10-14
Bendern-Haag	HVZ	4-6	3	4-6	5-7	9-14	12-18	5-7	3	3-6	6-9	9-12	12-18
	NVZ	5-6	2	4	6	10-14	14-18	5-7	2	4	5-8	10-14	14-18
Ruggell-Sennwald	HVZ	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	2	6-9	7-10	10-14	12-16	14-20
	NVZ	2	7	8-10	10	12-16	14-20	2	6-8	7-12	10-14	12-16	16-20
Ruggell-Nofels	HVZ	6	8-12	10-16	12-16	16-20	20-26	5	9-12	12-16	12-18	16-22	18-26
	NVZ	6	9	14	14	16-22	20-26	5	10-12	12-16	14-18	16-22	20-26
Schaanwald-Tisis	HVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-22	22-30	14-18	9-14	6-8	9-12	16-22	22-28
	NVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-20	22-28	16-20	10-14	6-8	9-12	16-22	22-30

Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Reduktion bzw. mindestens Beibehalten der Fernverkehrs-Reisezeiten im ÖV und MIV.
------------------	---

Grafische Darstellung

MIV: Reisezeit von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten [min]

		2021						2022					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	HVZ	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3
	NVZ	12-18	10-16	12-18	10-14	7-10	3	12-18	10-16	12-18	10-16	7-10	3
Vaduz-Sevelen	HVZ	9-12	8-12	10-16	8-10	3	8-12	9-12	7-14	9-16	8-10	4	8-12
	NVZ	9-12	7-10	9-12	7-9	4	8-10	9-14	7-10	9-14	7-9	4	8-10
Schaan-Buchs	HVZ	7-9	5-8	7-12	6-10	7-9	10-14	7-9	5-8	7-12	6-8	7-9	10-14
	NVZ	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14
Bendern-Haag	HVZ	4-6	3	4-6	5-7	9-14	12-18	4-7	3	5	5-7	9-14	12-18
	NVZ	5-6	2	4	6	10-14	14-18	5-7	2	4	6	10-14	12-18
Ruggell-Sennwald	HVZ	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20
	NVZ	2	7	8-10	10	12-16	14-20	2	7	8-10	10	12-16	14-20
Ruggell-Nofels	HVZ	6	8-12	10-16	12-16	16-20	20-26	6	8-12	12-16	12-16	16-22	20-26
	NVZ	6	9	14	14	16-22	20-26	6	9-10	12-14	14	16-22	20-26
Schaanwald-Tisis	HVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-22	22-30	14-20	9-14	6-8	10-16	16-22	22-30
	NVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-20	22-28	16-18	10-14	6-8	12-14	16-20	22-28

		2022						2025					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	HVZ	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	14-18	10-18	12-20	12-16	7-9	3
	NVZ	12-18	10-16	12-18	10-16	7-10	3	14-20	10-16	12-18	12-16	7-10	4
Vaduz-Sevelen	HVZ	9-12	7-14	9-16	8-10	4	8-12	10-14	8-12	9-14	8-10	3	8-10
	NVZ	9-14	7-10	9-14	7-9	4	8-10	10-14	7-12	9-14	8-12	4	8-12
Schaan-Buchs	HVZ	7-9	5-8	7-12	6-8	7-9	10-14	7-10	5-8	7-10	5-8	8-12	10-14
	NVZ	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	7-10	5-7	6-10	4-6	8-14	10-14
Bendern-Haag	HVZ	4-7	3	5	5-7	9-14	12-18	5-7	3	3-6	6-9	9-12	12-18
	NVZ	5-7	2	4	6	10-14	12-18	5-7	2	4	5-8	10-14	14-18
Ruggell-Sennwald	HVZ	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	2	6-9	7-10	10-14	12-16	14-20
	NVZ	2	7	8-10	10	12-16	14-20	2	6-8	7-12	10-14	12-16	16-20
Ruggell-Nofels	HVZ	6	8-12	12-16	12-16	16-22	20-26	5	9-12	12-16	12-18	16-22	18-26
	NVZ	6	9-10	12-14	14	16-22	20-26	5	10-12	12-16	14-18	16-22	20-26
Schaanwald-Tisis	HVZ	14-20	9-14	6-8	10-16	16-22	22-30	14-18	9-14	6-8	9-12	16-22	22-28
	NVZ	16-18	10-14	6-8	12-14	16-20	22-28	16-20	10-14	6-8	9-12	16-22	22-30

		2021						2025					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eshcen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	HVZ	12-18	10-18	12-20	12-16	7-10	3	14-18	10-18	12-20	12-16	7-9	3
	NVZ	12-18	10-16	12-18	10-14	7-10	3	14-20	10-16	12-18	12-16	7-10	4
Vaduz-Sevelen	HVZ	9-12	8-12	10-16	8-10	3	8-12	10-14	8-12	9-14	8-10	3	8-10
	NVZ	9-12	7-10	9-12	7-9	4	8-10	10-14	7-12	9-14	8-12	4	8-12
Schaan-Buchs	HVZ	7-9	5-8	7-12	6-10	7-9	10-14	7-10	5-8	7-10	5-8	8-12	10-14
	NVZ	7-9	5-7	7-9	5-7	7-9	10-14	7-10	5-7	6-10	4-6	8-14	10-14
Bendern-Haag	HVZ	4-6	3	4-6	5-7	9-14	12-18	5-7	3	3-6	6-9	9-12	12-18
	NVZ	5-6	2	4	6	10-14	14-18	5-7	2	4	5-8	10-14	14-18
Ruggell-Sennwald	HVZ	2	5-8	8-12	9-12	12-16	14-20	2	6-9	7-10	10-14	12-16	14-20
	NVZ	2	7	8-10	10	12-16	14-20	2	6-8	7-12	10-14	12-16	16-20
Ruggell-Nofels	HVZ	6	8-12	10-16	12-16	16-20	20-26	5	9-12	12-16	12-18	16-22	18-26
	NVZ	6	9	14	14	16-22	20-26	5	10-12	12-16	14-18	16-22	20-26
Schaanwald-Tisis	HVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-22	22-30	14-18	9-14	6-8	9-12	16-22	22-28
	NVZ	14-20	10-14	6-8	10-14	16-20	22-28	16-20	10-14	6-8	9-12	16-22	22-30

Beschreibung	<p>Die Reisezeiten im motorisierten Individualverkehr (MIV) wurden vom Routenplaner teilweise als Intervalle ausgegeben, abhängig von der jeweiligen Verkehrslage (vgl. Grafik oben). Um die Vergleichbarkeit mit anderen Messwerten (z.B. A 1.3) sicherzustellen, wurden die MIV-Reisezeiten sowie die Reisedistanz jeweils von bzw. bis zur nächstgelegenen ÖV-Haltestelle in den Arbeitsplatzgebieten erhoben.</p> <p>Die Reisedistanzen von der Grenze zu den ÖV-Haltestellen bei den untersuchten Arbeitsplatzgebieten haben sich per Ende 2025, verglichen mit dem Jahr 2022, nicht massgeblich verändert. Veränderungen sind langfristig und im Zusammenhang mit Infrastrukturmassnahmen oder allenfalls veränderten Haltestellenstandorten zu erwarten.</p> <p>Die MIV-Reisezeit von der Grenze zu den ÖV-Haltestellen bei den Arbeitsplatzgebieten hat sich im Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2022 auf den</p>
---------------------	---

meisten untersuchten Relationen verlängert, auf einigen Beziehungen ergaben sich jedoch auch Reisezeitgewinne.

Das Arbeitsplatzgebiet in Ruggell ist von Balzers-Trübbach aus etwas schlechter erreichbar (+ 2 Minuten), zur HVZ auch von Vaduz-Sevelen (+ 2 Minuten) und zur NVZ auch von Schaanwald-Tisis (+ 2 Minuten). Eine Reisezeitverkürzung ist von Schaanwald-Tisis zur HVZ zu verzeichnen (-2 Minuten). Das Arbeitsplatzgebiet Bendern Under Atzig ist zur NVZ von Vaduz-Sevelen und Ruggell-Nofels schlechter erreichbar (+ 2 Minuten), zur HVZ verkürzte sich die Reisezeit von Vaduz-Sevelen gegenüber dem Jahr 2022 um 2 Minuten. Auch die Reisezeiten zum Arbeitsplatzgebiet Eschen Presta verkürzte sich von Vaduz-Sevelen, Schaan-Buchs, Bendern-Haag und Ruggell-Sennwald zur HVZ um jeweils 2 Minuten. Zur NVZ verlängerten sich die Reisezeiten von Ruggell-Sennwald und Ruggell-Nofels nach Eschen Presta um jeweils 2 Minuten. Die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebiets Schaan Hilcona verschlechterte sich im Jahr 2025 von Balzers-Trübbach (NVZ + 2 Minuten), Vaduz-Sevelen (NVZ + 3 Minuten), Bendern-Haag (HVZ und NVZ + 2 Minuten), Ruggell-Sennwald (HVZ + 2 Minuten, NVZ + 4 Minuten) und von Ruggell-Nofels (HVZ + 2 Minuten, NVZ + 4 Minuten). Eine Reisezeitverkürzung konnte von Schaanwald-Tisis sowohl zur HVZ (- 4 Minuten) als auch zur NVZ (- 2 Minuten) verzeichnet werden. Das Arbeitsplatzgebiet Vaduz Post ist per Ende 2025 von Schaan-Buchs schlechter erreichbar (HVZ + 3 Minuten, NVZ + 5 Minuten), ebenso zur NVZ von Schaanwald-Tisis (+ 2 Minuten). Von Bendern-Haag verkürzte sich die Reisezeit zur HVZ gegenüber 2022 um 2 Minuten. Das Arbeitsplatzgebiet Balzers ist gegenüber 2022 zur NVZ schlechter erreichbar von Vaduz-Sevelen (+ 2 Minuten), Bendern-Haag (+ 4 Minuten), Ruggell-Sennwald (+ 2 Minuten) und Schaanwald-Tisis (+ 2 Minuten). Zur HVZ verkürzte sich die MIV-Reisezeit von Vaduz-Sevelen (- 2 Minuten), Ruggell-Nofels (- 2 Minuten) und Schaanwald-Tisis (- 2 Minuten).

	<p>Im Vergleich zum Jahr 2021 haben sich im Jahr 2025 die MIV-Fahrtzeiten auf einigen Relationen vergrössert, auf anderen verkürzt. Das Arbeitsplatzgebiet Ruggell Flandera ist insbesondere von Balzers-Trübbach (+ 2 Minuten), Vaduz-Sevelen (+ 2 Minuten) und Schaanwald-Tisis (NVZ + 2 Minuten) schlechter erreichbar. Zur HVZ hat sich von Schaanwald-Tisis allerdings ein Fahrtzeitgewinn von – 2 Minuten ergeben. Das Arbeitsplatzgebiet Bendern Under Atzig ist von Vaduz-Sevelen schlechter erreichbar (NVZ + 2 Minuten), ebenso von Ruggell-Nofels (+ 3 Minuten). Das Arbeitsplatzgebiet Eschen Presta ist zur NVZ von Vaduz-Sevelen schlechter erreichbar (+ 2 Minuten), ebenso zur NVZ von Ruggell-Sennwald und Ruggell-Nofels (beide + 2 Minuten). Das Arbeitsplatzgebiet Schaan Hilcona ist von Balzers-Trübbach aus schlechter erreichbar (+ 2 Minuten zur NVZ), von Vaduz-Sevelen (NVZ + 2 Minuten), Bendern-Haag (HVZ + 2 Minuten) wie auch von Ruggell-Sennwald und Ruggell-Nofels (HVZ beide + 2 Minuten, NVZ beide + 4 Minuten). Die Erreichbarkeit wurde dafür zur HVZ von Schaan-Buchs (- 2 Minuten) und Schaanwald-Tisis (HVZ und NVZ – 2 Minuten) verbessert. Nach Vaduz Post konnte eine verkürzte Reisezeit von Bendern-Haag verzeichnet werden (HVZ – 2 Minuten), dafür verlängerte Reisezeiten von Schaan-Buchs (HVZ + 3 Minuten, NVZ +5 Minuten), von Ruggell-Nofels zur HVZ (+2 Minuten) und von Schaanwald-Tisis (+ 2 Minuten) verzeichnet werden. Balzers Roxy ist im Jahr 2025, verglichen mit 2021, von Vaduz-Sevelen zur HVZ besser erreichbar (- 2 Minuten), zur NVZ schlechter erreichbar (+ 2 Minuten). Zur HVZ ist Balzers Roxy zudem von Ruggell-Nofels und Schaanwald-Tisis besser erreichbar (beide – 2 Minuten), zur NVZ von Schaanwald-Tisis allerdings schlechter erreichbar (+ 2 Minuten).</p> <p>Insgesamt haben sich seit 2021 die MIV-Reisezeiten insbesondere nach Ruggell Flandera, vor allem ab Balzers-Trübbach und Vaduz-Sevelen, nach</p>
--	--

	<p>Schaan Hilcona, von mehreren Relationen deutlich schlechter, wie auch nach Vaduz Post, vor allem schlechter ab Schaan-Buchs, nach oben entwickelt. Die MIV-Fahrtzeitverkürzungen sind eher punktuell. Deutlich ist zum Beispiel aber die Verkürzung beim Zielgebiet Schaan Hilcona, welches sowohl zur HVZ als auch zur NVZ Verkürzungen von/nach Schaanwald verzeichnet.</p>
--	--

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

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

Erhobene Messwerte	ÖV: Reisezeit von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten [min]												
	2021						2022						
	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	
Balzers-Trübbach	HVZ	57	44	44	40	23	9	57	44	44	40	23	9
	NVZ	57	44	53	38	23	9	57	44	53	38	23	9
Vaduz-Sevelen	HVZ	49	36	21	24	4	22	49	36	21	24	4	22
	NVZ	49	36	40	30	4	22	49	36	40	30	4	22
Schaan-Buchs	HVZ	28	15	22	9	14	32	28	15	22	9	14	32
	NVZ	28	15	18	9	17	30	28	15	18	9	17	30
Bendern-Haag	HVZ	10	1	4	4	15	28	10	1	4	4	15	28
	NVZ	10	1	4	5	19	34	10	1	4	5	19	34
Ruggell-Sennwald	HVZ	1	12	12	16	27	40	1	12	12	16	27	40
	NVZ	1	13	19	18	32	47	1	13	19	18	32	47
Ruggell-Nofels	HVZ	4	19	31	23	34	47	4	19	31	23	34	47
	NVZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schaanwald-Tisis	HVZ	31	12	6	10	35	39	31	12	6	10	35	39
	NVZ	31	16	10	10	24	39	31	16	10	10	24	39
		2022						2025					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	HVZ	57	44	44	40	23	9	57	44	44	39	23	10
	NVZ	57	44	53	38	23	9	57	44	53	39	23	10
Vaduz-Sevelen	HVZ	49	36	21	24	4	22	36	31	29	26	4	20
	NVZ	49	36	40	30	4	22	46	34	33	29	4	20
Schaan-Buchs	HVZ	28	15	22	9	14	32	24	12	14	7	11	28
	NVZ	28	15	18	9	17	30	24	12	14	7	14	28
Bendern-Haag	HVZ	10	1	4	4	15	28	8	1	4	5	15	29
	NVZ	10	1	4	5	19	34	9	1	4	5	19	33
Ruggell-Sennwald	HVZ	1	12	12	16	27	40	1	11	17	16	26	40
	NVZ	1	13	19	18	32	47	1	11	17	16	30	44
Ruggell-Nofels	HVZ	4	19	31	23	34	47	5	19	31	24	34	48
	NVZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schaanwald-Tisis	HVZ	31	12	6	10	35	39	28	12	6	10	20	31
	NVZ	31	16	10	10	24	39	30	16	9	10	24	38
Zielwerte		Entwicklungsrichtung: Angestrebt werden gleichbleibende oder kürzere ÖV-Reisezeiten gegenüber dem Vorjahr bzw. konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber dem MIV.											

Grafische Darstellung
ÖV: Reisezeit von Grenze zu ÖV-Haltestellen bei Arbeitsplatzgebieten

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

	Vergleich Reisezeitbedarf ÖV (NVZ-HVZ)						Vergleich Reisezeitbedarf ÖV-MIV (HVZ)					
	2022						2022					
	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	+/- 0	+/- 0	+ 20%	- 5 %	+/- 0	+/- 0	+ 217 %	+ 144 %	+ 120 %	+ 150 %	+ 130 %	+ 200 %
Vaduz-Sevelen	+/- 0	+/- 0	+ 90 %	+ 25 %	+/- 0	+/- 0	+308 %	+ 157 %	+ 31 %	+ 140 %	+/- 0 %	+ 83 %
Schaan-Buchs	+/- 0	+/- 0	- 18%	+/- 0	+ 21 %	- 6 %	+ 211 %	+ 87 %	+ 83 %	+ 12 %	+ 55 %	+ 128 %
Bendern-Haag	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+ 25 %	+ 27 %	+ 21 %	+ 43 %	- 67 %	- 20 %	- 43 %	+ 7 %	+ 55 %
Ruggell-Sennwald	+/- 0	+ 8 %	+ 58 %	+ 13%	+ 19 %	+ 18 %	- 50 %	+ 50 %	+/- 0	+ 33 %	+ 68 %	+ 100 %
Ruggell-Nofels	-	-	-	-	-	-	- 34 %	+ 58 %	+ 93 %	+ 43 %	+ 54 %	+ 80 %
Schaanwald-Tisis	+/- 0	+ 33 %	+ 67 %	+/- 0	- 31 %	+/- 0	+ 55 %	+ 15 %	- 25 %	- 38 %	+ 59 %	+ 30 %

	Vergleich Reisezeitbedarf ÖV (NVZ-HVZ)						Vergleich Reisezeitbedarf ÖV-MIV (HVZ)					
	2025						2025					
	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Balzers-Trübbach	+/- 0	+/- 0	+ 20%	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+ 217 %	+ 144 %	+ 120 %	+ 144 %	+ 156 %	+ 233 %
Vaduz-Sevelen	+ 28 %	+ 10 %	+ 14 %	+ 12 %	+/- 0	+/- 0	+ 157 %	+ 158 %	+ 107 %	+ 160 %	+ 33 %	+ 100 %
Schaan-Buchs	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+ 27 %	+/- 0	+ 140 %	+ 50 %	+ 40 %	- 13 %	- 8 %	+ 100 %
Bendern-Haag	+ 13 %	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+ 27 %	+ 14 %	+ 14 %	- 67 %	- 33 %	- 44 %	+ 25 %	+ 61 %
Ruggell-Sennwald	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+/- 0	+ 15 %	+ 10 %	- 50 %	+ 22 %	+ 70 %	+ 14 %	+ 63 %	+ 100 %
Ruggell-Nofels	-	-	-	-	-	-	+/- 0	+ 58 %	+ 94 %	+ 33 %	+ 55 %	+ 85 %
Schaanwald-Tisis	+ 7 %	+ 33 %	+ 50 %	+/- 0	+ 20 %	+ 23 %	+ 56 %	- 14 %	- 25 %	- 17 %	- 9 %	+ 11 %

Beschreibung

Die Reisezeiten im ÖV wurden durch Fahrplanabfragen ermittelt. Zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit mit anderen Messwerten (z.B. A 1.2) wurde jeweils die ÖV-Reisezeit von einer Haltestelle möglichst nahe bei der Grenze

bis zur nächsten ÖV-Haltestelle bei den untersuchten Arbeitsplatzgebieten erhoben.

Es kann festgehalten werden, dass der Reisezeitbedarf im ÖV zur Nebenverkehrszeit (NVZ) im Jahr 2025 in den meisten Fällen mit dem Reisezeitbedarf zur Hauptverkehrszeit (HVZ) identisch ist. Auf 15 Relationen liegt der Reisezeitbedarf zur NVZ etwas höher (+ 10 % bis +33 %). Auf der Relation Schaanwald-Tisis nach Eschen Presta liegt der zusätzliche Reisezeitbedarf zur NVZ mit + 50 % im Vergleich zur HVZ am höchsten. Der Reisezeitbedarf im Jahr 2025 ist ungefähr mit der Situation von Ende 2022 sowie 2021 vergleichbar. Jene Linien mit dem grössten zusätzlichen Reisezeitbedarf zur NVZ wurden im Vergleich zu 2022 bzw. 2021 allerdings optimiert. Damals lag der zusätzliche Reisezeitbedarf auf der Relation Schaanwald-Tisis nach Eschen Presta bei + 67 %, Ruggell-Sennwald nach Eschen Presta bei + 58 % und Vaduz-Sevelen nach Eschen Presta bei + 90 %.

Hinsichtlich der Konkurrenzfähigkeit des ÖV mit dem MIV kann festgestellt werden, dass der ÖV im Jahr 2025 auf den meisten untersuchten Relationen längere Reisezeiten (+ 1 % bis + 100 %) oder deutlich längere Reisezeiten (> + 100 %) aufweist. Auf 10 Relationen besitzt der ÖV gemäss Gegenüberstellung von ÖV-Fahrplan und MIV-Routenplaner kürzere Reisezeiten. Auf 20 Relationen liegt der zusätzliche Reisezeitbedarf im ÖV bis zu + 100 %, auf 11 Relationen mehr als +100 %. Die grösste Differenz zwischen MIV und ÖV besteht auf der Relation Balzers-Trübbach nach Balzers Roxy mit + 233 %.

Im Vergleich zu den Jahren 2022 sowie 2021 wurde der grösste Reisezeitunterschied zwischen ÖV und MIV (Vaduz-Sevelen nach Ruggell Flandera + 308 % im Jahr 2022 und 2021) verringert (Balzers-Trübbach nach Balzers Roxy + 233 % im Jahr 2025). Im Vergleich zum Jahr 2022 konnten die ÖV-

	<p>Reisezeiten auf 17 Relationen konkurrenzfähiger gestaltet werden, im Vergleich zum Jahr 2021 ebenfalls auf 17 Relationen. Während 2021 noch auf 8 Relationen kürzere Reisezeiten im ÖV gegenüber dem MIV verzeichnet wurden, waren es im Jahr 2025 10 Relationen. Auch konnten seit 2021 die Verbindungen mit deutlich höherem Reisezeitbedarf verbessert werden. 2021 war noch auf 5 Relationen + 200 % oder mehr Reisezeit erforderlich, 2025 noch auf 2 Relationen.</p>
--	---

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

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

Erhobene Messwerte		ÖV: Anzahl Direktverbindungen in der HVZ und NVZ											
		2021						2022					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Sargans Bahnhof	HVZ	0	2	0	2	4	4	0	2	0	2	4	4
	NVZ	0	2	0	2	3	3	0	2	0	2	3	3
Buchs Bahnhof	HVZ	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0
	NVZ	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
Feldkirch Bahnhof	HVZ	2	2	2	6	7	2	2	2	1	6	7	2
	NVZ	0	0	0	4	2	2	0	0	0	4	2	2

Zielwerte		ÖV: Vergleich Anzahl Direktverbindungen zur HVZ und zur NVZ											
		2022						2025					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Sargans Bahnhof	HVZ	0	2	0	2	4	4	0	2	0	2	4	4
	NVZ	0	2	0	2	3	3	0	2	0	2	3	3
Buchs Bahnhof	HVZ	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0
	NVZ	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Feldkirch Bahnhof	HVZ	2	2	1	6	7	2	2	6	3	8	7	2
	NVZ	0	0	0	4	2	2	0	2	0	4	2	2

Grafische Darstellung		ÖV: Vergleich Anzahl Direktverbindungen zur HVZ und zur NVZ											
		2021						2022					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Sargans Bahnhof	HVZ	0	2	0	2	4	4	0	2	0	2	4	4
	NVZ	0	2	0	2	3	3	0	2	0	2	3	3
Buchs Bahnhof	HVZ	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0
	NVZ	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
Feldkirch Bahnhof	HVZ	2	2	2	6	7	2	2	2	1	6	7	2
	NVZ	0	0	0	4	2	2	0	0	0	4	2	2

		2022						2025					
		Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy	Ruggell Flandera	Bendern Under Atzig	Eschen Presta	Schaan Hilcona	Vaduz Post	Balzers Roxy
Sargans Bahnhof	HVZ	0	2	0	2	4	4	0	2	0	2	4	4
	NVZ	0	2	0	2	3	3	0	2	0	2	3	3
Buchs Bahnhof	HVZ	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0
	NVZ	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Feldkirch Bahnhof	HVZ	2	2	1	6	7	2	2	6	3	8	7	2
	NVZ	0	0	0	4	2	2	0	2	0	4	2	2

Beschreibung	<p>Das ÖV-Angebotsniveau an den definierten Umsteigepunkten beziehungsweise Drehscheiben wurde anhand von Fahrplanabfragen ermittelt. Da die Qualität des ÖV-Angebots nicht allein von der Anzahl der Kurse abhängt, sondern auch von möglichen Umsteigevorgängen beeinflusst wird, berücksichtigt die Auswertung ausschließlich umsteigefreie Direktverbindungen.</p> <p>Im Jahr 2025 zeigt sich, dass das ÖV-Angebotsniveau in der Hauptverkehrszeit (HVZ) auf allen betrachteten Relationen gleichwertig oder besser ist als in der Nebenverkehrszeit (NVZ). Auf der Relation Buchs Bahnhof – Vaduz Post wird das Angebot an Direktverbindungen in der HVZ auf vier Verbindungen ausgebaut, in der NVZ bestehen hier keine Direktverbindungen. Von Feldkirch Bahnhof nach Ruggell Flandera, Bendern Under Atzig, Eschen Presta, Schaan Hilcona und Vaduz Post verdoppelt sich die Zahl der Direktverbindungen mindestens. Für die Relationen Feldkirch Bahnhof – Ruggell Flandera und Feldkirch Bahnhof – Eschen Presta bestehen Direktverbindungen ausschließlich in der HVZ.</p> <p>Im Vergleich zu 2022 wurde das Angebot an Direktverbindungen in der HVZ ausgebaut. Insbesondere von Feldkirch Bahnhof und Buchs Bahnhof wurden zusätzliche Direktverbindungen zu verschiedenen Arbeitsplatzgebieten eingeführt. Auf der Relation Buchs Bahnhof – Bendern Under Atzig sind im</p>
---------------------	---

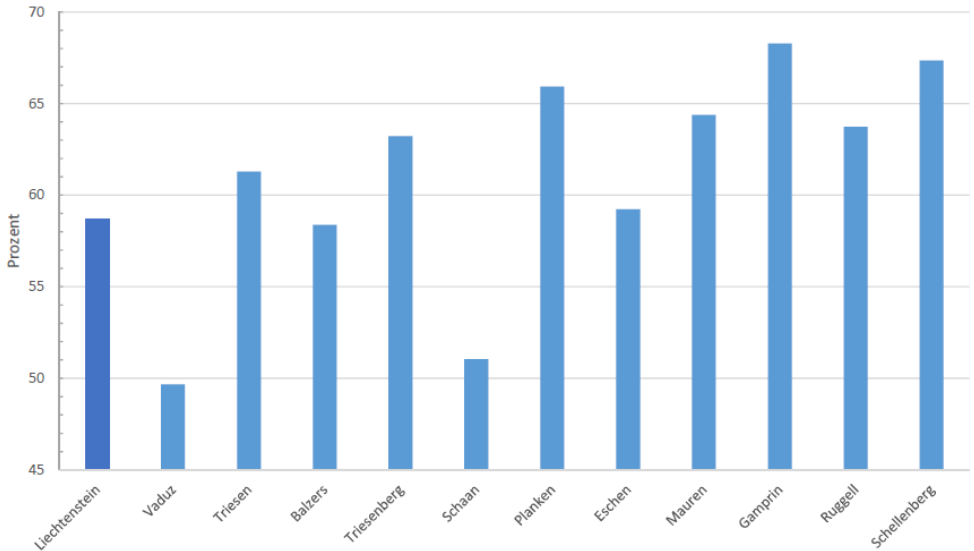
	Vergleich zu 2022 vier Direktverbindungen in der NVZ entfallen. Ebenso im Vergleich zum Jahr 2021.
--	--

5.3.5 MIV: Durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad (A 2.1)

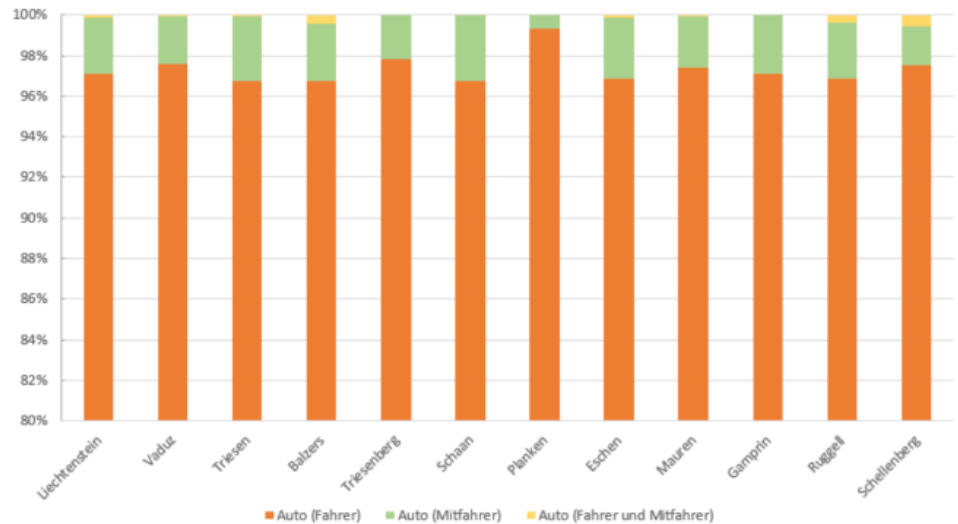
A 2.1		MIV: Durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad											
Bereich	A) Wirtschaftsstandort												
Teilziel	A2) Zuverlässigkeit / Effizienz Gesamtverkehrssystem												
Indikator	- Auslastung MIV und ÖV												
Operationa- lisierung	Messgrössen	Personen pro Fahrzeug im Pendlerverkehr ⁶⁷											
	Erhebungsart	Daten aus Volkszählung 2020 und BMM-Erhebung der LLV und LIHK von 2025 ⁶⁸											
	Räuml. Abgrenzung	Betriebe innerhalb Liechtensteins											
	Sachl. Abgrenzung	Motorisierter Individualverkehr (MIV)											
	Zeitl. Abgrenzung	Durchschnitt über Berichtsjahr(e)											
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Eingriffsmöglichkeiten über Pricing, Einbezug privater Unternehmen u.a.m.											
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung											
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung, Amt für Statistik											
Erhobene Messwerte	Anteil erwerbstätige Bevölkerung mit Nutzung «nur Auto» für Arbeitsweg und deren Rolle (2020):												
		Liechtenstein	Vaduz	Triesen	Balzers	Triesenberg	Schaan	Planken	Eschen	Mauren	Gamprin	Ruggell	Schellenberg
Erwerbstätige ständige Bevölkerung (1)	19'800	2'827	2'805	2'323	1'395	2'994	226	2'296	2'279	908	1'205	542	
Nutzer "nur Auto" für Arbeitsweg (Total)	11'618	1'404	1'719	1'356	882	1'528	149	1'360	1'467	620	768	365	
Anteil Nutzer "nur Auto" in Prozent	59	50	61	58	63	51	66	59	64	68	64	67	
Rolle der Nutzer "nur Auto"													
Auto (Fahrer)	11'282	1'370	1'663	1'312	863	1'478	148	1'317	1'429	602	744	356	
Auto (Mitfahrer)	320	33	55	38	19	50	1	41	37	18	21	7	
Auto (Fahrer und Mitfahrer)	16	1	1	6	0	0	0	2	1	0	3	2	
	(1) Zur ständigen Bevölkerung Liechtensteins zählen gemäss internationaler Definition alle in Liechtenstein wohnhaften Personen, die 12 Monate oder länger in Liechtenstein wohnen oder dies beabsichtigen.												

⁶⁷ Es wird das Ziel verfolgt, künftig alle Verkehrszwecke abzudecken.

⁶⁸ Es ist vorgesehen, für diesen Messwert künftig eine eigenständige und umfassende Mobilitätshebung bzw. -befragung durchzuführen.

	<p>Fahrzeugbesetzungsgrad Mitarbeitende LLV und LIHK:</p> <table border="1" data-bbox="724 394 1286 613"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Pers./Fhz.</th> </tr> <tr> <th>2022</th> <th>2025</th> <th>..</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mitarbeitende der LIHK</td> <td>1.19</td> <td>k.A. (2)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mitarbeitende der LLV</td> <td>1.23</td> <td>1.22</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) Für die LIHK-Betriebe liegt kein Wert vor, da die Anzahl an Teilnehmern an der entsprechenden Umfrage zu gering war.</p>		Pers./Fhz.			2022	2025	..	Mitarbeitende der LIHK	1.19	k.A. (2)		Mitarbeitende der LLV	1.23	1.22												
	Pers./Fhz.																										
	2022	2025	..																								
Mitarbeitende der LIHK	1.19	k.A. (2)																									
Mitarbeitende der LLV	1.23	1.22																									
<p>Zielwerte</p>	<p>Entwicklungsrichtung: Steigerung des durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungsgrads über alle Verkehrszwecke.</p>																										
<p>Grafische Darstellung</p>	<p>Anteil Nutzer «nur Auto» für Arbeitsweg an erwerbstätiger ständiger Bevölkerung (2020):</p>  <table border="1" data-bbox="523 925 1501 1473"> <caption>Estimated data for the bar chart</caption> <thead> <tr> <th>Municipality</th> <th>Prozent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Liechtenstein</td><td>58.5</td></tr> <tr><td>Vaduz</td><td>49.5</td></tr> <tr><td>Triesen</td><td>61.5</td></tr> <tr><td>Balzers</td><td>58.5</td></tr> <tr><td>Triesenberg</td><td>63.5</td></tr> <tr><td>Schaan</td><td>51.0</td></tr> <tr><td>Planken</td><td>66.0</td></tr> <tr><td>Eschen</td><td>59.0</td></tr> <tr><td>Mauren</td><td>64.5</td></tr> <tr><td>Gamprin</td><td>68.5</td></tr> <tr><td>Ruggell</td><td>64.0</td></tr> <tr><td>Schellenberg</td><td>67.5</td></tr> </tbody> </table>	Municipality	Prozent	Liechtenstein	58.5	Vaduz	49.5	Triesen	61.5	Balzers	58.5	Triesenberg	63.5	Schaan	51.0	Planken	66.0	Eschen	59.0	Mauren	64.5	Gamprin	68.5	Ruggell	64.0	Schellenberg	67.5
Municipality	Prozent																										
Liechtenstein	58.5																										
Vaduz	49.5																										
Triesen	61.5																										
Balzers	58.5																										
Triesenberg	63.5																										
Schaan	51.0																										
Planken	66.0																										
Eschen	59.0																										
Mauren	64.5																										
Gamprin	68.5																										
Ruggell	64.0																										
Schellenberg	67.5																										

Rollenverteilung der Nutzer «nur Auto» für Arbeitsweg (2020):



Fahrzeugbesetzungsgrad Mitarbeitende LLV und LIHK:

	Pers./Fhz.		
	2022	2025	...
Mitarbeitende der LIHK	1.19	k.A.	
Mitarbeitende der LLV	1.23	1.22	

Beschreibung

Die Auswertung dieses Messwerts basiert einerseits auf Daten der Volkszählung Liechtenstein, andererseits auf Daten zur erwerbstätigen Bevölkerung in Liechtenstein und zum Mobilitätsverhalten der LLV-Mitarbeitenden bzw. der Mitarbeitenden in den Betrieben der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer (LIHK). Derzeit findet eine Nachführung der Volkszählung in Liechtenstein statt, die letzte Zählung war zuvor jene von 2020. Deren Ergebnisse wurden bereits für das Berichtsjahr 2022 als Grundlage für die Auswertung dieses Messwerts herangezogen. Für das vorliegende Berichtsjahr 2025 lag für die Volkszählung Liechtenstein somit keine aktuellere Datengrundlage vor.

	<p>Deshalb wird hinsichtlich Fahrzeugnutzung und Rolle bei der Fahrzeugnutzung in Liechtenstein auf die Ergebnisse des Berichtsjahrs 2022 abgestützt: Im Berichtsjahr 2022 zeigte sich, dass der Anteil der Erwerbstätigen, die ausschliesslich das Auto für den Arbeitsweg nutzen, in den Berggemeinden Triesenberg und Planken sowie in Triesen, Mauren, Gamprin, Schellenberg und Ruggell über dem Landesdurchschnitt liegt. In Schaan und Vaduz ist dieser Anteil deutlich geringer, während Balzers und Eschen etwa dem Durchschnitt entsprechen. Hinsichtlich der Rollenverteilung bei der Fahrzeugnutzung «nur Auto» zeigte sich im Berichtsjahr 2022 ein ähnliches Bild: In Planken und Triesenberg ist der Anteil an «Fahrern» besonders hoch, während «Mitfahrer» oder die Kombination «Fahrer und Mitfahrer» dort kaum vorkommen. Auch in Schellenberg und Vaduz liegt der Fahreranteil über dem Durchschnitt, wobei hier die Kombination häufiger ist. Die höchsten Werte für «Fahrer und Mitfahrer» finden sich in Balzers, Schellenberg und Ruggell, während die grössten Anteile an «Mitfahrern» in Triesen und Schaan auftreten.</p> <p>Für den durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungsgrad im motorisierten Individualverkehr (MIV) liegen teilweise aktualisierte Datengrundlagen vor. Basierend auf der jährlichen Mobilitätsbefragung der LLV- Mitarbeitenden kann festgehalten werden, dass im Jahr 2025 der durchschnittliche Fahrzeugbesetzungsgrad im Pendlerverkehr innerhalb der LLV 1.22 Personen pro Fahrzeug betrug. Dies ist praktisch derselbe Wert, wie im Berichtsjahr 2022 (1.23 Personen).</p> <p>Für den Fahrzeugbesetzungsgrad in den LIHK-Betrieben kann leider kein Wert ausgewiesen werden, weil an den entsprechenden Umfragen zu wenige Personen teilgenommen haben.</p>
--	--

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

A 2.2	ÖV: Durchschnittliche Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ	
Be-reich	A) Wirtschaftsstandort	
Teil-ziel	A2) Zuverlässigkeit / Effizienz Gesamtverkehrssystem	
Indika-tor	- Auslastung MIV und ÖV	
Ope-ratio-nali-sie-rung	Messgrößen	Anzahl Fahrgäste pro Bus auf ausgewählten Korridoren zur HVZ
	Erhebungsart	Auswertung Fahrgastdaten der LIEmobil
	Räuml. Abgrenzung	Relevante Korridore: - Zollamt Schaanwald - Zollamt Ruggell - Bendern-Schaan - Nendeln-Schaan - Rheinbrücke Schaan - Schaan-Vaduz - Triesen-Balzers - Rheinbrücke Balzers
	Sachl. Abgrenzung	Fahrzeugbelegung an einer bestimmten Haltestelle je Korridor bei Abfahrt. Summe beider Fahrtrichtungen.
	Zeitl. Abgrenzung	Durchschnitt zur HVZ morgens (6.30 bis 8.30 Uhr) und HVZ abends (17.00 bis 19.00 Uhr) über Berichtsjahr. Nur an Schultagen.
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Abhängig von Förderung ÖV innerhalb FL
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung
	Datenbereitsteller	LIEmobil

Erho- bene Mess- werte	<p>ÖV: Durchschnittliche Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Haltestelle</th> <th colspan="4">Mittelwert Belegung zur HVZ [Personen/Fhz.]</th> </tr> <tr> <th colspan="2">2022</th> <th colspan="2">2025</th> </tr> <tr> <th>Morgens</th> <th>Abends</th> <th>Morgens</th> <th>Abends</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Schaanwald, Zollamt</td> <td>12</td> <td>8</td> <td>11</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Ruggell, Zollamt</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Ivoclar</td> <td>19</td> <td>17</td> <td>20</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Hilti</td> <td>14</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Rheindenkmal</td> <td>26</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>Vaduz, Mühleholz</td> <td>17</td> <td>18</td> <td>17</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Triesen, Messina</td> <td>14</td> <td>13</td> <td>15</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Balzers, Roxy</td> <td>12</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>Balzers, Sportplatz</td> <td>(*)</td> <td>(*)</td> <td>7</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Mittelwert obiger Haltestellen</td> <td>15</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> </tr> </tbody> </table> <p>(*) Um den Korridor der Rheinbrücke Balzers besser abdecken zu können, wurde im vorliegenden Berichtsjahr die Haltestelle «Balzers Sportplatz» ergänzt.</p>	Haltestelle	Mittelwert Belegung zur HVZ [Personen/Fhz.]				2022		2025		Morgens	Abends	Morgens	Abends	Schaanwald, Zollamt	12	8	11	10	Ruggell, Zollamt	5	4	7	8	Schaan, Ivoclar	19	17	20	17	Schaan, Hilti	14	13	14	16	Schaan, Rheindenkmal	26	20	21	18	Vaduz, Mühleholz	17	18	17	20	Triesen, Messina	14	13	15	17	Balzers, Roxy	12	11	12	14	Balzers, Sportplatz	(*)	(*)	7	12	Mittelwert obiger Haltestellen	15	13	14	15
	Haltestelle		Mittelwert Belegung zur HVZ [Personen/Fhz.]																																																													
2022			2025																																																													
Morgens		Abends	Morgens	Abends																																																												
Schaanwald, Zollamt	12	8	11	10																																																												
Ruggell, Zollamt	5	4	7	8																																																												
Schaan, Ivoclar	19	17	20	17																																																												
Schaan, Hilti	14	13	14	16																																																												
Schaan, Rheindenkmal	26	20	21	18																																																												
Vaduz, Mühleholz	17	18	17	20																																																												
Triesen, Messina	14	13	15	17																																																												
Balzers, Roxy	12	11	12	14																																																												
Balzers, Sportplatz	(*)	(*)	7	12																																																												
Mittelwert obiger Haltestellen	15	13	14	15																																																												
Ziel- werte	Entwicklungsrichtung: Beibehalten bzw. Erhöhung der Platzauslastung																																																															
Grafi- sche Dar- stel- lung	<p>ÖV: Durchschnittliche Platzauslastung auf Hauptachsen in der HVZ</p> <p>2022:</p> <table border="1"> <caption>2022: Average Occupancy Data</caption> <thead> <tr> <th>Station</th> <th>Morgens (Anz. Pers. / Fhz.)</th> <th>Abends (Anz. Pers. / Fhz.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Schaanwald, Zollamt</td> <td>12</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Ruggell, Zollamt</td> <td>5</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Ivoclar</td> <td>19</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Hilti</td> <td>14</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Rheindenkmal</td> <td>26</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Vaduz, Mühleholz</td> <td>17</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>Triesen, Messina</td> <td>14</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Balzers, Roxy</td> <td>12</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> <p>Legend: ■ Morgens ■ Abends — Mittelwert Morgens — Mittelwert Abends</p>	Station	Morgens (Anz. Pers. / Fhz.)	Abends (Anz. Pers. / Fhz.)	Schaanwald, Zollamt	12	8	Ruggell, Zollamt	5	4	Schaan, Ivoclar	19	17	Schaan, Hilti	14	13	Schaan, Rheindenkmal	26	20	Vaduz, Mühleholz	17	18	Triesen, Messina	14	13	Balzers, Roxy	12	11																																				
Station	Morgens (Anz. Pers. / Fhz.)	Abends (Anz. Pers. / Fhz.)																																																														
Schaanwald, Zollamt	12	8																																																														
Ruggell, Zollamt	5	4																																																														
Schaan, Ivoclar	19	17																																																														
Schaan, Hilti	14	13																																																														
Schaan, Rheindenkmal	26	20																																																														
Vaduz, Mühleholz	17	18																																																														
Triesen, Messina	14	13																																																														
Balzers, Roxy	12	11																																																														

	<p>2025:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Korridor</th> <th>Morgens</th> <th>Abends</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Schaanwald, Zollamt</td> <td>11</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Ruggell, Zollamt</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Ivoclar</td> <td>20</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Hilti</td> <td>14</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>Schaan, Rheindenkmal</td> <td>21</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>Vaduz, Mühleholz</td> <td>17</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Triesen, Messina</td> <td>15</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Balzers, Roxy</td> <td>12</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>Balzers, Sportplatz</td> <td>7</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table> <p>Legend: ■ Morgens ■ Abends — Mittelwert Morgens — Mittelwert Abends</p>	Korridor	Morgens	Abends	Schaanwald, Zollamt	11	10	Ruggell, Zollamt	7	8	Schaan, Ivoclar	20	17	Schaan, Hilti	14	16	Schaan, Rheindenkmal	21	18	Vaduz, Mühleholz	17	20	Triesen, Messina	15	17	Balzers, Roxy	12	14	Balzers, Sportplatz	7	12
Korridor	Morgens	Abends																													
Schaanwald, Zollamt	11	10																													
Ruggell, Zollamt	7	8																													
Schaan, Ivoclar	20	17																													
Schaan, Hilti	14	16																													
Schaan, Rheindenkmal	21	18																													
Vaduz, Mühleholz	17	20																													
Triesen, Messina	15	17																													
Balzers, Roxy	12	14																													
Balzers, Sportplatz	7	12																													
<p>Be- schrei- bung</p>	<p>Es kann festgehalten werden, dass im Berichtsjahr 2025 die Platzauslastung zwischen Bendern und Schaan (Schaan Ivoclar), zwischen Nendeln und Schaan (Schaan Hilti), zwischen Buchs und Schaan (Schaan Rheindenkmal), zwischen Vaduz und Schaan (Vaduz Mühleholz) sowie zwischen Vaduz und Triesen (Triesen Messina) zur Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend überdurchschnittlich hoch ist oder im Durchschnitt liegt. Die höchste Auslastung besteht morgens zwischen Buchs und Schaan (21 Personen pro Fahrzeug), gefolgt vom Korridor Bendern-Schaan (20 Personen pro Fahrzeug). Abends besteht die höchste Auslastung im Korridor Vaduz-Schaan (20 Personen pro Fahrzeug), gefolgt vom Korridor Buchs-Schaan (18 Personen pro Fahrzeug). Deutlich unter dem Durchschnitt dieser ausgewählten Haltestellen liegen die Korridore bei den Grenz- bzw. Rheinübergängen Schaanwald, Ruggell und Balzers. Bei der Haltestelle Ruggell Zollamt liegt die Auslastung mit 7 bzw. 8 Personen pro Fahrzeug (beide Richtungen) am tiefsten. Die grösste Differenz zwischen der morgendlichen und abendlichen Auslastung ist beim Rheinübergang Balzers (Balzers Sportplatz) mit +/- 5 Personen vorhanden.</p>																														

Im Vergleich zum Berichtsjahr 2022 kann festgehalten werden, dass die damals (im Verhältnis zu den anderen hier überprüften Korridoren) überdurchschnittlich stark ausgelasteten Korridore nach wie vor überdurchschnittlich stark ausgelastet sind. Per Ende 2025 haben jedoch zwei weitere Korridore diese Bedingungen erfüllt. Die höchste Auslastung besteht morgens unverändert im Korridor Buchs-Schaan (Schaan Rheindenkmal). Danach folgt der Korridor Schaan-Bendern (Schaan Ivoclar). Abends hat jedoch der Korridor Vaduz-Schaan (Vaduz Mühleholz) den Korridor Buchs-Schaan (Schaan Rheindenkmal) überholt. Letzterer ist per Ende 2025 am Abend am zweitstärksten ausgelastet. Zur HVZ am Morgen war am Grenzübergang Ruggell das stärkste Wachstum gegenüber 2022 zu verzeichnen (+ 34 %), im Korridor Schaan-Buchs (-20 %) der stärkste Rückgang bezüglich der Auslastung. Der zweite und letzte Rückgang hinsichtlich Auslastung am Morgen liegt bei -5 % beim Grenzübergang Schaanwald. Zur HVZ am Abend war das stärkste Wachstum ebenfalls am Grenzübergang Ruggell (+ 100 %) zu orten, gefolgt vom Korridor Vaduz-Triesen (+34 %) und vom Korridor Triesen-Balzers (+33 %). Der Korridor Schaan-Nendeln (+19 %) sowie der Grenzübergang Schaanwald (+21 %) verzeichneten ebenfalls deutliche Zunahmen. Ein Rückgang war zur HVZ abends nur im Korridor Buchs-Schaan (-10 %) zu verzeichnen.

5.3.7 MIV: Stauzeiten (A 2.3)

A 2.3		MIV: Stauzeiten	
Bereich	A) Wirtschaftsstandort		
Teilziel	A2) Zuverlässigkeit / Effizienz Gesamtverkehrssystem		
Indikator	- Staubedingte Reisezeitverluste MIV		
Operationalisierung	Messgrössen	Rückstau-/Überlastsituationen im Strassennetz ⁶⁹	
	Erhebungsart	Auswertung TomTom-Reisezeitdaten ⁷⁰	
	Räuml. Abgrenzung	Übergeordnetes Strassennetz in Liechtenstein sowie relevante ausländische Abschnitte bei Grenz-/Rheinübergängen	
	Sachl. Abgrenzung	Staubedingte Zeitverluste in Fahrzeugstunden (PW, LKW und LIEmobil)	
	Zeitl. Abgrenzung	Summe über Berichtsjahr	
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Abhängig von Auslastung der Strasseninfrastruktur sowie der Verlagerungseffekte auf alternative Verkehrsmittel	
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung	
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung	
Erhobene Messwerte	Vgl. untenstehende Abbildungen		
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehaltung oder Reduktion der staubedingten Zeitverluste (Fhz./Jahr) auf dem liechtensteiner Strassennetz.		

⁶⁹ Mittels einer zusätzlich durchzuführenden Erhebung sollen künftig die Personenwagen-Stunden im überlasteten Strassennetz (Fahrzeug-Stunden) ermittelt werden.

⁷⁰ Eine künftige Erhebung auf Grundlage von Google-Maps-Daten wurde überprüft, aufgrund des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die Berichtsjahre 2024 und 2025 jedoch nicht weiterverfolgt.

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

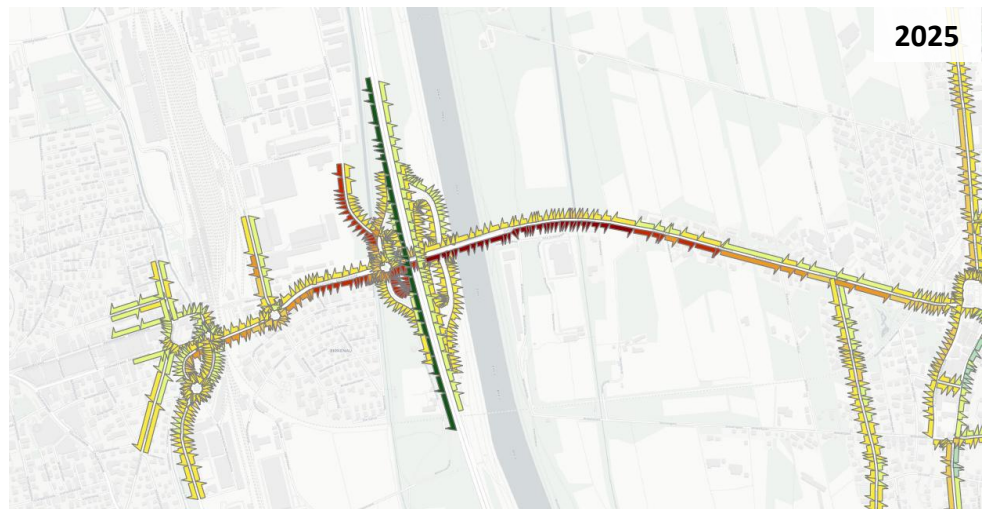
Differenzplot MSP minus Stunde 12-13

- bis -20 km/h
- -20 bis -15 km/h
- -15 bis -10 km/h
- -10 bis -5 km/h
- -5 bis 0 km/h
- 0 bis 5 km/h
- 5 bis 10 km/h
- 10 bis 15 km/h
- 15 bis 20 km/h

**Rheinübergang Bendorf-Haag: Differenzplot Abendspitze**



Rheinübergang Schaan-Buchs: Differenzplot Morgenspitze



Schaan Zentrum: Differenzplot Abendspitze



Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Differenzplot Abendspitze



Beschreibung	<p>Für diesen Messwert wird das Ziel verfolgt, künftig umfassendere Datengrundlagen betreffend staubedingte Zeitverluste in Form von Fahrzeugstunden o.ä. heranziehen zu können. Es wurde auch ein Pilot zur Erhebung dieses Messwerts für den Bereich Rheinübergang Vaduz mittels Google-Maps-Daten durchgeführt. Aufgrund des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde für die Berichtsjahre 2024 und 2025 wiederum auf die Auswertung von TomTom-Reisezeitdaten abgestützt. Dargestellt sind die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten im MIV während den Spitzenzeiten am Morgen und/oder Abend, abzüglich der der Stunde 12 bis 13.</p> <p>Es lässt sich festhalten, dass sich der MIV beim Rheinübergang Bendern-Haag im Berichtsjahr am Morgen auf den Zufahrtsachsen von Ruggell her wie auch von Haag und der Autobahn A13 her über die Rheinbrücke zurückstaut. In diesen Bereichen kommt es zu Zeitverlusten. Im Vergleich zu 2019 sind die Rückstaulängen auf der Ruggeller Strasse von Ruggell her wie auch in Haag von Gams her im Jahr 2025 tendenziell etwas geringer. Die Reisezeitverluste im Fallsbretscha und an der Stelzagass sind mindestens teilweise auf die Baustelle / Umleitung an der Ruggeller Strasse zurückzuführen. Am Abend staut sich der Verkehr insbesondere auf der Essanestrasse von Eschen in Fahrtrichtung Rheinbrücke sowie auf der Rheinbrücke selbst. Auch die Kreisel im Schwibboga sind betroffen. Im Vergleich zum Jahr 2019 hat sich der Reisezeitverlust auf der Schaanerstrasse in Fahrtrichtung Norden eher vergrössert, ebenso auf der Widagass in Fahrtrichtung Rheinübergang. Auf der Essanestrasse und der Rheinbrücke selbst scheint die Situation im Jahr 2025 ungefähr mit jener des Jahres 2019 vergleichbar.</p> <p>Im Bereich des Rheinübergangs Schaan-Buchs führen im Jahr 2025 wie bereits 2019 die Verkehrsströme von der Autobahn A13, der Langäulistrasse in</p>
---------------------	---

Buchs sowie des weiteren Siedlungsgebiets im Raum Buchs am Morgen zu Reisezeitverlusten in diesem Verkehrskorridor. Davon betroffen sind insbesondere die Autobahn- und Rheinbrücke; die Verkehrsbehinderungen erstrecken sich allerdings auch bis ins Schaaner Siedlungsgebiet hinein. Zur Hauptverkehrszeit am Abend sind diese Bereiche und Fahrtrichtungen weniger stark beeinträchtigt. Das MIV-Aufkommen staut sich dann tendenziell in die entgegengesetzte Fahrtrichtung, insbesondere auf den Zufahrtsachsen zum Schaaner Grosskreisel; einerseits auf der Feldkircherstrasse und im Bretscha, andererseits auch auf der Landstrasse von Vaduz her. Ebenfalls auf der Zollstrasse in Fahrtrichtung Rheinbrücke, was mindestens teilweise auf den Knoten Zollstrasse-Im Paridel zurückzuführen ist. Im Pardiel ist abends ebenfalls ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Generell ist die Situation in diesem Bereich im Jahr 2025 vergleichbar mit dem Jahr 2019. In der Specki hat sich der Rückstau eher reduziert, auf der Landstrasse in Fahrtrichtung Schaan tendenziell noch weiter Richtung Vaduz verlagert.

Beim Rheinübergang Vaduz-Sevelen liegen die MIV-Staubereiche im Jahr 2025 am Morgen insbesondere auf der Autobahnausfahrt aus Richtung Buchs sowie auf der Rheinstrasse von Sevelen in Richtung Vaduz. Auf der Rheinbrücke selbst sind die Reisezeitverluste geringer. Zudem ist die Nord-Süd-Verbindung zwischen Triesen Hoval und Aukreisel von Reisezeitverlusten betroffen. Zur Hauptverkehrszeit am Abend sind hauptsächlich die Zollstrasse und die Rheinstrasse in Vaduz, beide in Fahrtrichtung Rheinbrücke, von Stausituationen betroffen. Auf der Rheinbrücke selbst, ab dem Ein-/Abbieger Industriebühnen Triesen bzw. der 90-Grad-Kurve, sind die Reisezeitverluste wiederum geringer. Ebenfalls gibt es dann Rückstau auf der Autobahnausfahrt aus Richtung Sargans. Im Vergleich zum Jahr 2019 scheint der Verkehrsfluss auf der Autobahneinfahrt in Fahrtrichtung Buchs im Jahr 2025 besser. Die Achse Triesen-Vaduz verzeichnet dann tendenziell mehr

	<p>Reisezeitverluste als noch 2019. Dies ist insbesondere auf dem Abschnitt Meierhofstrasse bis Lindenkreisel ersichtlich. Die abendlichen Reisezeitverluste auf der Rheinstrasse in Fahrtrichtung Sevelen sind auf eine Baustelle zurückzuführen.</p> <p>Weitere lokale Stausituationen ergeben sich 2025 am Morgen auf der Achse Schaanwald-Nendeln in Fahrtrichtung Nendeln, insbesondere im Bereich der Engelkreuzung in Nendeln. Des Weiteren sind Reisezeitverluste auf den Autobahnausfahrten in Trübbach, aus beiden Fahrtrichtungen, morgens wie auch abends zu verzeichnen. In Balzers selbst sind die Reisezeitverluste geringer.</p>
--	--

5.3.8 ÖV: Verspätungen auf Liniennetz (A 2.4)

A 2.4		ÖV: Verspätungen auf Liniennetz													
Bereich	A) Wirtschaftsstandort														
Teilziel	A2) Zuverlässigkeit / Effizienz Gesamtverkehrssystem														
Indikator	- ÖV-Verspätungen														
Operationa- lisierung	Messgrößen	Anteil verspäteter Ankünfte gegenüber dem Fahrplan													
	Erhebungsart	Auswertung Verspätungsdaten LIEmobil													
	Räuml. Abgrenzung	Gesamtes LIEmobil-Netz													
	Sachl. Abgrenzung	Anteil verspäteter Ankünfte an Gesamtzahl aller Ankünfte. Verspätungen von mindestens 120 Sekunden.													
	Zeitl. Abgrenzung	Anteil über gesamtes Jahr													
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Abhängigkeit von Buspriorisierungsmassnahmen und Verkehrsmanagement. Weitere Eingriffsmöglichkeiten zudem über Instrumente der Raum- und Verkehrsplanung.													
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung													
	Datenbereitsteller	LIEmobil													
Erhobene Messwerte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Anteil verspäteter Ankünfte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2022</td> <td>39%</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>49%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>...</td> <td>...</td> </tr> </tbody> </table>			Jahr	Anteil verspäteter Ankünfte	2022	39%	2023	42%	2024	49%	2025	43%
Jahr	Anteil verspäteter Ankünfte														
2022	39%														
2023	42%														
2024	49%														
2025	43%														
...	...														
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehalten bzw. Reduktion der Verspätungen und deren Häufigkeit.														
Grafische Darstellung	Vgl. erhobene Messwerte.														
Beschreibung	Gestützt auf die Auswertung der Verspätungsdaten von LIEmobil lässt sich festhalten, dass gegenüber dem Jahr 2022 der Anteil verspäteter Ankünfte an der Gesamtzahl aller Ankünfte in den Berichtsjahren weiter zugenommen														

	<p>hat. Im Jahr 2022 waren noch 39 % aller Ankünfte um mindestens 120 Sekunden verspätet (Toleranzbereich), im Jahr 2023 42 % aller Ankünfte und in den Jahren 2024 und 2025 49 % bzw. 43 %. Der Höchstwert des Jahres 2024 konnte im Jahr 2025 somit wieder unterboten werden, obschon generell eine ansteigende Tendenz bei den verspäteten Ankünften zu verzeichnen ist.</p> <p>Im Umkehrschluss waren 2022 61 % aller Ankünfte pünktlich bzw. lag deren Verspätung unter 120 Sekunden. Im Jahr 2023 waren 58 % aller Ankünfte pünktlich, 2024 51 % aller Ankünfte und im Jahr 2025 57 % aller Ankünfte.</p>
--	---

5.3.9 Parkfelderbewirtschaftung in Gemeinden (B 1.4)

B 1.4	Parkfelderbewirtschaftung in Gemeinden	
Bereich	B) Siedlungsentwicklung und Lebensqualität	
Teilziel	B1) Verkehrsarme und landschaftsschonende räumliche Entwicklung	
Indikator	- MIV- / Rad-Pflichtabstellplätze - Verbreitung Parkplatzbewirtschaftung	
Operationa- lisierung	Messgrössen	Verbreitung der Parkplatzbewirtschaftung bei öffentlichen Parkfeldern in Liechtensteiner Gemeinden
	Erhebungsart	Umfrage bei Gemeinden
	Räuml. Abgrenzung	Liechtenstein, differenziert nach Gemeinden
	Sachl. Abgrenzung	Differenzierung in «Bewirtschaftung Ja», «Bewirtschaftung teilweise» und «Bewirtschaftung Nein». Als «bewirtschaftet» gelten Parkplätze, für deren Nutzung Parkgebühren erhoben werden (unabhängig von Höhe und zeitlicher Gestaltung).
	Zeitl. Abgrenzung	Stand per Ende Berichtsjahr
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Beeinflussbarkeit gross über Zielwerte in kommunalen Bau- und/oder Parkplatzreglementen.
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung, Gemeinden
Erhobene Messwerte	Vgl. untenstehende Abbildungen.	
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Mindestens Beibehaltung des aktuellen Stands oder Stärkung/Verbreitung der Parkplatzbewirtschaftung bzw. dessen Lenkungswirkung.	

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

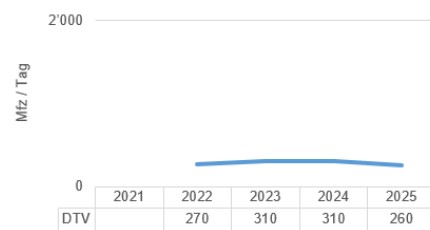
B 2.1	MIV: Ergebnisse Zählstellen an zentralen Lagen	
Bereich	B) Siedlungsentwicklung und Lebensqualität	
Teilziel	B2) Entlastung / Aufwertung stark belasteter Siedlungsräume	
Indikator	- MIV-Aufkommen im Siedlungsgebiet	
Operationa- lisierung	Messgrössen	Verkehrsstärke des MIV in DTV und DWV inkl. Schwerverkehrsanteilen
	Erhebungsart	Auswertung Rohdaten MIV-Zählstellen Liechtenstein
	Räuml. Abgrenzung	Alle Zählstellen innerhalb Liechtensteins
	Sachl. Abgrenzung	Differenziert in: - DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr - DWV: Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr - SV-Anteil: Fahrzeugklassen gemäss Standard «Swiss 10»
	Zeitl. Abgrenzung	Jährliche Entwicklung
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Mittelfristige Beeinflussbarkeit über Instrumente der Raum-/Verkehrsplanung sowie über Verkehrsmanagement
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung
Erhobene Messwerte	Vgl. untenstehende Abbildungen.	
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehaltung oder mittel- bis langfristige Reduktion des Verkehrsaufkommens auf dem Liechtensteiner Strassennetz.	

Grafische Darstellung⁷¹

Zählstelle Hinterschellenberg, Hinterschellenberg – Nofels:

Richtung 1: — Schellenberg
 Richtung 2: — Nofels

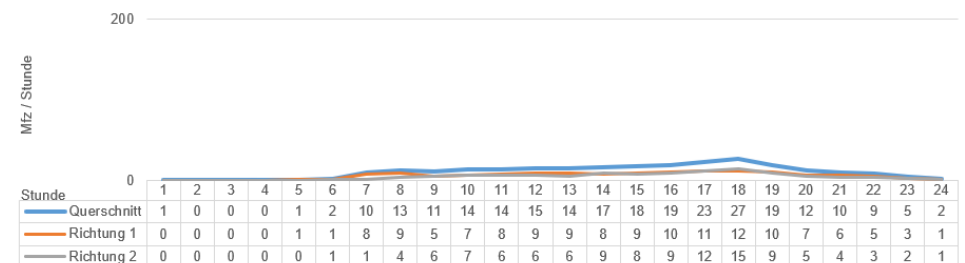
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

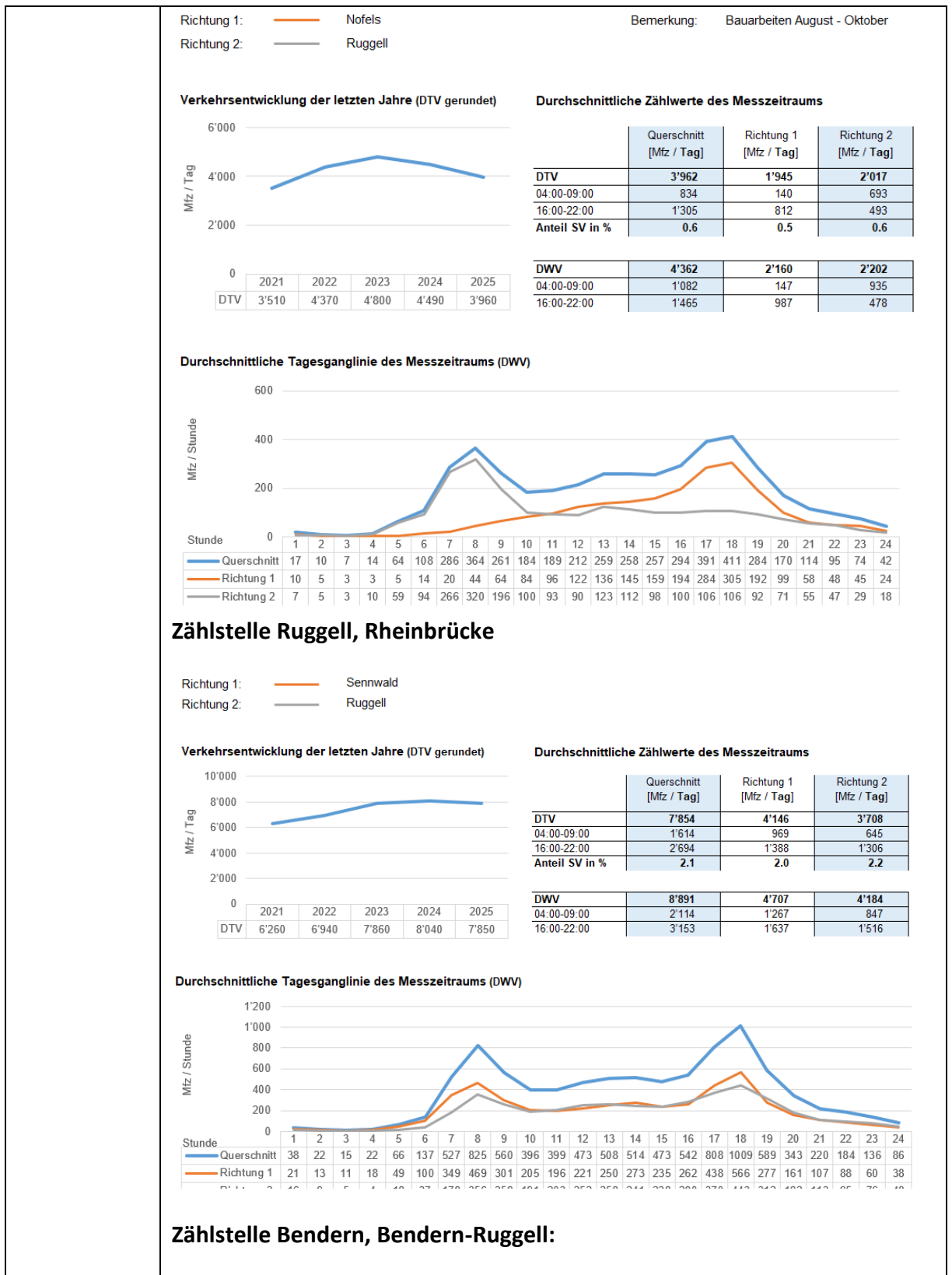
	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	260	145	116
04:00-09:00	32	20	12
16:00-22:00	94	52	43
Anteil SV in %	0.4	0.4	0.3
DWV	256	141	115
04:00-09:00	37	25	13
16:00-22:00	99	52	47

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Ruggell, Schellenberg-Nofels:

⁷¹ Detailliertere Auswertungen können den jährlichen Auswertungsblätter zu den MIV-Zählstellen des Amtes für Hochbau und Raumplanung (AHR) entnommen werden. Online verfügbar unter: <https://www.llv.li/de/landesverwaltung/amt-fuer-hochbau-und-raumplanung/verkehrsplanung/grundlagen-und-daten>, zuletzt abgerufen am 28.01.2026.



Zählstelle Ruggell, Rheinbrücke

Richtung 1: — Sennwald

Richtung 2: — Ruggell

Bemerkung: (empty)

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

	2021	2022	2023	2024	2025
DTV	6'260	6'940	7'860	8'040	7'850

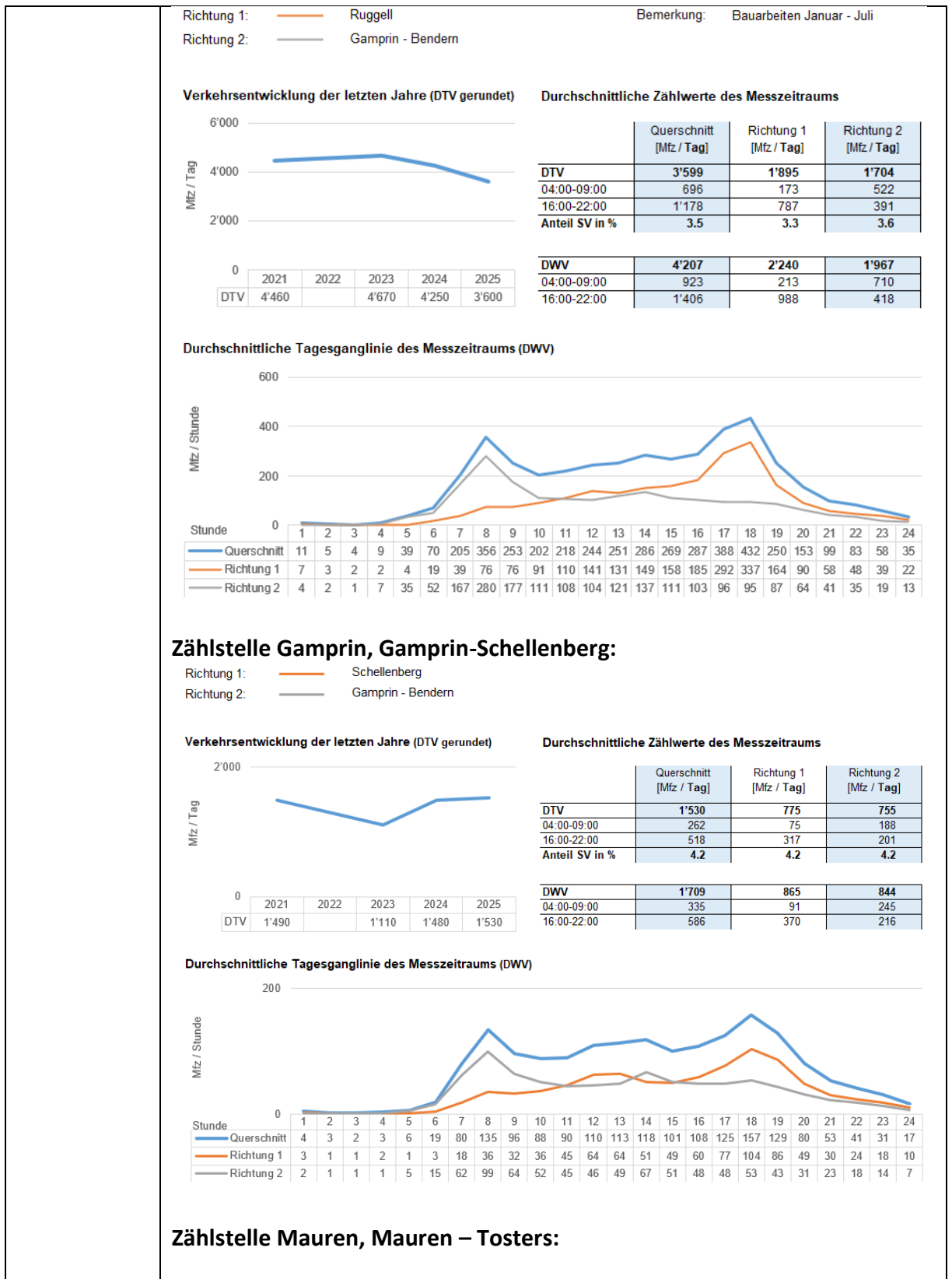
Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	7'854	4'146	3'708
04:00-09:00	1'614	969	645
16:00-22:00	2'694	1'388	1'306
Anteil SV in %	2.1	2.0	2.2

	DWV	04:00-09:00	16:00-22:00
Querschnitt	8'891	2'114	3'153
Richtung 1	4'707	1'267	1'637
Richtung 2	4'184	847	1'516

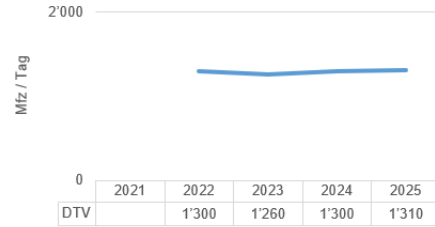
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

Zählstelle Bendern, Bendern-Ruggell:



Richtung 1: — Mauren
 Richtung 2: — Tosters

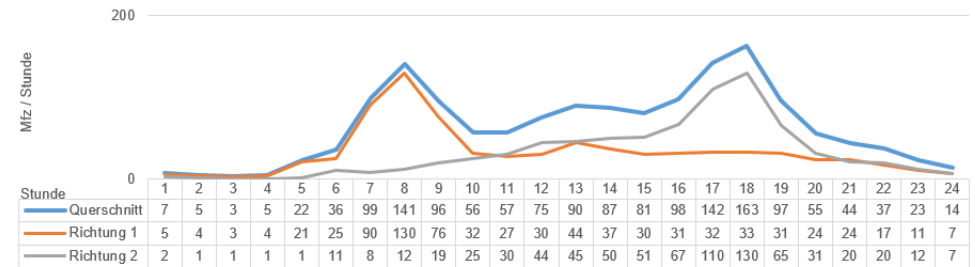
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	1'308	662	646
04:00-09:00	296	250	46
16:00-22:00	451	156	296
Anteil SV in %	1.9	2.8	0.9
DWV	1'533	770	763
04:00-09:00	394	343	51
16:00-22:00	539	162	376

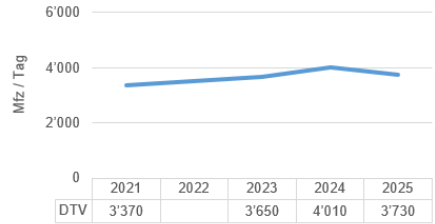
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Mauren, Rietstrasse:

Richtung 1: — Mauren
 Richtung 2: — Schaanwald / Nendeln

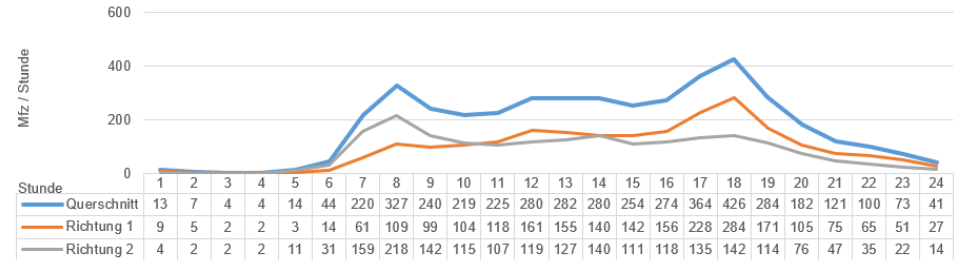
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	3'728	1'997	1'731
04:00-09:00	647	223	423
16:00-22:00	1'282	788	495
Anteil SV in %	4.6	4.2	5.0
DWV	4'277	2'284	1'993
04:00-09:00	846	285	560
16:00-22:00	1'477	927	550

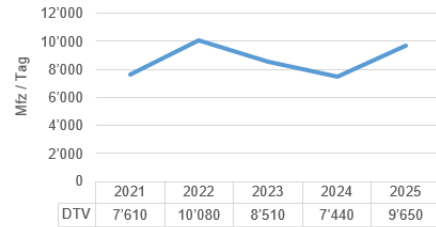
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaanwald, Schaanwald-Tisis:

Richtung 1: Tisis
 Richtung 2: Schaanwald

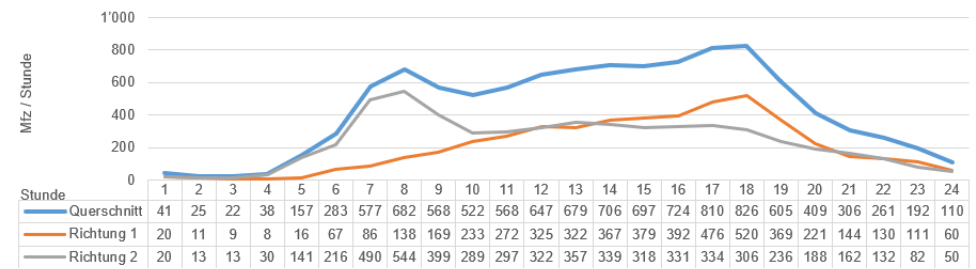
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	9'646	4'450	5'196
04:00-09:00	1'754	427	1'327
16:00-22:00	2'962	1'603	1'359
Anteil SV in %	5.9	5.9	5.8
DWV	10'454	4'846	5'609
04:00-09:00	2'266	476	1'790
16:00-22:00	3'218	1'861	1'357

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

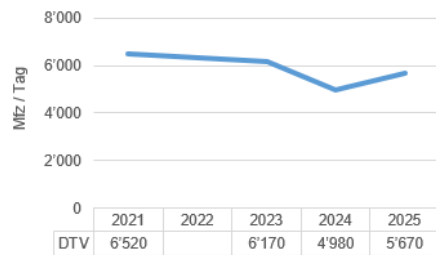


Zählstelle Mauren, Fallgass:

Richtung 1: Mauren
 Richtung 2: Eschen

Bemerkung: Bauarbeiten Oktober - Dezember

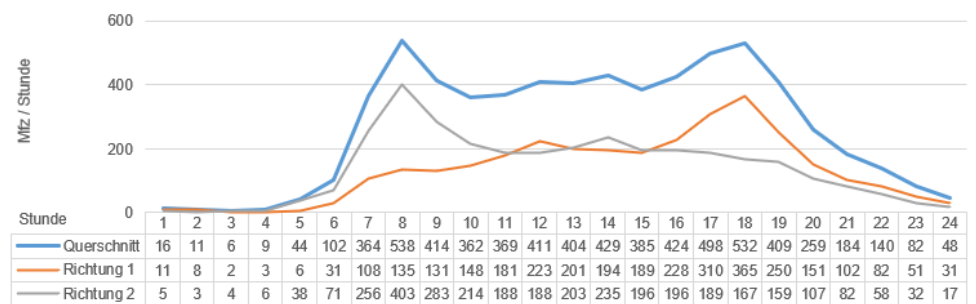
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	5'665	2'750	2'915
04:00-09:00	1'131	326	805
16:00-22:00	1'781	1'074	707
Anteil SV in %	3.3	3.5	3.2
DWV	6'439	3'141	3'299
04:00-09:00	1'461	410	1'051
16:00-22:00	2'021	1'260	761

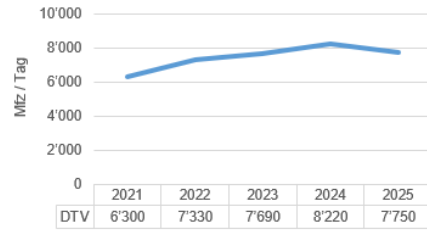
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Eschen, Eschen-Nendeln:

Richtung 1: — Eschen
 Richtung 2: — Nendeln

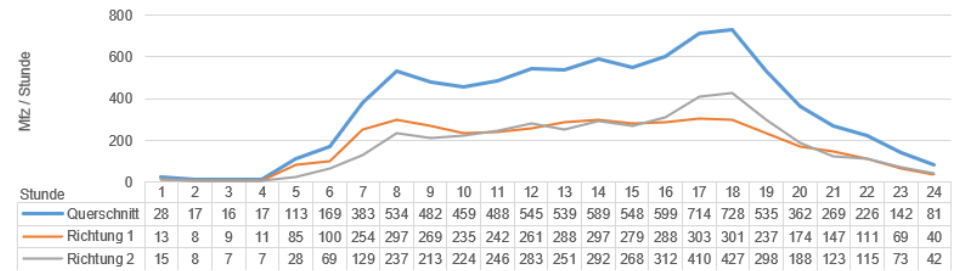
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	7'750	3'936	3'813
04:00-09:00	1'314	768	546
16:00-22:00	2'537	1'190	1'347
Anteil SV in %	5.7	5.9	5.5
DWV	8'583	4'318	4'265
04:00-09:00	1'681	1'005	677
16:00-22:00	2'835	1'274	1'561

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

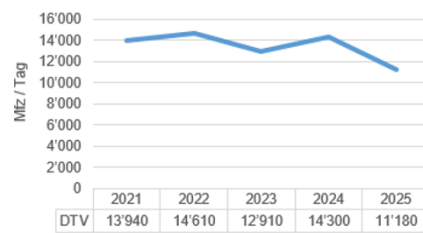


Zählstelle Bendern, Eschner Strasse:

Richtung 1: — Eschen
 Richtung 2: — Bendern

Bemerkung: Technischer Defekt Juli – Dezember 2025

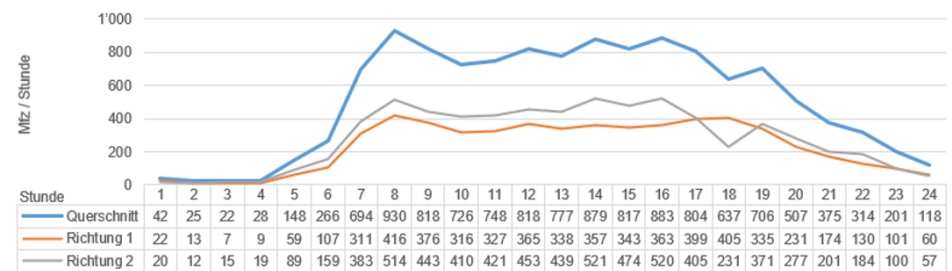
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	11'184	5'007	6'177
04:00-09:00	2'234	980	1'253
16:00-22:00	3'126	1'522	1'603
Anteil SV in %	4.4	4.4	4.5
DWV	12'283	5'564	6'719
04:00-09:00	2'856	1'268	1'588
16:00-22:00	3'343	1'674	1'669

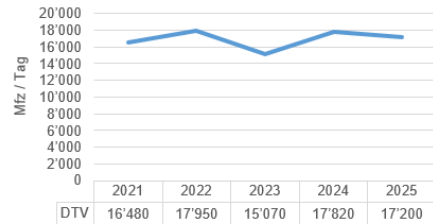
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Benders, Rheinbrücke:

Richtung 1: — Gamprin - Benders
 Richtung 2: — Haag

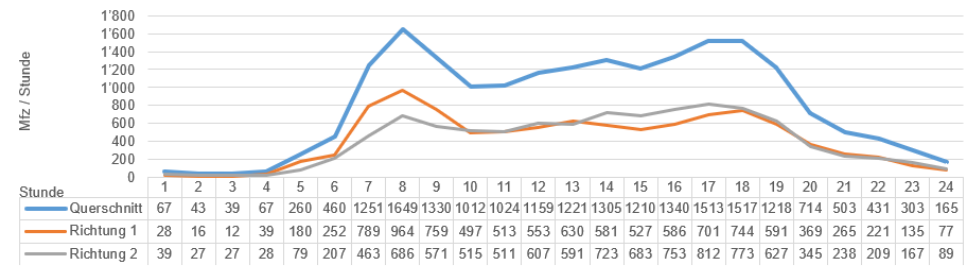
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	17'199	8'620	8'579
04:00-09:00	3'744	2'162	1'582
16:00-22:00	5'126	2'565	2'562
Anteil SV in %	3.8	3.6	4.0
DWV	19'803	10'032	9'770
04:00-09:00	4'950	2'944	2'006
16:00-22:00	5'897	2'893	3'004

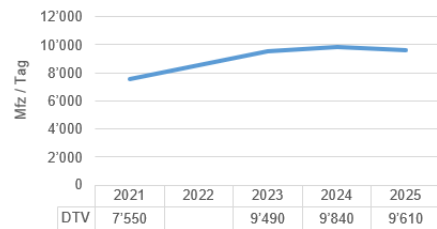
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Nendeln, Rastplatz:

Richtung 1: — Nendeln
 Richtung 2: — Schaan

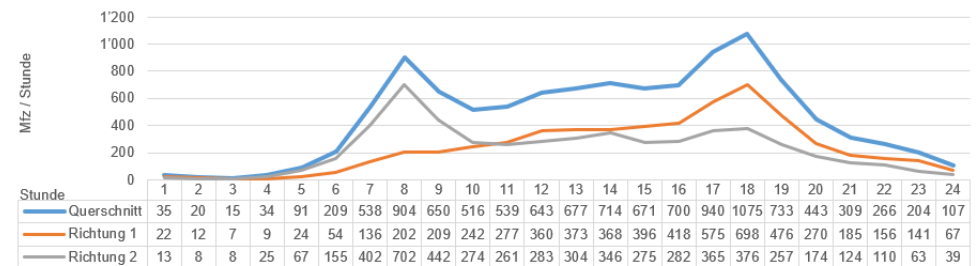
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	9'613	4'969	4'644
04:00-09:00	1'791	499	1'292
16:00-22:00	3'250	1'977	1'273
Anteil SV in %	3.7	3.8	3.6
DWV	11'032	5'677	5'356
04:00-09:00	2'392	624	1'768
16:00-22:00	3'766	2'360	1'406

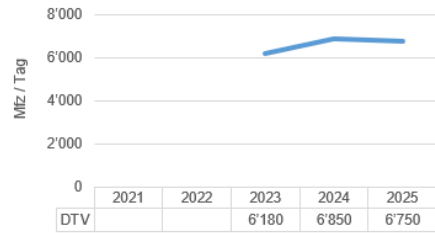
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Schaan-Bendern:

Richtung 1: — Gamprin - Bendern
 Richtung 2: — Schaan

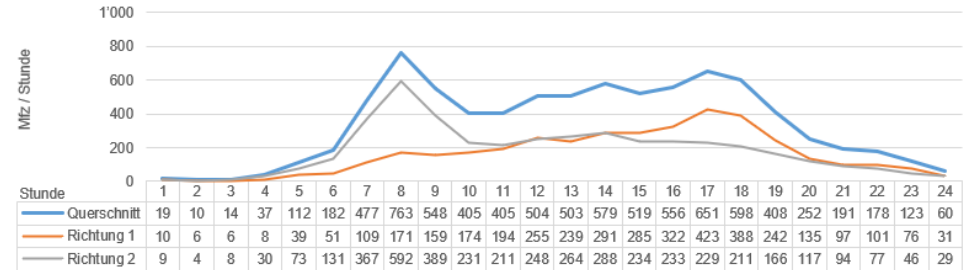
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	6'750	3'184	3'566
04:00-09:00	1'529	409	1'121
16:00-22:00	1'924	1'122	802
Anteil SV in %	4.4	4.6	4.2
DWV	8'094	3'813	4'281
04:00-09:00	2'081	529	1'553
16:00-22:00	2'278	1'386	892

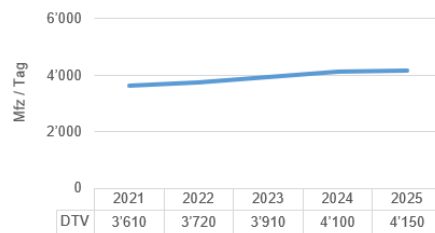
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Industriestrasse:

Richtung 1: — Nendeln / Schaan
 Richtung 2: — Bendern / Schaan

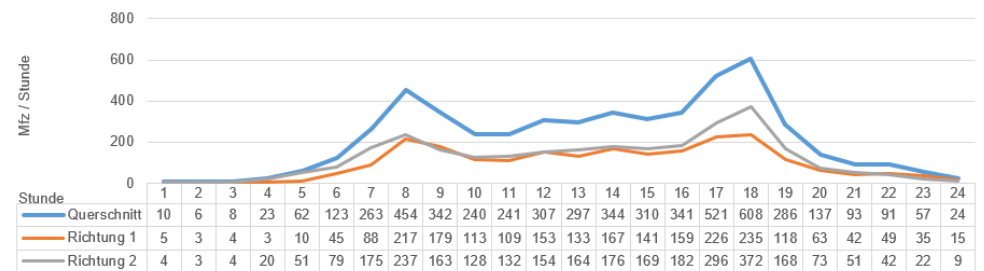
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	4'153	1'851	2'302
04:00-09:00	905	390	514
16:00-22:00	1'351	576	775
Anteil SV in %	3.9	3.9	3.9
DWV	5'188	2'313	2'876
04:00-09:00	1'244	539	705
16:00-22:00	1'736	733	1'003

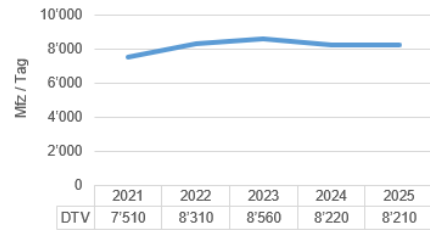
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Schaan-Nendeln:

Richtung 1: — Nendeln
 Richtung 2: — Schaan

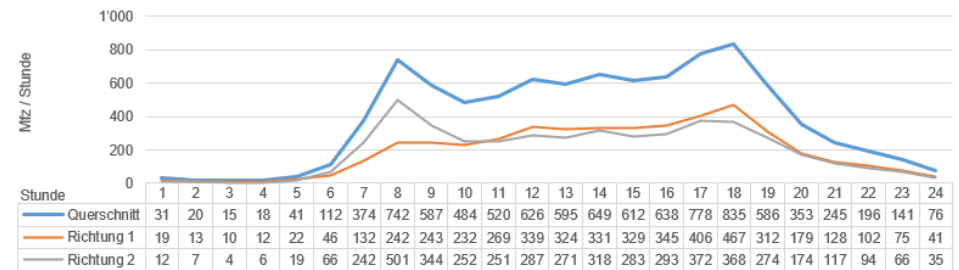
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	8'207	4'108	4'099
04:00-09:00	1'408	535	872
16:00-22:00	2'633	1'385	1'248
Anteil SV in %	4.8	6.1	3.5
DWV	9'274	4'618	4'656
04:00-09:00	1'857	685	1'171
16:00-22:00	2'993	1'594	1'399

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

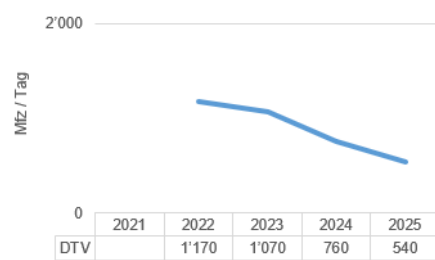


Zählstelle Schaan, Schaan-Planken:

Richtung 1: — Schaan
 Richtung 2: — Planken

Bemerkung: Bauarbeiten Januar - Oktober

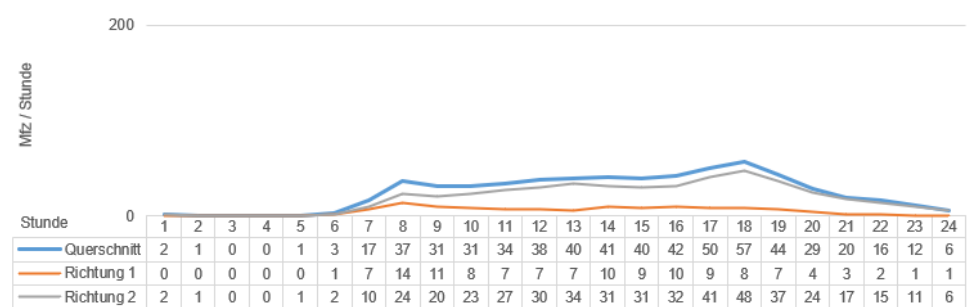
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	544	117	427
04:00-09:00	71	25	46
16:00-22:00	191	32	160
Anteil SV in %	2.2	2.7	2.0
DWV	591	126	466
04:00-09:00	89	33	56
16:00-22:00	215	33	182

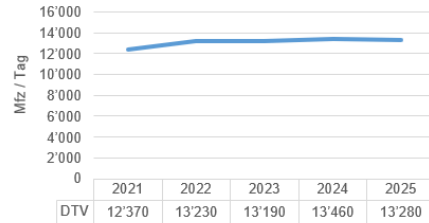
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Rheinbrücke:

Richtung 1: — Schaan
 Richtung 2: — Buchs

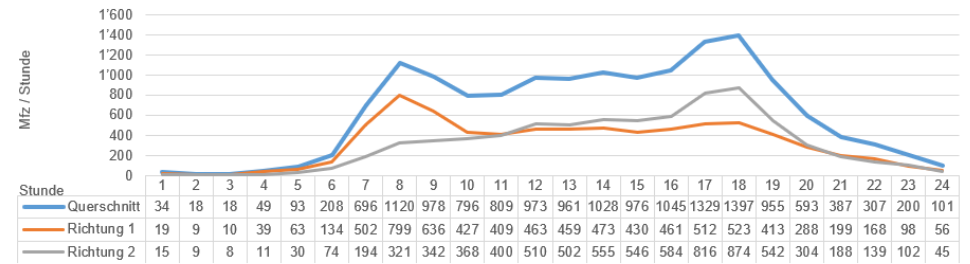
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	13'280	6'697	6'583
04:00-09:00	2'351	1'576	775
16:00-22:00	4'300	1'917	2'383
Anteil SV in %	3.0	2.7	3.3
DWV	15'071	7'591	7'480
04:00-09:00	3'095	2'134	961
16:00-22:00	4'968	2'104	2'864

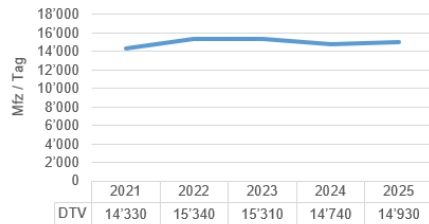
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, Mühleholz:

Richtung 1: — Vaduz
 Richtung 2: — Schaan

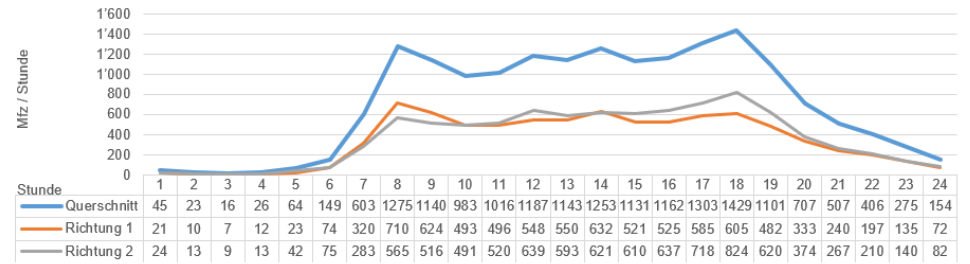
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	14'934	7'155	7'780
04:00-09:00	2'428	1'304	1'125
16:00-22:00	4'825	2'171	2'654
Anteil SV in %	2.5	2.5	2.5
DWV	17'098	8'213	8'885
04:00-09:00	3'232	1'751	1'481
16:00-22:00	5'453	2'441	3'012

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

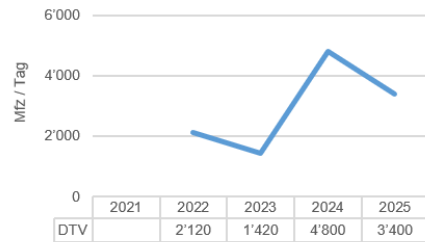


Zählstelle Vaduz, Lochgass:

Richtung 1: — Vaduz
 Richtung 2: — Schaan / Sevelen

Bemerkung: DTV 2025 Änderung aufgrund Bauarbeiten an der Herrengasse

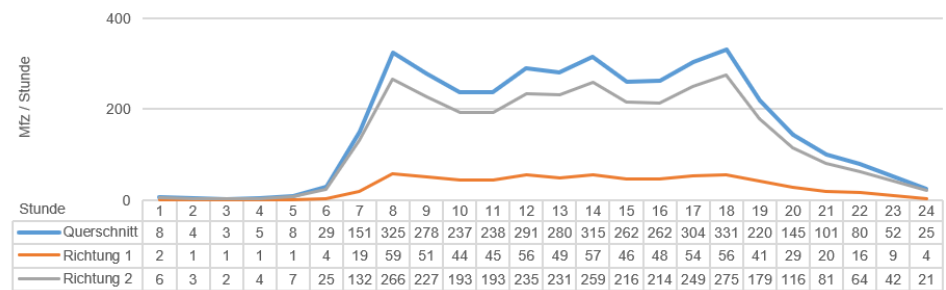
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	3'397	627	2'770
04:00-09:00	591	103	488
16:00-22:00	1'036	199	837
Anteil SV in %	1.8	2.4	1.6
DWV	3'952	713	3'239
04:00-09:00	791	134	656
16:00-22:00	1'181	217	964

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

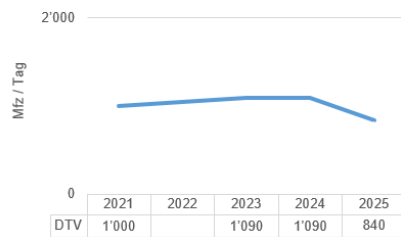


Zählstelle Vaduz, Schloss:

Richtung 1: — Vaduz
 Richtung 2: — Triesenberg

Bemerkung: Bauarbeiten April - Dezember

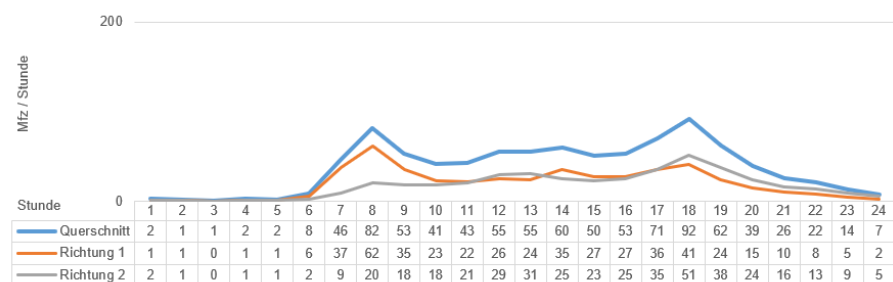
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	839	438	401
04:00-09:00	151	104	48
16:00-22:00	285	133	152
Anteil SV in %	0.3	0.3	0.4
DWV	886	467	419
04:00-09:00	191	140	51
16:00-22:00	311	134	178

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

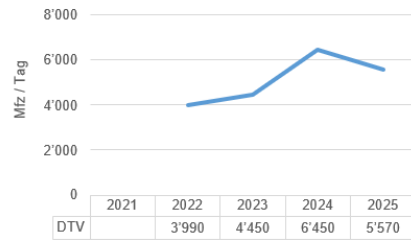


Zählstelle Vaduz, Rheinstrasse:

Richtung 1: Sevelen
 Richtung 2: Vaduz

Bemerkung: DTV 2025 Änderung aufgrund Bauarbeiten an der Herrengasse

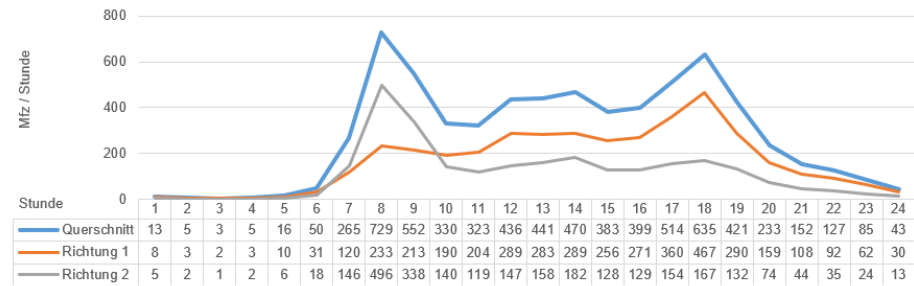
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	5'571	3'385	2'186
04:00-09:00	1'181	464	717
16:00-22:00	1'757	1'230	527
Anteil SV in %	2.7	2.5	2.9
DWV	6'630	3'971	2'659
04:00-09:00	1'612	608	1'004
16:00-22:00	2'082	1'476	606

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

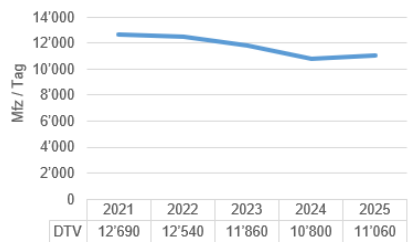


Zählstelle Vaduz, Spania:

Richtung 1: Triesen / Sevelen
 Richtung 2: Vaduz

Bemerkung: Bauarbeiten Februar - Mai

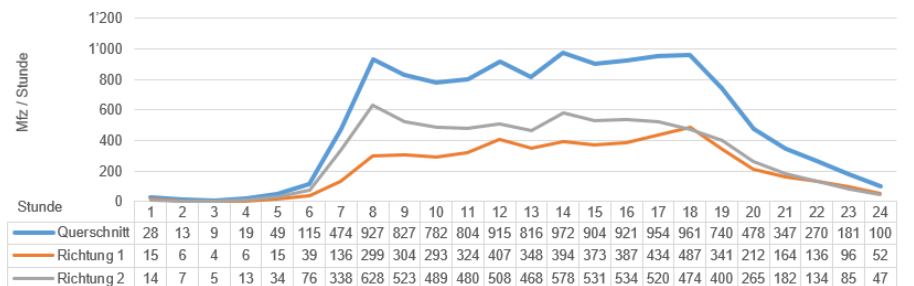
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	11'058	4'597	6'461
04:00-09:00	1'807	605	1'202
16:00-22:00	3'365	1'549	1'816
Anteil SV in %	3.5	3.6	3.4
DWV	12'608	5'274	7'333
04:00-09:00	2'393	794	1'599
16:00-22:00	3'750	1'774	1'976

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

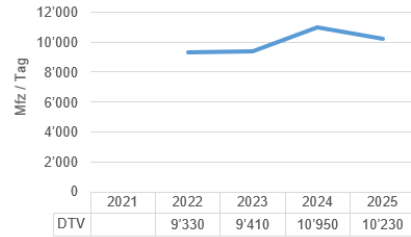


Zählstelle Vaduz, Zollstrasse:

Richtung 1: — Vaduz
 Richtung 2: — Sevelen

Bemerkung: DTV 2025 Änderung aufgrund Bauarbeiten an der Herrengasse

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

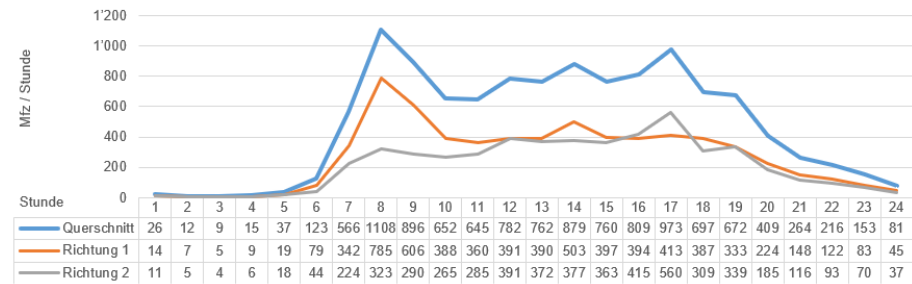


Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	10'229	5'721	4'509
04:00-09:00	2'058	1'355	704
16:00-22:00	2'934	1'532	1'402
Anteil SV in %	1.9	1.9	1.9

	DWV	04:00-09:00	16:00-22:00
DWV	11'547	6'446	5'101
04:00-09:00	2'731	1'832	899
16:00-22:00	3'230	1'628	1'602

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

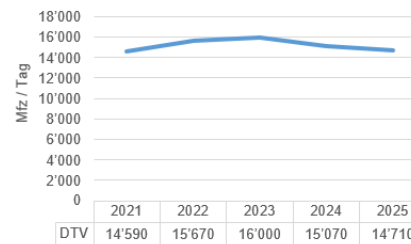


Zählstelle Vaduz, Rheinbrücke:

Richtung 1: — Vaduz
 Richtung 2: — Sevelen

Bemerkung: DTV 2025 Änderung aufgrund Bauarbeiten an der Herrengasse

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

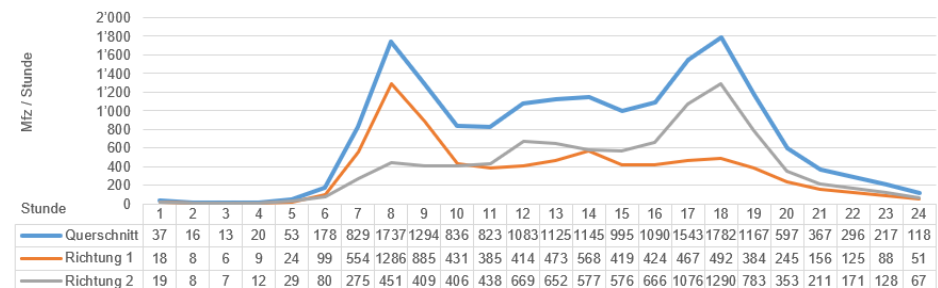


Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	14'711	6'804	7'907
04:00-09:00	3'052	2'066	986
16:00-22:00	4'799	1'681	3'118
Anteil SV in %	1.8	1.7	1.9

	DWV	04:00-09:00	16:00-22:00
DWV	17'364	8'012	9'352
04:00-09:00	4'092	2'849	1'243
16:00-22:00	5'753	1'869	3'885

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

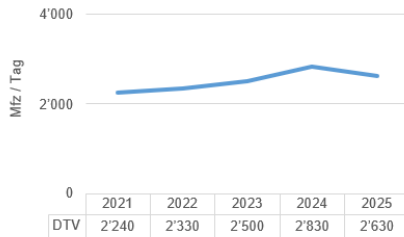


Zählstelle Vaduz, Rheindamm:

Richtung 1: Triesen
 Richtung 2: Vaduz / Sevelen

Bemerkung: DTV 2025 Änderung aufgrund Bauarbeiten an der Herrengasse

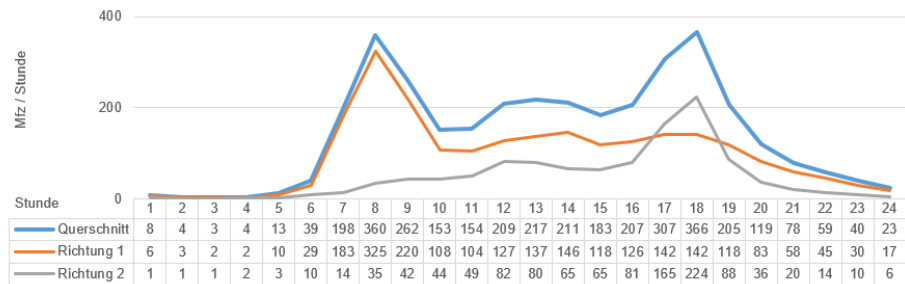
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	2'635	1'773	862
04:00-09:00	622	542	80
16:00-22:00	871	475	396
Anteil SV in %	1.0	1.1	0.8
DWV	3'423	2'285	1'137
04:00-09:00	872	767	105
16:00-22:00	1'135	589	546

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

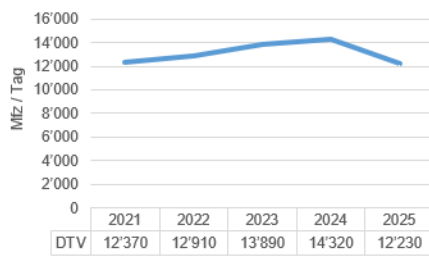


Zählstelle Vaduz, Zollstrasse Rheinbrücke:

Richtung 1: Sevelen
 Richtung 2: Vaduz

Bemerkung: DTV 2025 Änderung aufgrund Bauarbeiten an der Herrengasse

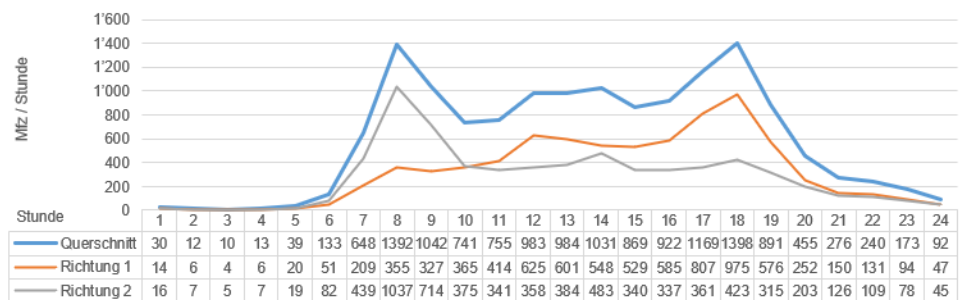
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	12'228	6'574	5'653
04:00-09:00	2'433	763	1'669
16:00-22:00	3'735	2'338	1'397
Anteil SV in %	2.3	2.2	2.6
DWV	14'299	7'693	6'606
04:00-09:00	3'254	962	2'292
16:00-22:00	4'429	2'891	1'537

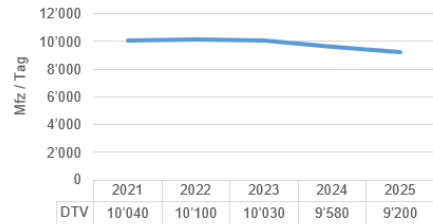
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Triesen, Hoval:

Richtung 1: Triesen
 Richtung 2: Vaduz

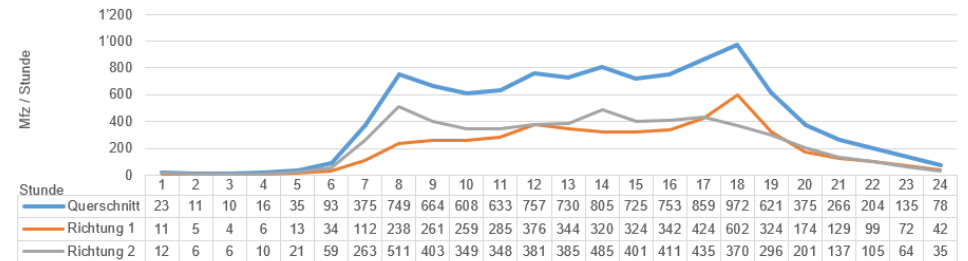
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	9'202	4'205	4'997
04:00-09:00	1'443	503	940
16:00-22:00	2'919	1'504	1'415
Anteil SV in %	3.1	3.3	3.0
DWV	10'496	4'801	5'695
04:00-09:00	1'916	659	1'257
16:00-22:00	3'297	1'752	1'545

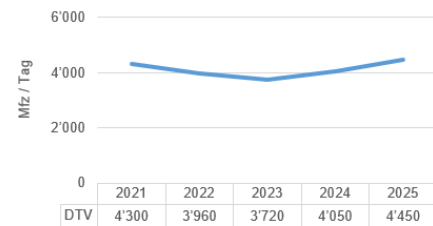
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Triesen, Meierhof:

Richtung 1: Vaduz
 Richtung 2: Triesenberg

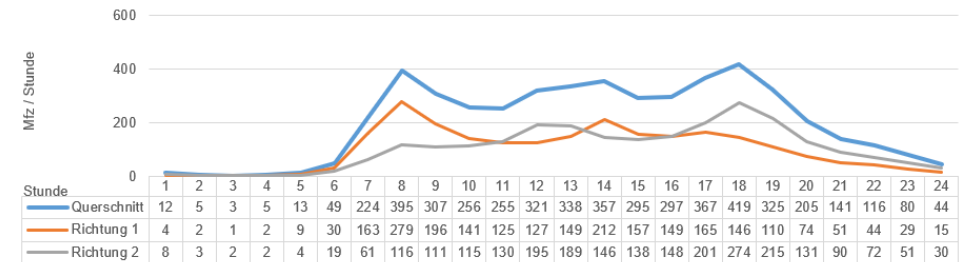
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	4'451	2'189	2'262
04:00-09:00	777	511	266
16:00-22:00	1'437	583	854
Anteil SV in %	3.5	3.6	3.4
DWV	4'831	2'380	2'452
04:00-09:00	989	677	312
16:00-22:00	1'573	590	983

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

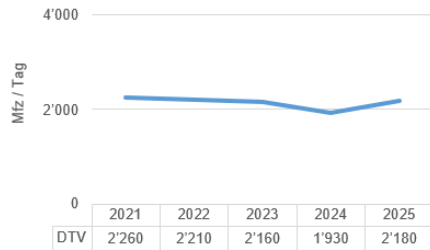


Zählstelle Triesen, Bergstrasse:

Richtung 1: Triesenberg
 Richtung 2: Triesen

Bemerkung: Bauarbeiten Januar - März

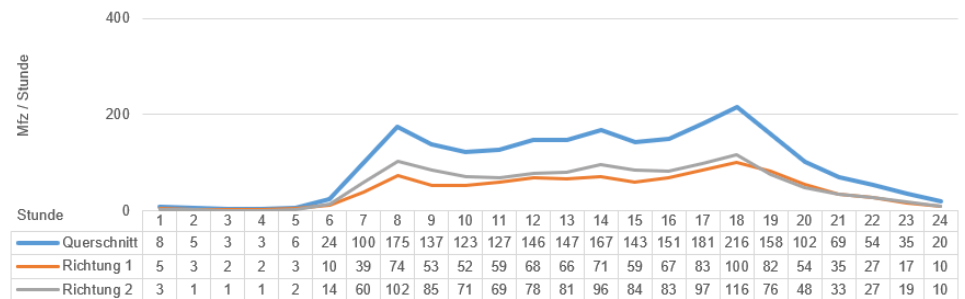
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	2'181	983	1'197
04:00-09:00	355	147	208
16:00-22:00	722	345	377
Anteil SV in %	3.0	4.8	1.5
DWV	2'300	1'044	1'256
04:00-09:00	442	179	263
16:00-22:00	779	382	397

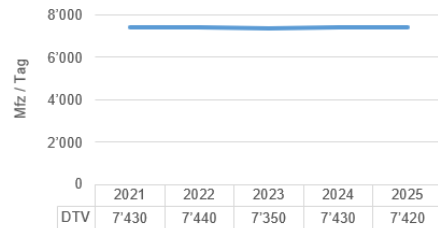
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Balzers, Triesen-Balzers:

Richtung 1: Triesen
 Richtung 2: Balzers

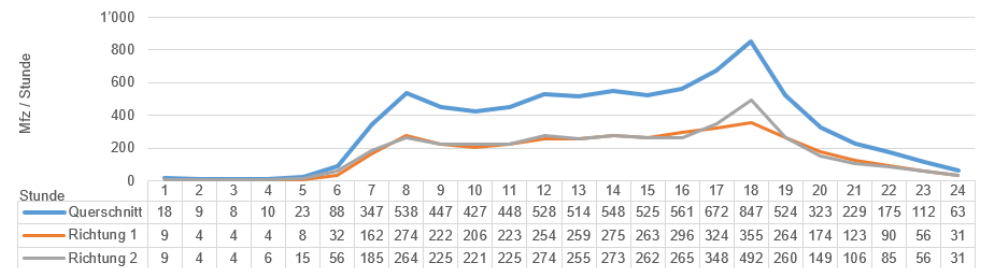
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	7'423	3'683	3'740
04:00-09:00	1'142	545	596
16:00-22:00	2'517	1'257	1'260
Anteil SV in %	3.3	3.4	3.3
DWV	7'984	3'914	4'071
04:00-09:00	1'443	698	745
16:00-22:00	2'770	1'330	1'441

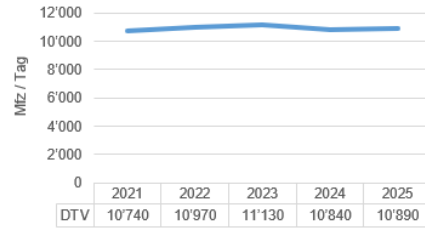
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Balzers, Rheinbrücke:

Richtung 1: — Balzers
 Richtung 2: — Trübbach

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

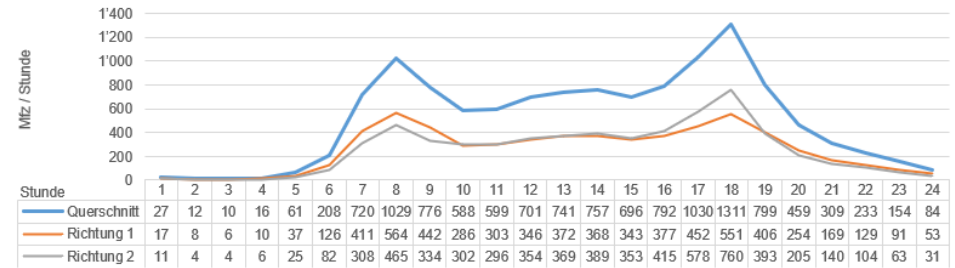


Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	10'894	5'524	5'371
04:00-09:00	2'141	1'184	957
16:00-22:00	3'622	1'759	1'863
Anteil SV in %	2.8	2.8	2.8

DWV	12'112	6'121	5'992
04:00-09:00	2'794	1'580	1'214
16:00-22:00	4'141	1'961	2'181

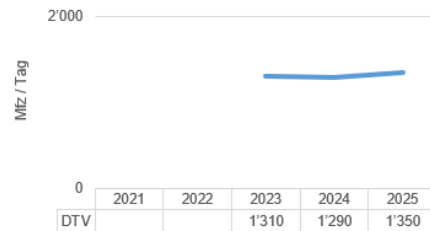
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Balzers, Balzers-Maienfeld:

Richtung 1: — Balzers
 Richtung 2: — Maienfeld

Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)

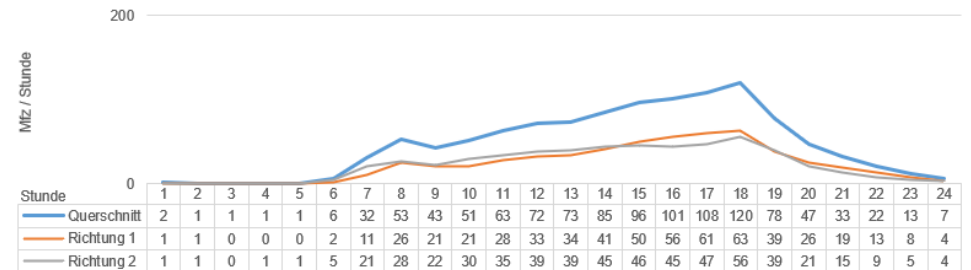


Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

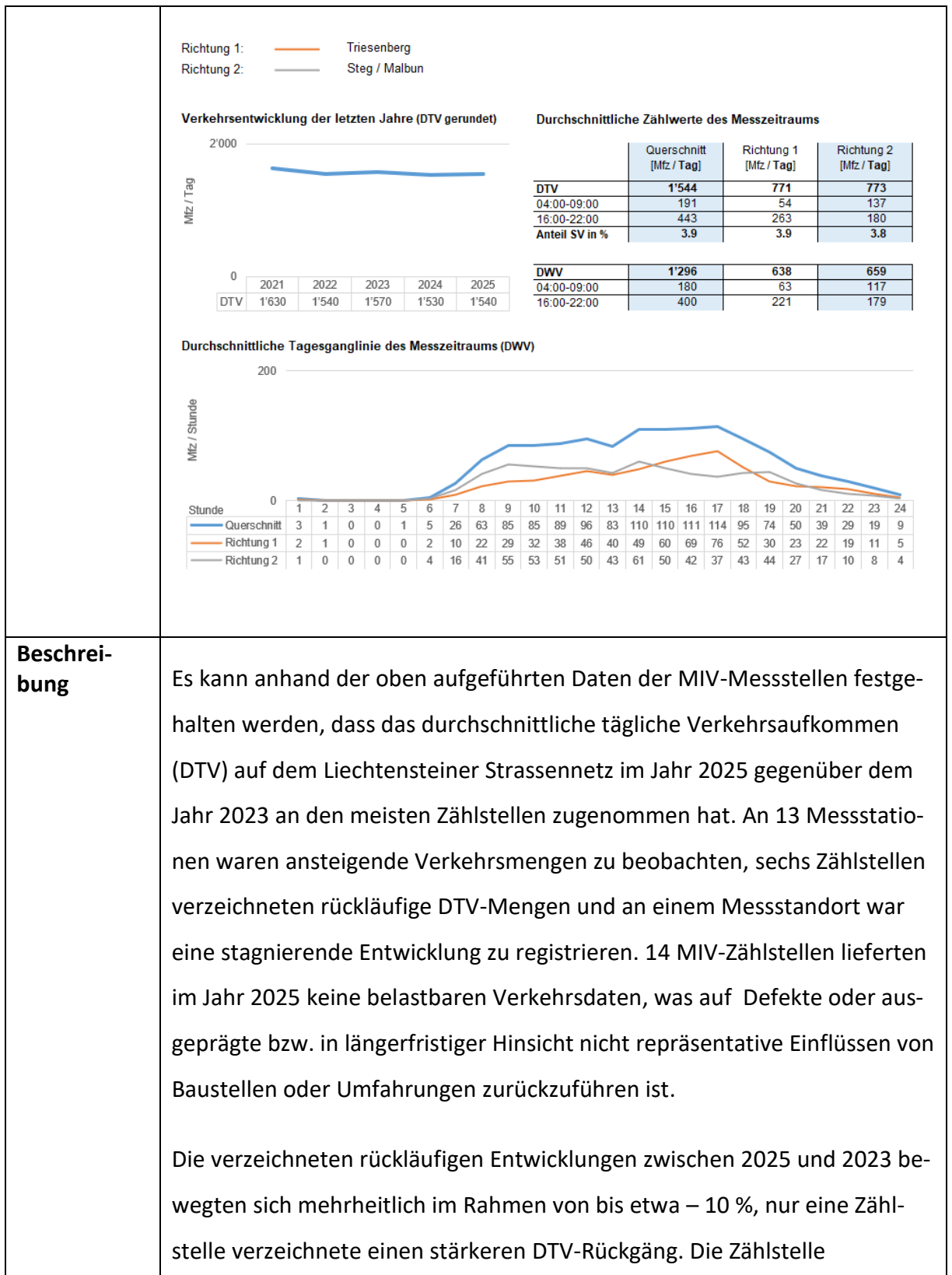
	Querschnitt [Mfz / Tag]	Richtung 1 [Mfz / Tag]	Richtung 2 [Mfz / Tag]
DTV	1'353	707	645
04:00-09:00	119	50	69
16:00-22:00	472	286	186
Anteil SV in %	0.3	0.3	0.4

DWV	1'110	556	554
04:00-09:00	136	60	77
16:00-22:00	408	221	187

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Triesenberg, Tunnel Steg:



Hinterschellenberg-Nofels registrierte einen ca. 16 % geringeren DTV als noch 2023. Die registrierten Verkehrszunahmen lagen mehrheitlich im Bereich von bis etwa + 10 %, nur vier Messstellen hatten stärkere Verkehrszunahmen zu verzeichnen. In Schaanwald-Tisis lag die DTV-Zunahme bei ca. +13 %, auf der Rheinbrücke in Bendern bei + 14 % und beim Meierhof in Triesen lag der Anstieg bei + 20 %. Die Messstelle Gamprin, Gamprin-Schellenberg verzeichnete die grösste Verkehrszunahme (DTV) von ca. + 38 %.

An der Zählstelle Hinterschellenberg-Nofels waren zwischen 2023 und 2024 im Vergleich zu 2022 leicht höhere DTV-Mengen zu verzeichnen, im Jahr 2025 lag das Niveau wieder auf jenem von 2022. Insgesamt handelt sich hier um verhältnismässig geringe Verkehrsmengen. Auf der Rheinbrücke in Ruggell waren 2021 bis 2024 kontinuierlich zunehmende Verkehrsmengen zu verzeichnen, im Jahr 2025 bewegte sich der DTV auf dem Niveau von 2023 und somit etwas tiefer als noch 2024. Die Zählstelle Gamprin, Gamprin-Schellenberg, verzeichnete nach einem Rückgang zwischen 2021 bis 2023 in den Jahren 2024 und 2025 zunehmende Entwicklungen. Ebenso die Zählstelle Mauren, Mauren-Tosters. An der Rietstrasse in Mauren stieg das MIV-Aufkommen zwischen 2021 und 2024 an, im Jahr 2025 war es wieder leicht rückläufig und liegt derzeit zwischen den Werten von 2023 und 2024. Am Grenzübergang Schaanwald-Tisis wurde im Jahr 2022 der bisher höchste DTV-Wert dieser Messstelle verzeichnet. In der Folge sank der DTV-Wert bis 2024 laufend, im Jahr 2025 setzte eine zunehmende Tendenz ein. Das Niveau ist aktuell ungefähr wieder vergleichbar mit jenem von 2022. An der Zählstelle Eschen, Eschen-Mauren, nahm die Verkehrsmenge bis 2024 kontinuierlich zu. Im Jahr 2025 wurde ein rückläufiger Trend verzeichnet, der DTV liegt aktuell zwischen den Werten von 2023 und 2024 bei rund 7'750 Fahrten pro Tag. An der Rheinbrücke in Bendern war zwischen 2022 und 2023 ein Verkehrsrückgang zu messen, im Jahr 2024 stieg dieser Wert

wieder an und sank im Jahr 2025 wieder leicht. Beim Rastplatz in Nendeln kann festgehalten werden, dass die Verkehrsmengen seit 2021 tendenziell zunehmend haben, einzig im Jahr 2025 sank der Wert im Vergleich zum Vorjahr leicht auf rund 9'610 Fahrten pro Tag. Zwischen Schaan und Bendern verzeichnete die Zählstelle zwischen 2023 und 2024 eine Zunahme, welche im Jahr 2025 jedoch wieder leicht rückläufig war. An der Industriestrasse in Schaan stieg das DTV-Aufkommen seit 2021 kontinuierlich an und lag 2025 bei rund 4'150 Fahrten pro Tag. Zwischen Schaan und Nendeln war 2023 ein Höchstpunkt bezüglich des Verkehrsaufkommens erreicht. 2024 und 2025 lag der DTV etwas tiefer, aber dennoch konstant. Die Rheinbrücke in Schaan verzeichnet seit 2022 ungefähr gleichbleibende DTV-Verkehrsmengen. Die Zählstelle Vaduz Mühleholz war zwischen 2022 und 2023 ebenfalls ungefähr konstant, die DTV-Werte von 2024 und 2025 lagen etwas tiefer. Die Landstrasse in Triesen im Bereich Hoval verzeichnete zwischen 2021 und 2023 stagnierende Verkehrsmengen, seither sind sie tendenziell rückläufig. 2025 lag der DTV bei 9'200 Fahrten pro Tag. Beim Meierhof in Triesen war 2023 ein Tiefstwert dieser Messstelle zu verzeichnen. Seither steigt der DTV jedoch kontinuierlich an. Zwischen Triesen und Balzers stagniert das Verkehrsaufkommen auf der Landstrasse bei einem DTV rund etwa 7'400 Fahrten pro Tag. Diese Tendenz gilt grundsätzlich auch für die Rheinbrücke in Balzers, in den Jahren 2024 und 2025 war der DTV-Wert allerdings etwas tiefer als noch 2023. An den Messstellen Balzers-Maienfeld und Triesenberg, Tunnel Steg, liegen verhältnismässig geringe Verkehrsmengen vor, welche seit 2022 ungefähr gleichbleibend sind.

Im Vergleich der Jahre 2025 und 2022 (falls nicht erhoben Jahr 2021) sind bei 10 Zählstellen zunehmende DTV-Verkehrsmengen festgestellt, bei 8 Zählstellen rückläufige Verkehrsmengen registriert und bei 2 Messstellen konnte dieser Vergleich aufgrund fehlender Messdaten in den Jahren 2022

und 2021 nicht durchgeführt werden. Es ist zudem darauf hinzuweisen, dass das erweiterte MIV-Zählstellennetz erst im Jahr 2023 in Betrieb genommen wurde.

Die DTV-Zunahmen liegen bei vier Messstellen bei ungefähr < 3 %. Zwischen Eschen und Nendeln liegt die Zunahme bei ca. 5.7 Prozent, bei der Rietstrasse in Mauren, der Industriestrasse in Schaan, Triesen Meierhof und der Rheinbrücke Ruggell liegen die Zunahmen zwischen 10 und 13 %. Der grösste DTV-Anstieg war in diesem Zeitraum beim Rastplatz Nendeln mit + 27 % messbar. Die DTV-Rückgänge lagen an vier Messstellen bei ungefähr < -3 %, drei Messstellen verzeichneten Rückgänge zwischen -3.7 und -4.3 %. Die Verkehrszähler Triesen Hoval (- 8.9 %) und Schellenberg-Nofels (-9.3 %) verzeichneten seit 2022 die stärksten DTV-Rückgänge.

Der Vergleich zwischen DTV und durchschnittlichem werktäglichem Verkehrsaufkommen (DWV) im Jahr 2025 zeigt, dass auf der Rheinbrücke in Bendern, (DTV -2600 Fahrten/Tag), in Vaduz Mühleholz (DTV -2100 Fahrten) und auf der Rheinbrücke in Schaan Rheinbrücke (DTV -1800 Fahrten) der DWV deutlich höher ist. Umgekehrt weisen die Messtellen Triesenberg, Tunnel Steg (DTV + 240 Fahrten) und Balzers-Maienfeld (DTV + 240 Fahrten) deutlich höhere DTV-Werte auf.

Der Schwerverkehrsanteil (SV) gemäss «Swiss10»-Standard liegt im Jahr 2025 an den Messstellenstandorten Schaanwald-Tisis (5.9 % SV) und Eschen-Nendeln (5.7 % SV) am höchsten. Dies war auch im Berichtsjahr 2022 bereits der Fall. Etwas darunter liegen 2025 die Messtellen Schaan-Nendeln (4.8 % SV) und Mauren Rietstrasse (4.6 % SV). Der tiefste SV-Anteil wurde 2025 an der Messstelle Balzers-Maienfeld registriert (0.3 % SV). Auf diesem Niveau bewegt sich auch die Zählstelle Hinterschellenberg-Nofels.

	<p>Ein Vergleich mit den Verkehrszählerdaten aus dem Jahr 2023 (erste Auswertung mit erweitertem Zählstellennetz) zeigt, dass der SV-Anteil bis 2025 an den Zählstellen Mauren Rietstrasse (+ 1.6 Prozentpunkte) und Mauren-Tosters (+1 Prozentpunkte) am stärksten zugenommen haben. Zwischen Schaan und Nendeln liegt die Zunahme bei rund + 0.6 Prozentpunkten, bei sechs weiteren Zählstellen bei etwa < + 0.3 Prozentpunkten. Die grössten Rückgänge waren in diesem Zeitraum in Hinterschellenberg-Nofels (- 31 Prozentpunkte) und Gamprin-Schellenberg (- 3.3 Prozentpunkte) zu verzeichnen. Die aufgrund von Baustellen/Umleitungen nicht belastbaren Verkehrszählerergebnisse wurden in dieser Auswertung nicht berücksichtigt.</p>
--	---

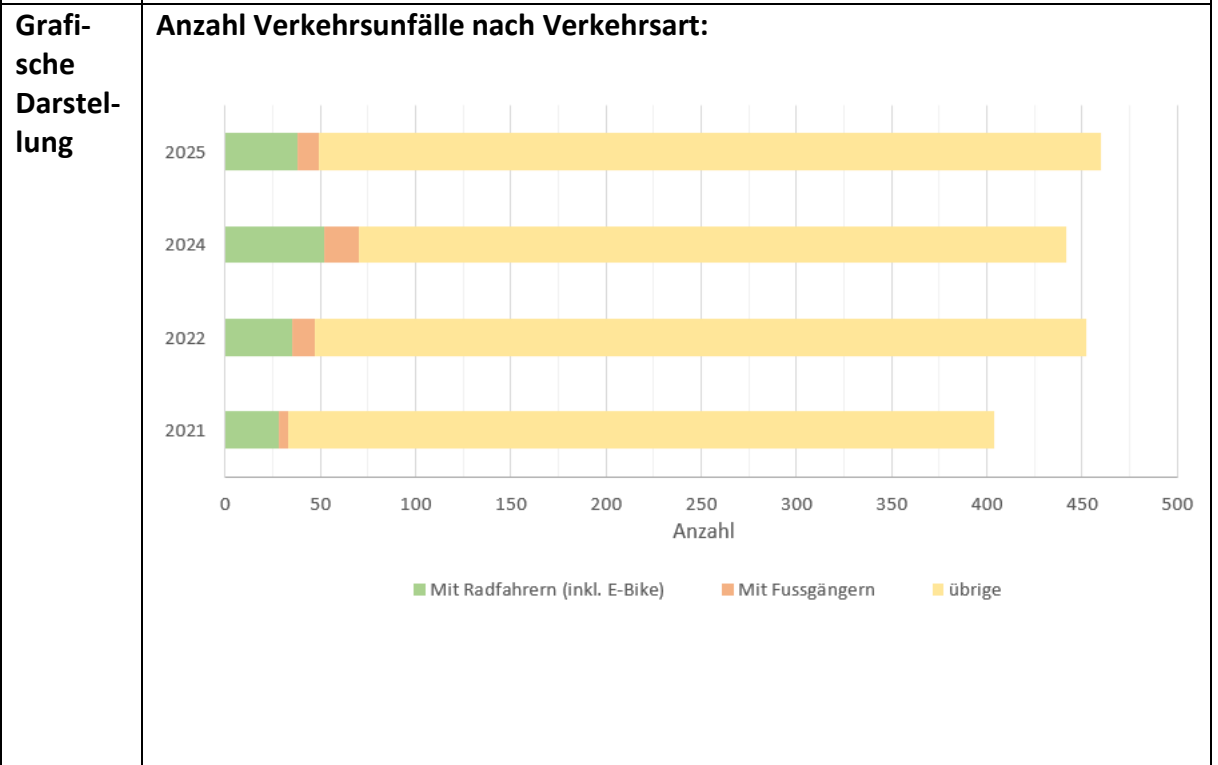
5.3.11 Strassenverkehrsunfälle nach Verkehrsart (C 2.1)

C 2.1	Strassenverkehrsunfälle nach Verkehrsart				
Bereich	C) Verkehrssicherheit				
Teilziel	C2) Minimierung Personen- und Sachschäden				
Indikator	- Häufigkeit Strassenverkehrsunfälle je Verkehrsart				
Operationalisierung	Messgrössen	Anzahl polizeilich registrierte Unfälle nach Verkehrsart			
	Erhebungsart	Auswertung Verkehrsunfallstatistik der Landespolizei			
	Räuml. Abgrenzung	Innerhalb Liechtenstein			
	Sachl. Abgrenzung	Differenzierung nach Verkehrsart: - Verkehrsunfälle total - Verkehrsunfälle mit Fussgängerbeteiligung - Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung Differenziert nach Unfallschwere: - Sachschaden bzw. unverletzt - leichte Verletzung - schwere Verletzung - mit Todesfolge			
	Zeitl. Abgrenzung	Auswertung für Berichtsjahr			
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	In begrenztem Rahmen: Durch Verkehrssicherheitsmassnahmen bzw. eine sichere Verkehrsinfrastruktur			
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung			
	Datenbereitsteller	Landespolizei			
Erhobene Messwerte	Anzahl Verkehrsunfälle nach Verkehrsart:				
		2021	2022	2024	2025
	Total	404	452	442	460
	Mit Fussgängern	5	12	18	11
	Mit Radfahrern (inkl. E-Bike)	28	35	52	38

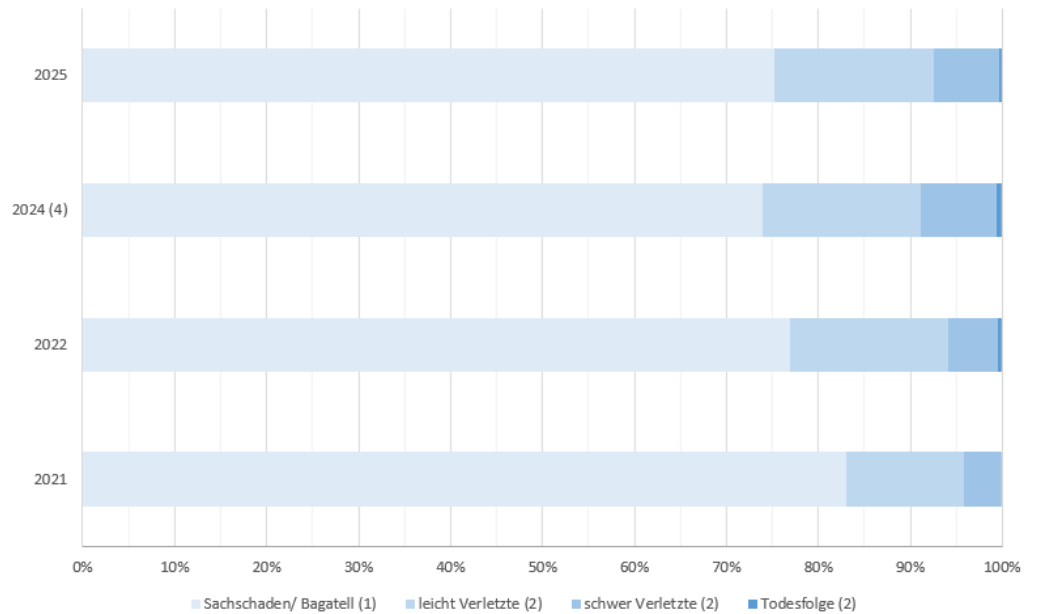
		Anzahl Verkehrsunfälle nach Unfallschwere:			
		Sachschaden/ Bagatell ⁽¹⁾	leicht Verletzte ⁽²⁾	schwer Verletzte ⁽²⁾	Todesfolge ⁽²⁾
2021	Alle Verkehrsarten	343	53	17	0
	Mit Fussgängern	3 ⁽³⁾	1	1	0
	Mit Radfahrern	7 ⁽³⁾	18	3	0
2022	Alle Verkehrsarten	356	80	25	2
	Mit Fussgängern	5 ⁽³⁾	3	2	2
	Mit Radfahrern	6 ⁽³⁾	23	6	0
2024	Alle Verkehrsarten	341	79	38	3
	Mit Fussgängern	4 ⁽³⁾	8	4	2
	Mit Radfahrern ⁽⁴⁾	15 ⁽³⁾	22	12	1
2025	Alle Verkehrsarten	365	84	34	2
	Mit Fussgängern	2 ⁽³⁾	6	3	0
	Mit Radfahrern	6 ⁽³⁾	27	10	0

(1) Anzahl Unfälle
 (2) Anzahl Verletzte
 (3) nicht leicht oder schwer Verletzte
 (4) Zusätzlich 2 Unfälle «unbekannte» Verletzung

Zielwerte Entwicklungsrichtung: Mindestens Beibehaltung oder Reduktion der Anzahl Strassenverkehrsunfälle sowie deren Schwere



Verkehrsunfälle aller Verkehrsarten: Nach Unfallschwere

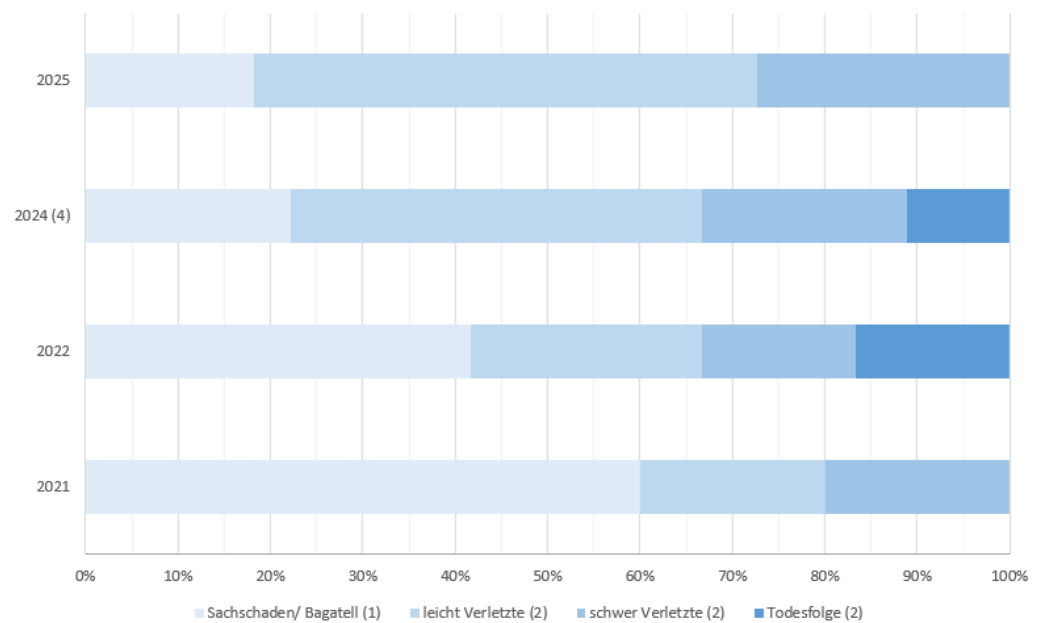


(1) Anzahl Unfälle. Fussgänger und Radfahrer: nicht leicht oder schwer Verletzte

(2) Anzahl Verletzte

(4) Zusätzlich 2 Unfälle «unbekannte» Verletzung

Verkehrsunfälle mit Fussgängern: Nach Unfallschwere



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

(2) Anzahl Verletzte

(4) Zusätzlich 2 Unfälle «unbekannte» Verletzung

	<p>Verkehrsunfälle mit Radfahrern: Nach Unfallschwere</p> <p>(1) Anzahl Unfälle. Fussgänger und Radfahrer: nicht leicht oder schwer Verletzte (2) Anzahl Verletzte (4) Zusätzlich 2 Unfälle «unbekannte» Verletzung</p>
Be- schrei- bung	<p>Auf Basis der oben aufgeführten Daten kann festgehalten werden, dass sich im Berichtsjahr 2025 insgesamt mehr Verkehrsunfälle ereigneten als im letzten Berichtsjahr 2022 (+ 1.8 %). Im Jahr 2024 war die Zahl gegenüber dem Jahr 2022 noch leicht rückläufig (- 2.2 %). Die Zahl an Verkehrsunfällen mit Fussgängerbeteiligung lag im Jahr 2025 verglichen mit 2022 um 1 höher, insgesamt bei 11 Unfällen. Die Zahl an Verkehrsunfällen mit Radfahrern (inkl. E-Bikes) lag 2025 verglichen mit 2022 um 3 höher, insgesamt bei 38 Unfallereignissen. Im Jahr 2024 lagen die Werte verglichen mit 2022 deutlich höher. Es haben sich 6 zusätzliche Verkehrsunfälle mit Fussgängern ergeben (+ 50 %) und 17 zusätzliche Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung (+ 49 %), obschon die Gesamtzahl an Verkehrsunfällen 2024 tiefer war als 2022.</p>

Vergleicht man die Unfallschwere aller Verkehrsarten zwischen den Jahren 2025 und 2022, kann festgestellt werden, dass die Anzahl an Verkehrsunfällen mit Sachschaden bzw. ohne leicht/schwer Verletzte wie auch die Anzahl an Unfällen mit leicht Verletzten anteilmässig etwa vergleichbar ist. Der Anteil an schwer Verletzten hingegen hat im Jahr 2025 verglichen mit 2022 leicht zugenommen. Bei den Verkehrsunfällen mit Fussgängerbeteiligung war der Anteil an Unfällen Sachschaden bzw. ohne leicht/schwer Verletzte Fussgänger im Jahr 2025 verglichen mit 2022 deutlich geringer, dafür hat der Anteil an leicht und schwer Verletzten zugenommen. Während 2022 zwei tödliche Verkehrsunfälle mit Fussgängern verzeichnet werden mussten, gab es im Jahr 2025 keine. Die Verkehrsunfälle mit Radfahrern, welche Sachschaden bzw. keine leicht/schwer Verletzte verursachten, war 2025 verglichen mit 2022 ebenfalls leicht rückläufig, ebenso der Anteil an Unfallereignissen mit leicht Verletzten. Dafür wurde 2025 ein grösserer Anteil an Unfällen mit schwer Verletzten registriert.

Bezüglich des Jahres 2024 ist auffällig, dass über alle Verkehrsarten betrachtet im Vergleich zu 2022 der Anteil an Verkehrsunfällen mit Sachschaden bzw. ohne leicht/schwer Verletzte leicht rückläufig war, die Anteile an Unfällen mit leicht Verletzten und schwer Verletzten leicht zugenommen haben. Ebenso musste im Jahr 2024 ein Verkehrsunfall mit Todesfolge mehr verzeichnet werden als noch 2022. Betrachtet man nur die Verkehrsunfälle mit Fussgängerbeteiligung, hat sich der Anteil an Unfällen mit Sachschaden bzw. nicht leicht / schwer Verletzten von 2022 bis 2024 etwa halbiert, der Anteil an leicht Verletzten hat deutlich zugenommen und der Anteil an Unfällen mit Todesfolge war leicht rückläufig. Bei den Verkehrsunfällen mit Radbeteiligung war der Anteil an Unfällen mit Sachschaden bzw. ohne leicht/schwer Verletzte im Jahr 2024, verglichen mit 2022, deutlich grösser. Der Anteil an Unfällen mit leicht Verletzten hat klar

abgenommen und dafür haben die Anteile mit schwer Verletzten und Unfällen mit Todesfolge zugenommen.

Im Vergleich zum Jahr 2021 haben sich 2025 insgesamt mehr Verkehrsunfälle ergeben (+ 13.9 %). Die Zahl an Unfällen mit Fussgängerbeteiligung lag 2025 um 120 % höher als 2021, die Zahl der Unfälle mit Radbeteiligung um 35.7 % höher. Über alle Verkehrsarten betrachtet waren die Anteile der Verkehrsunfälle mit Sachschäden bzw. ohne leicht/schwer Verletzte tendenziell rückläufig, dafür wurden mehr Unfälle mit leicht Verletzten, schwer Verletzten und auch mehr Unfälle mit Todesfolge verzeichnet. Betrachtet man nur Verkehrsunfälle mit Fussgängerbeteiligung kann festgehalten werden, dass im Jahr 2025 ein deutlich grösserer Anteil an Verkehrsunfällen mit leicht und schwer Verletzten endete, als noch 2021. Der Anteil an Unfällen mit Sachschäden bzw. ohne leicht oder schwer Verletzte war rückläufig. Betrachtet man nur die Verkehrsunfälle mit Radbeteiligung, hat sich 2025 verglichen mit 2021 ein geringerer Anteil mit Sachschäden bzw. ohne leicht/schwer Verletzte ereignet, ebenso ein geringerer Anteil an Unfällen mit leicht Verletzten. Zugenommen hat allerdings der Anteil an schwer Verletzten.

5.3.12 ÖV: Energieeffizienz (D 1.5)

D 1.5	Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr																												
Bereich	D) Energie, Umwelt und Gesellschaft																												
Teilziel	D1) Energieversorgung und Minimierung verkehrsbedingter Ressourcenverbrauch und Belastung für Umwelt und Gesundheit																												
Indikator	- Endenergieverbrauch																												
Operationalisierung	Messgrössen	Energieeffizienz Linienbusse in Kilowattstunden pro Personenkilometer [kWh/Pkm]																											
	Erhebungsart	Fahrgastzähler an LIEmobil-Fahrzeugen und Energiebedarf gemäss Ausschreibung der Transportleistungen																											
	Räuml. Abgrenzung	Für Liechtenstein																											
	Sachl. Abgrenzung	Nur Busse auf Hauptliniennetz der LIEmobil																											
	Zeitl. Abgrenzung	Auswertung für Berichtsjahr																											
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Beeinflussbarkeit durch politische Vorgaben, Förderung ÖV-Nutzung, Förderung Fuss-/Radverkehr und Förderung effizienter Antriebstechnologien																											
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung																											
	Datenbereitsteller	Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil																											
Erhobene Messwerte	Energieeffizienz Linienbusse Hauptliniennetz:																												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="4">Jahr</th> </tr> <tr> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]</td> <td>10.02</td> <td>12.71</td> <td>12.46</td> <td>12.37</td> </tr> <tr> <td>Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]</td> <td>21.53</td> <td>29.71</td> <td>32.29</td> <td>34.81</td> </tr> <tr> <td>Energiebedarf Linienbusse [kWh/Pkm]</td> <td>0.47</td> <td>0.43</td> <td>0.39</td> <td>0.36</td> </tr> </tbody> </table>					Jahr				2022	2023	2024	2025	Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]	10.02	12.71	12.46	12.37	Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]	21.53	29.71	32.29	34.81	Energiebedarf Linienbusse [kWh/Pkm]	0.47	0.43	0.39	0.36
		Jahr																											
		2022	2023	2024	2025																								
	Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]	10.02	12.71	12.46	12.37																								
Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]	21.53	29.71	32.29	34.81																									
Energiebedarf Linienbusse [kWh/Pkm]	0.47	0.43	0.39	0.36																									
Zielwerte	Entwicklungsrichtung: Beibehaltung des aktuellen Stands oder Erhöhung der Energieeffizienz im ÖV																												

Grafische Darstellung	<p>Energieeffizienz Linienbusse Hauptliniennetz:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]</th> <th>Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]</th> <th>Energiebedarf Linienbusse [kWh/Pkm]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2022</td> <td>10.00</td> <td>21.50</td> <td>0.47</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>12.50</td> <td>29.50</td> <td>0.42</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>12.50</td> <td>32.00</td> <td>0.39</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>12.50</td> <td>34.80</td> <td>0.36</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]	Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]	Energiebedarf Linienbusse [kWh/Pkm]	2022	10.00	21.50	0.47	2023	12.50	29.50	0.42	2024	12.50	32.00	0.39	2025	12.50	34.80	0.36
Jahr	Energieverbrauch Linienbusse [Mio. kWh]	Personenkilometer Linienbusse [Mio. Pkm]	Energiebedarf Linienbusse [kWh/Pkm]																		
2022	10.00	21.50	0.47																		
2023	12.50	29.50	0.42																		
2024	12.50	32.00	0.39																		
2025	12.50	34.80	0.36																		
Beschreibung	<p>Basierend auf den obigen Daten lässt sich feststellen, dass in den Berichtsjahren 2024 und 2025 der Endenergieverbrauch ungefähr stagnierte, tendenziell sogar leicht rückläufig war. Gleichzeitig stiegen die auf dem Hauptliniennetz der LIEmobil-Busse in Liechtenstein geleisteten Personenkilometer weiter an auf 34.8 Mio. Personenkilometer im Jahr 2025. Hieraus ergibt sich für die Berichtsjahre 2024 und 2025 ein Energiebedarf von 0.39 bzw. 0.36 kWh pro geleistetem Personenkilometer auf dem Hautliniennetz der LIEmobil. 2022 lag dieser Wert noch bei 0.47 kWh/Personenkilometer.</p> <p>Gegenüber dem Jahr 2022 kann festgehalten werden, dass der Energieverbrauch der Linienbusse insgesamt um rund 23 % zugenommen hat, gleichzeitig aber auch die geleisteten Personenkilometer um rund 62 % angestiegen sind. Die Energieeffizienz hat somit zugenommen, der Energiebedarf</p>																				

	pro geleistetem Personenkilometer war gegenüber 2022 um rund 24 % rückläufig.
--	---

5.3.13 ÖV: Fahrgastzahlen LIEmobil und ÖBB (D 2.1)

D 2.1		ÖV: Fahrgastzahlen LIEmobil und ÖBB																														
Be- reich	D) Energie, Umwelt und Gesellschaft																															
Teil- ziel	D2) ÖV und Fuss-/Radverkehr sind attraktive Alternativen zum MIV																															
Indika- tor	- Nutzung ÖV																															
Ope- ratio- nali- sie- rung	Messgrößen	Summe Ein- und Aussteiger pro Jahr																														
	Erhebungsart	Mittels Fahrgastzähler in den Fahrzeugen. Hochrechnung, falls Daten nicht vollständig vorhanden.																														
	Räuml. Abgrenzung	Ein- und Aussteiger in Liechtenstein																														
	Sachl. Abgrenzung	LIEmobil: Alle Verkehrsdienste inkl. Verstärkerfahrten, Skibusse u.a.m. ÖBB: Nur Züge mit Halt in Liechtenstein																														
	Zeitl. Abgrenzung	Einsteigerzahlen ganzjährig																														
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Eingriffsmöglichkeit über Instrumente der Raum- und Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement und Pricing/Tarifierung																														
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung																														
Datenbereitsteller	LIEmobil																															
Erho- bene Mess- werte	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Jahr</th> <th colspan="2">Jährliche Fahrgastzahlen</th> </tr> <tr> <th>LIEmobil [Mio.]</th> <th>davon ÖBB</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2018</td> <td>5.6</td> <td>155'700</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>5.8</td> <td>265'307</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>4.2</td> <td>123'673</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>4.4</td> <td>103'394</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>5.0</td> <td>138'861</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>5.7</td> <td>227'467</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>6.2</td> <td>227'467</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>6.7</td> <td>225'648</td> </tr> </tbody> </table>			Jahr	Jährliche Fahrgastzahlen		LIEmobil [Mio.]	davon ÖBB	2018	5.6	155'700	2019	5.8	265'307	2020	4.2	123'673	2021	4.4	103'394	2022	5.0	138'861	2023	5.7	227'467	2024	6.2	227'467	2025	6.7	225'648
Jahr	Jährliche Fahrgastzahlen																															
	LIEmobil [Mio.]	davon ÖBB																														
2018	5.6	155'700																														
2019	5.8	265'307																														
2020	4.2	123'673																														
2021	4.4	103'394																														
2022	5.0	138'861																														
2023	5.7	227'467																														
2024	6.2	227'467																														
2025	6.7	225'648																														
Ziel- werte	Entwicklungsrichtung: Beibehaltung oder Steigerung der Anzahl Fahrgäste im ÖV.																															

Grafi- sche Dar- stel- lung	<p>Fahrgastzahlen LIEmobil (inkl. ÖBB):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Anzahl (Mio.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2018</td><td>5.5</td></tr> <tr><td>2019</td><td>5.8</td></tr> <tr><td>2020</td><td>4.2</td></tr> <tr><td>2021</td><td>4.4</td></tr> <tr><td>2022</td><td>5.0</td></tr> <tr><td>2023</td><td>5.8</td></tr> <tr><td>2024</td><td>6.2</td></tr> <tr><td>2025</td><td>6.7</td></tr> </tbody> </table> <p>Fahrgastzahlen ÖBB:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Anzahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2018</td><td>150'000</td></tr> <tr><td>2019</td><td>260'000</td></tr> <tr><td>2020</td><td>120'000</td></tr> <tr><td>2021</td><td>100'000</td></tr> <tr><td>2022</td><td>140'000</td></tr> <tr><td>2023</td><td>225'000</td></tr> <tr><td>2024</td><td>225'000</td></tr> <tr><td>2025</td><td>220'000</td></tr> </tbody> </table>	Jahr	Anzahl (Mio.)	2018	5.5	2019	5.8	2020	4.2	2021	4.4	2022	5.0	2023	5.8	2024	6.2	2025	6.7	Jahr	Anzahl	2018	150'000	2019	260'000	2020	120'000	2021	100'000	2022	140'000	2023	225'000	2024	225'000	2025	220'000
	Jahr	Anzahl (Mio.)																																			
2018	5.5																																				
2019	5.8																																				
2020	4.2																																				
2021	4.4																																				
2022	5.0																																				
2023	5.8																																				
2024	6.2																																				
2025	6.7																																				
Jahr	Anzahl																																				
2018	150'000																																				
2019	260'000																																				
2020	120'000																																				
2021	100'000																																				
2022	140'000																																				
2023	225'000																																				
2024	225'000																																				
2025	220'000																																				
Be- schrei- bung	<p>Basierend auf den obigen Daten lässt sich festhalten, dass die Anzahl Ein- und Aussteiger in Liechtenstein bei der LIEmobil (inkl. ÖBB) in den Berichtsjahren, verglichen mit den Vorjahren, weiter zugenommen hat. Im Jahr 2025 wurde mit rund 6.7 Mio. beförderten Fahrgästen der bisherige Höchststand erreicht. Noch im Jahr</p>																																				

2020 wurde ein deutlicher Einbruch verzeichnet, gefolgt von wieder ansteigenden Fahrgastmengen in den Folgejahren.

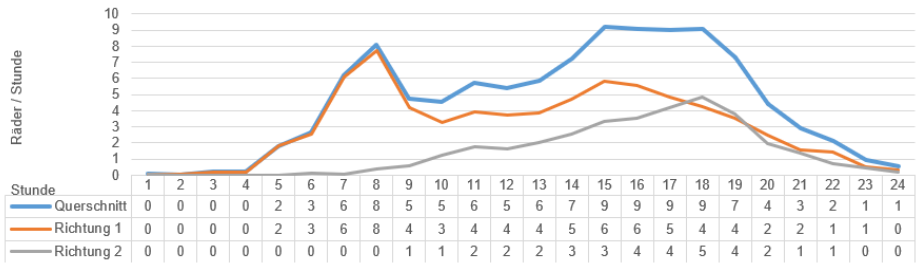
Die ÖBB-Bahnlinie beförderte mit rund 227'000 bzw. 225'000 Fahrgästen in den Berichtsjahren 2024 und 2025 praktisch gleichviele Passagiere wie 2023. Diese Werte liegen noch etwas tiefer als der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2019, welcher 265'000 Fahrgäste verzeichnete. In den Jahren 2020 bis 2023 war ein deutlicher Einbruch zu verzeichnen. Im Jahr 2018 waren noch rund 155'000 Passagiere auf dieser Bahnlinie unterwegs.

5.3.14 Radverkehr: Verkehrsaufkommen an Zählstellen (D 2.2)

D 2.2		Radverkehr: Verkehrsaufkommen an Zählstellen																																									
Bereich	D) Energie, Umwelt und Gesellschaft																																										
Teilziel	D2) ÖV und Fuss-/Radverkehr sind attraktive Alternativen zum MIV																																										
Indikator	- Nutzung Radverkehrsinfrastruktur																																										
Operationalisierung	Messgrößen	Verkehrsstärken des Radverkehrs in DTV und DWV																																									
	Erhebungsart	Auswertung Rohdaten Rad-Zählstellen Liechtenstein																																									
	Räuml. Abgrenzung	Alle Zählstellen innerhalb Liechtensteins																																									
	Sachl. Abgrenzung	Differenziert in: - DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr - DWV: Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr																																									
	Zeitl. Abgrenzung	Jährliche Entwicklung																																									
	Beeinflussbarkeit Indikator durch FL?	Mittelfristige Beeinflussbarkeit über Instrumente der Raum-/Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement sowie Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur																																									
	Periodizität der Erhebung	1 x pro Durchführung																																									
	Datenbereitsteller	Amt für Hochbau und Raumplanung																																									
Erhobene Messwerte	Vgl. untenstehende Abbildungen.																																										
Zielwerte	Entwicklungsrichtungen: Beibehaltung oder mittel- bis langfristige Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Liechtensteiner Radverkehrsinfrastruktur.																																										
Grafische Darstellung⁷²	Zählstelle Ruggell, Schellenberg-Nofels: Richtung 1: — Ruggell Richtung 2: — Nofels <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>DTV</td> <td>40</td> <td>120</td> <td>100</td> <td>120</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="width: 45%;"> <p>Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Querschnitt [Räder / Tag]</th> <th>Richtung 1 [Räder / Tag]</th> <th>Richtung 2 [Räder / Tag]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>DTV</td> <td>115</td> <td>76</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td>05:00-22:00</td> <td>112</td> <td>73</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td>22:00-05:00</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>DWV</td> <td>108</td> <td>73</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>04:00-09:00</td> <td>24</td> <td>22</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>09:00-04:00</td> <td>84</td> <td>50</td> <td>34</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>			Jahr	2021	2022	2023	2024	2025	DTV	40	120	100	120			Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]	DTV	115	76	39	05:00-22:00	112	73	39	22:00-05:00	3	3	1	DWV	108	73	35	04:00-09:00	24	22	1	09:00-04:00	84	50	34
Jahr	2021	2022	2023	2024	2025																																						
DTV	40	120	100	120																																							
	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]																																								
DTV	115	76	39																																								
05:00-22:00	112	73	39																																								
22:00-05:00	3	3	1																																								
DWV	108	73	35																																								
04:00-09:00	24	22	1																																								
09:00-04:00	84	50	34																																								

⁷² Detailliertere Auswertungen können den jährlichen Auswertungsblätter zu den Rad-Zählstellen des Amtes für Hochbau und Raumplanung (AHR) entnommen werden. Online verfügbar unter: <https://www.llv.li/de/landesverwaltung/amt-fuer-hochbau-und-raumplanung/verkehrsplanung/grundlagen-und-daten>, zuletzt abgerufen am 28.01.2026.

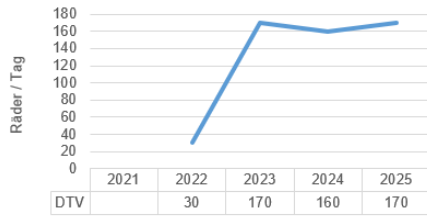
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Ruggell, Rheinbrücke Nord:

Richtung 1: Gamprin
Richtung 2: Nofels

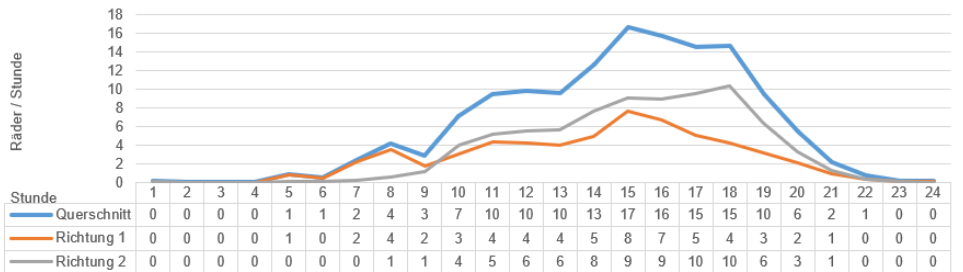
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	172	73	99
05:00-22:00	171	73	98
22:00-05:00	1	1	0
DWV	140	60	80
04:00-09:00	11	9	2
09:00-04:00	129	51	78

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

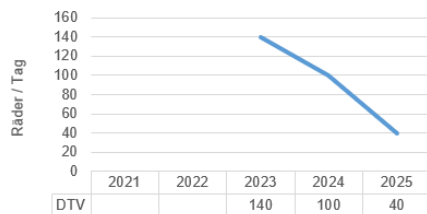


Zählstelle Bendern-Ruggell:

Richtung 1: Bendern
Richtung 2: Ruggell

Bemerkung: Bauarbeiten Januar - Juli

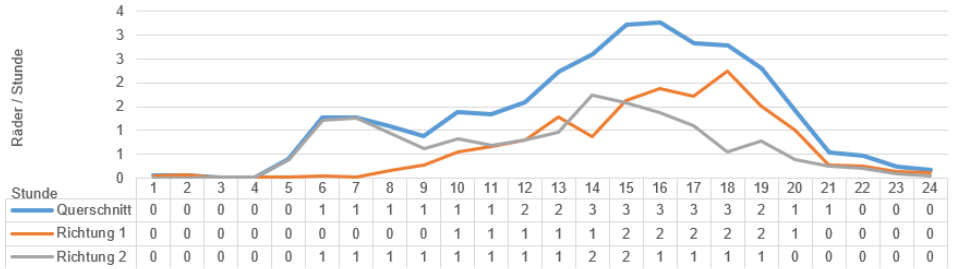
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	35	17	18
05:00-22:00	34	17	18
22:00-05:00	1	0	0
DWV	31	16	16
04:00-09:00	5	1	4
09:00-04:00	27	15	11

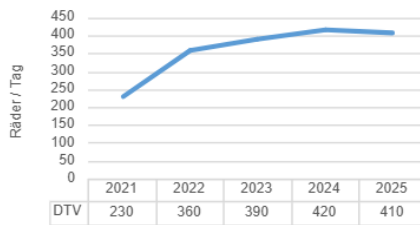
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Mauren, Egelsee:

Richtung 1: — Feldkirch
 Richtung 2: — Mauren

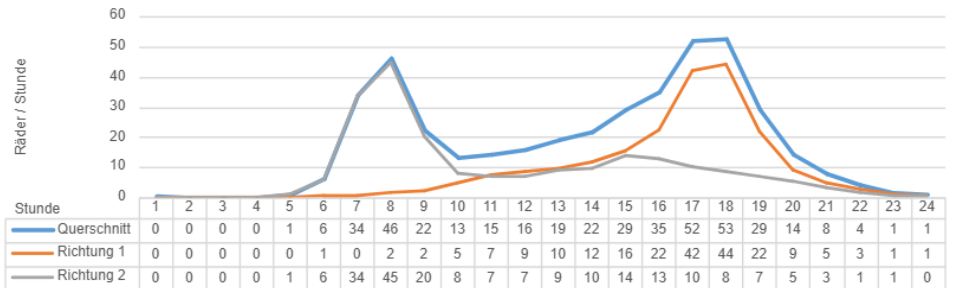
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre(DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	412	205	207
05:00-22:00	408	203	205
22:00-05:00	4	2	2
DWV	422	212	210
04:00-09:00	110	5	105
09:00-04:00	311	207	105

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums(DWV)

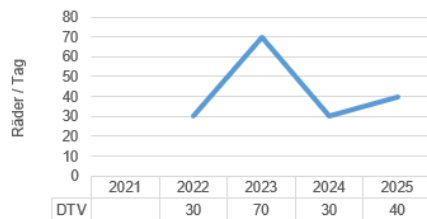


Zählstelle Mauren, Fallgass

Richtung 1: — Eschen
 Richtung 2: — Mauren

Bemerkung: Bauarbeiten Oktober - Dezember

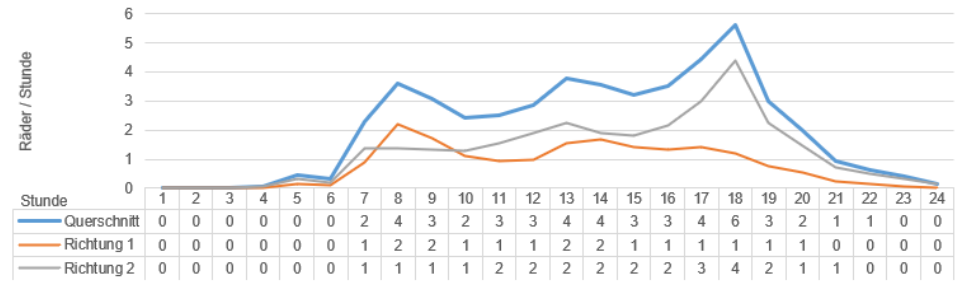
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	44	17	27
05:00-22:00	43	17	26
22:00-05:00	1	0	1
DWV	49	18	30
04:00-09:00	10	5	5
09:00-04:00	39	13	26

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

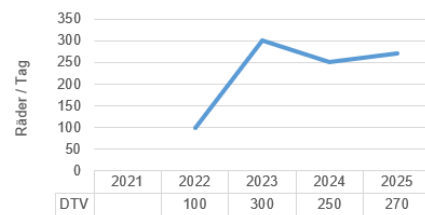


Zählstelle Eschen Sportpark, Eschen-Nendeln:

Richtung 1: — Eschen
 Richtung 2: — Nendeln

Bemerkung: Keine Daten Januar - März, Zähler defekt

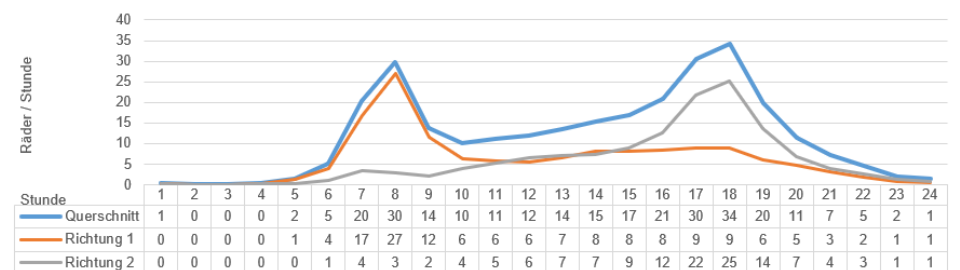
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	270	139	131
05:00-22:00	264	137	128
22:00-05:00	6	3	3
DWV	282	145	138
04:00-09:00	71	61	10
09:00-04:00	212	84	128

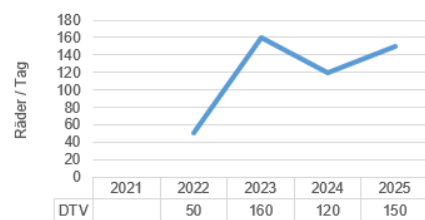
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Eschen Sportpark, Mauren-Schaan:

Richtung 1: — Schaan
 Richtung 2: — Mauren

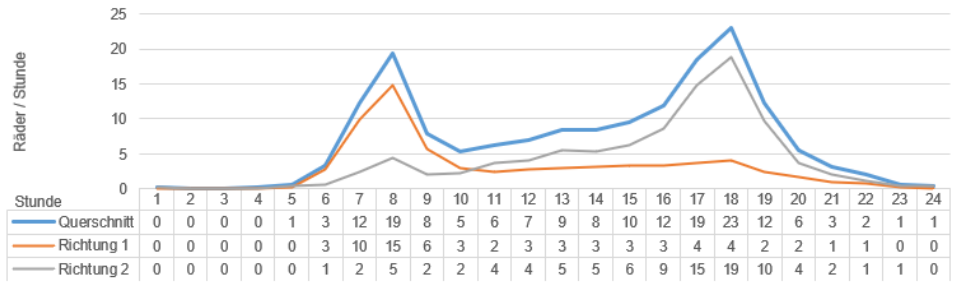
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	155	65	89
05:00-22:00	152	64	88
22:00-05:00	2	1	2
DWV	167	69	98
04:00-09:00	44	34	10
09:00-04:00	123	35	88

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Eschen, Presta:

Richtung 1: — Bendern
 Richtung 2: — Nendeln

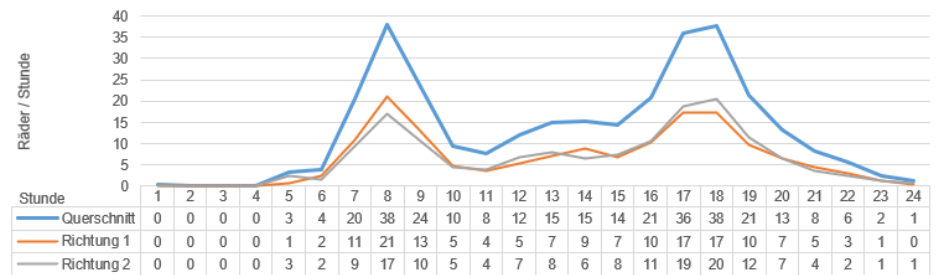
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	264	132	132
05:00-22:00	257	130	127
22:00-05:00	8	3	5
DWV	311	156	155
04:00-09:00	89	48	41
09:00-04:00	222	108	114

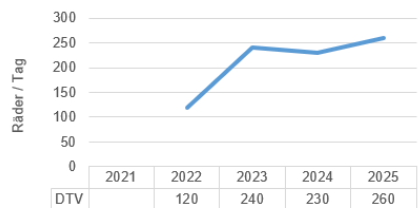
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Bendern, Eschner Strasse:

Richtung 1: — Bendern
 Richtung 2: — Eschen

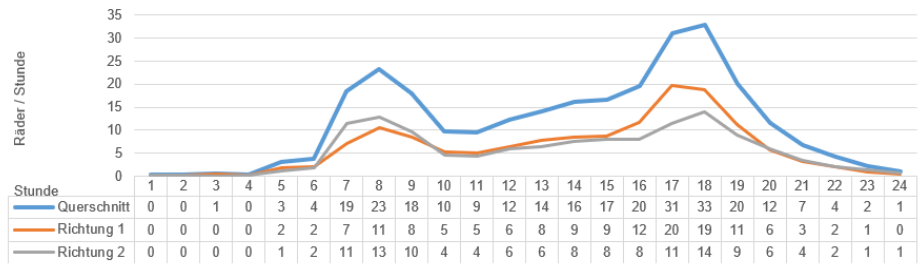
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	262	139	123
05:00-22:00	254	135	119
22:00-05:00	8	4	4
DWV	276	146	130
04:00-09:00	67	30	37
09:00-04:00	210	116	93

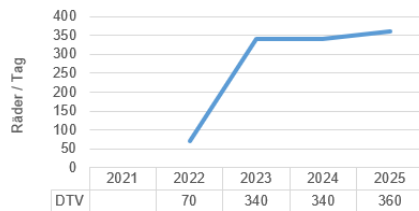
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Bendern, Rheindamm Nord:

Richtung 1: — Schaan
Richtung 2: — Ruggell

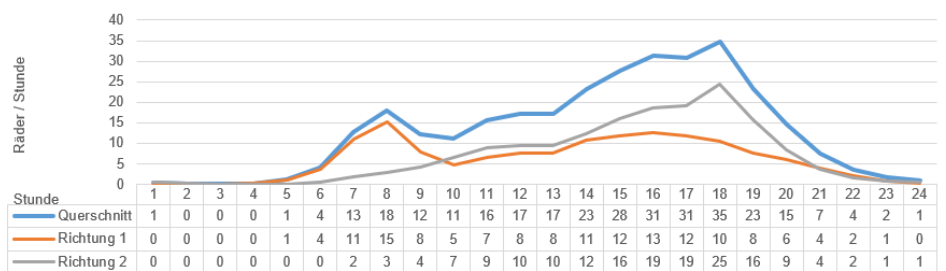
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	357	161	195
05:00-22:00	352	159	192
22:00-05:00	5	2	3
DWV	310	144	166
04:00-09:00	48	39	9
09:00-04:00	262	105	157

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

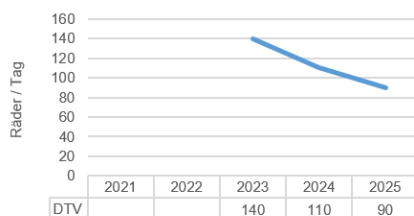


Zählstelle Bendern, Rheinbrücke Unterführung:

Richtung 1: — Schaan
Richtung 2: — Ruggell

Bemerkung: Keine Daten Januar - Mai, Bauarbeiten

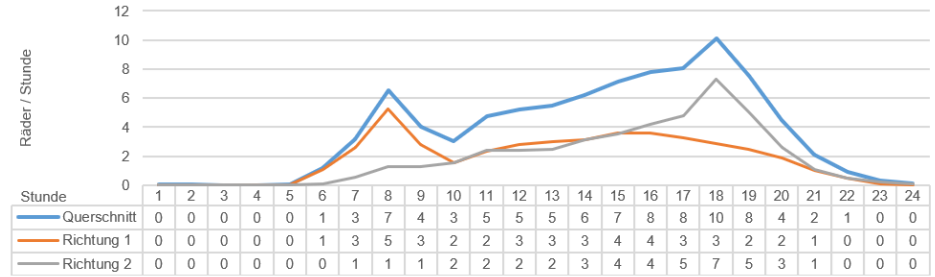
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	94	48	45
05:00-22:00	93	48	45
22:00-05:00	1	0	1
DWV	88	44	45
04:00-09:00	15	12	3
09:00-04:00	73	32	41

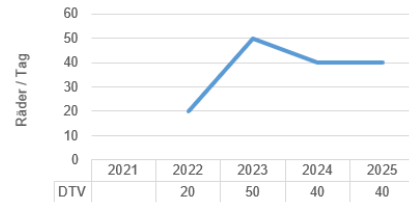
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Bendern, Rheinbrücke Rampe Süd:

Richtung 1: — Schaan
 Richtung 2: — Ruggell

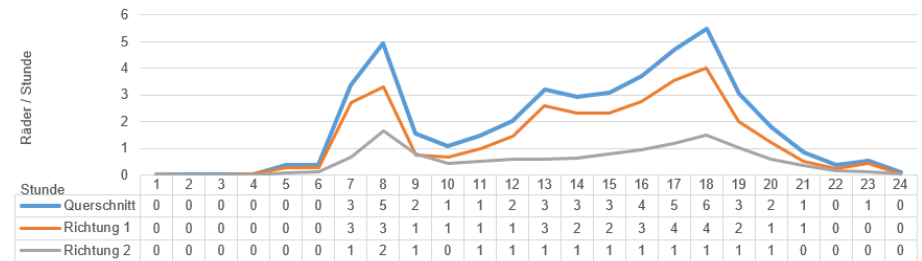
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	44	31	13
05:00-22:00	43	30	13
22:00-05:00	1	1	0
DWV	45	32	13
04:00-09:00	11	7	3
09:00-04:00	35	25	9

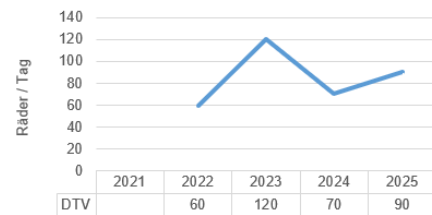
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Bendern, Rampe Nord:

Richtung 1: — Schaan
 Richtung 2: — Ruggell

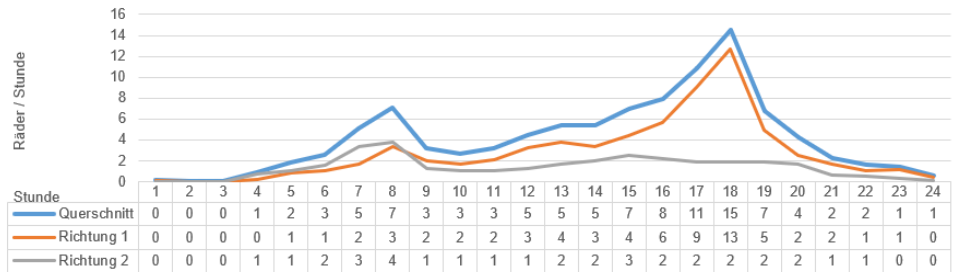
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	95	62	33
05:00-22:00	91	59	31
22:00-05:00	4	2	2
DWV	99	67	33
04:00-09:00	20	9	11
09:00-04:00	79	58	22

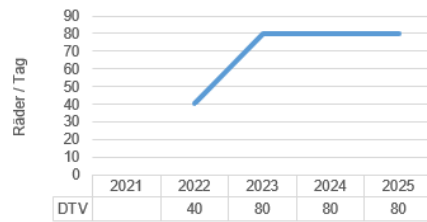
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Eschen, Schaanerstrasse:

Richtung 1: — Schaan
Richtung 2: — Bndern

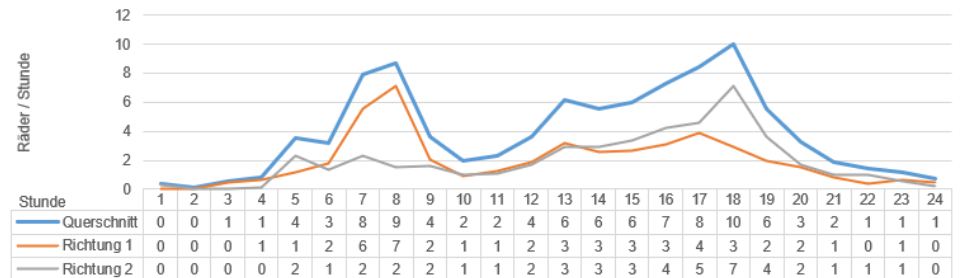
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	83	41	41
05:00-22:00	77	39	38
22:00-05:00	6	3	3
DWV	94	47	47
04:00-09:00	27	18	9
09:00-04:00	67	29	38

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)

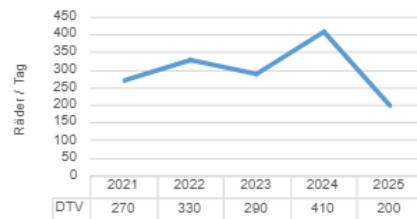


Zählstelle Eschen, Schwarze Strasse:

Richtung 1: — Schaan
Richtung 2: — Eschen

Bemerkung: DTV kleiner zwischen Januar - Juli, Zähler defekt

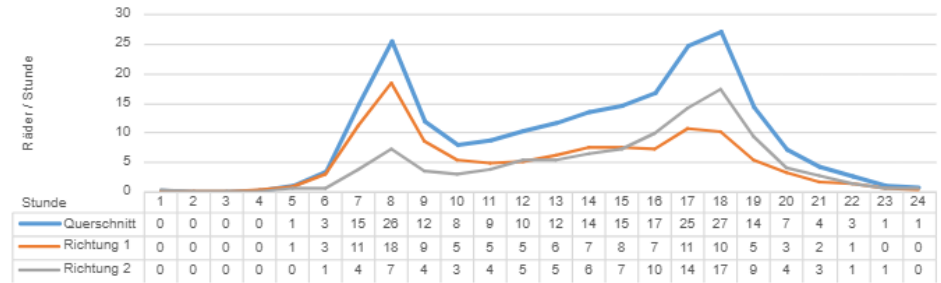
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre(DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	200	106	94
05:00-22:00	196	104	92
22:00-05:00	4	2	2
DWV	224	118	106
04:00-09:00	57	42	15
09:00-04:00	167	77	90

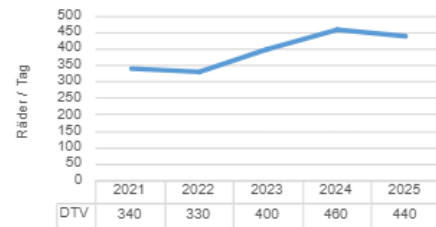
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums(BWV)



Zählstelle Schaan, Energiebrücke:

Richtung 1: — Buchs
Richtung 2: — Schaan

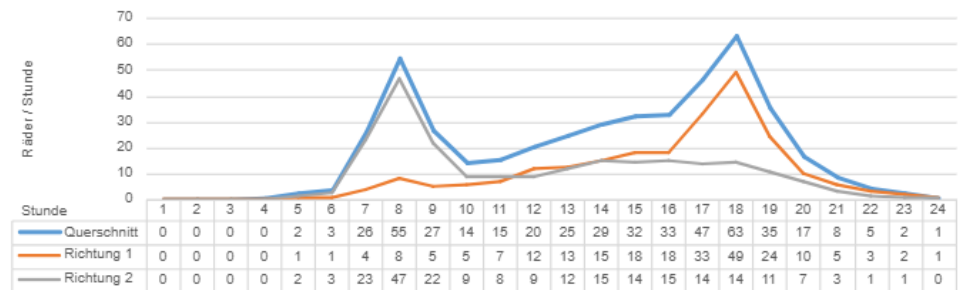
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre(DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	442	223	219
05:00-22:00	436	220	216
22:00-05:00	6	3	2
DWV	461	233	227
04:00-09:00	114	18	95
09:00-04:00	347	215	132

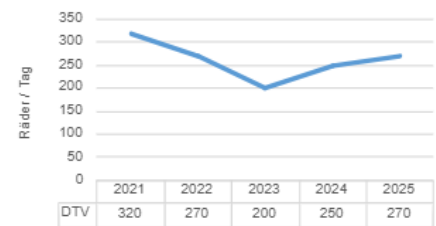
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums(BWV)



Zählstelle Schaan, Rheindamm 1 (Süd):

Richtung 1: — Vaduz
Richtung 2: — Bendern

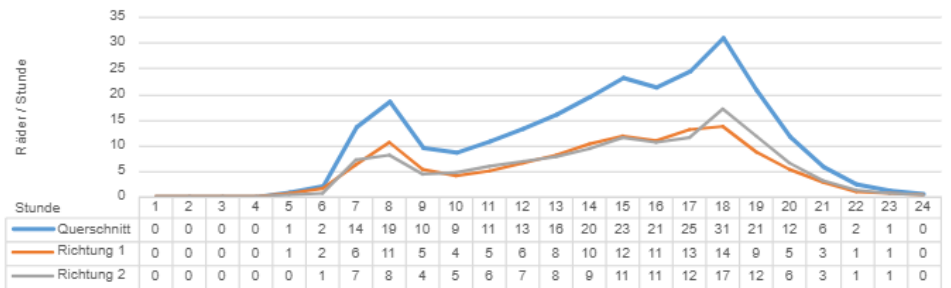
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	273	135	137
05:00-22:00	270	134	136
22:00-05:00	3	1	2
DWV	256	126	129
04:00-09:00	45	24	21
09:00-04:00	211	102	109

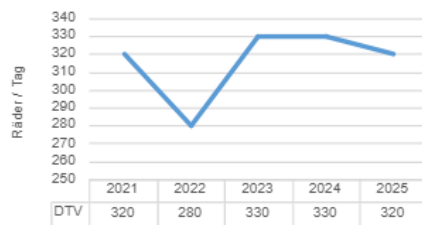
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Schaan, Rheindamm 2 (Nord):

Richtung 1: — Vaduz
Richtung 2: — Bendern

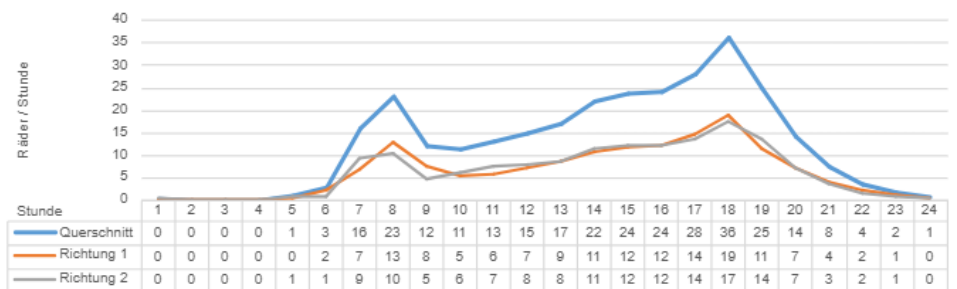
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	324	163	162
05:00-22:00	320	161	159
22:00-05:00	4	2	3
DWV	298	150	149
04:00-09:00	55	29	25
09:00-04:00	244	120	123

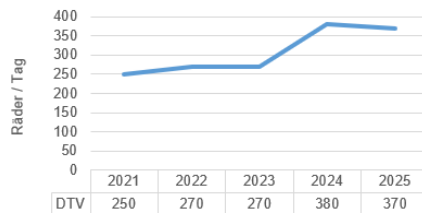
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, LV-Brücke Buchs-Vaduz:

Richtung 1: — Vaduz
Richtung 2: — Buchs

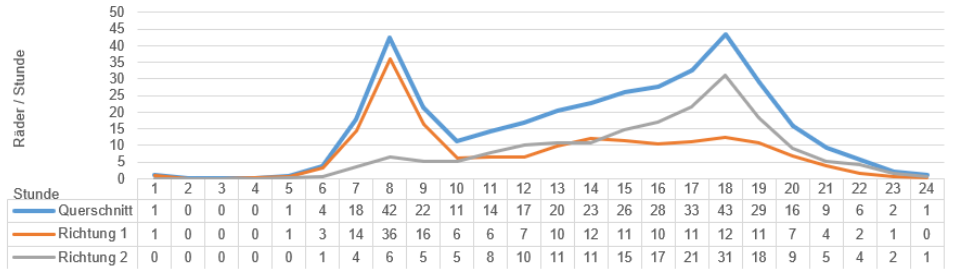
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	368	179	188
05:00-22:00	362	177	185
22:00-05:00	6	2	3
DWV	367	182	185
04:00-09:00	87	71	16
09:00-04:00	281	112	169

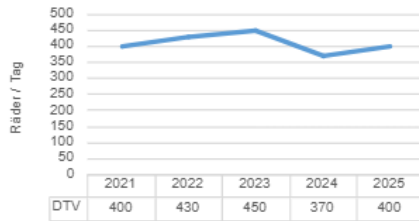
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Vaduz, LV-Brücke Süd:

Richtung 1: — Vaduz
Richtung 2: — Schaan

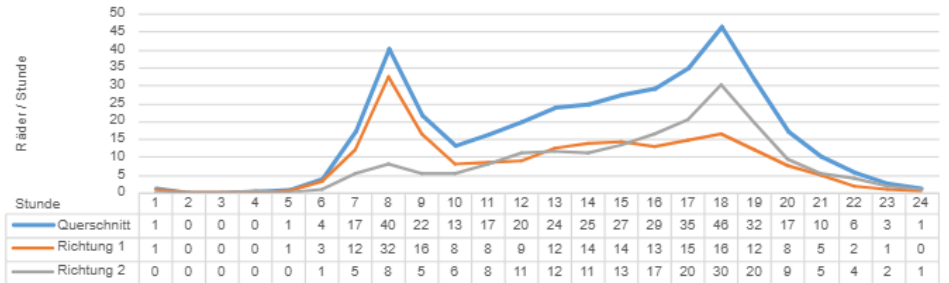
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre(DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	398	207	191
05:00-22:00	391	204	187
22:00-05:00	7	3	4
DWV	391	203	188
04:00-09:00	84	64	19
09:00-04:00	307	138	168

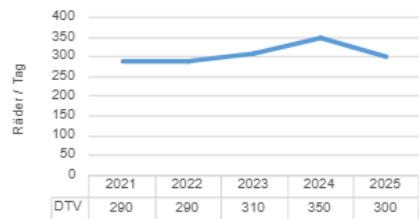
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums(DWV)



Zählstelle Vaduz, LV-Brücke Nord:

Richtung 1: — Vaduz
Richtung 2: — Schaan

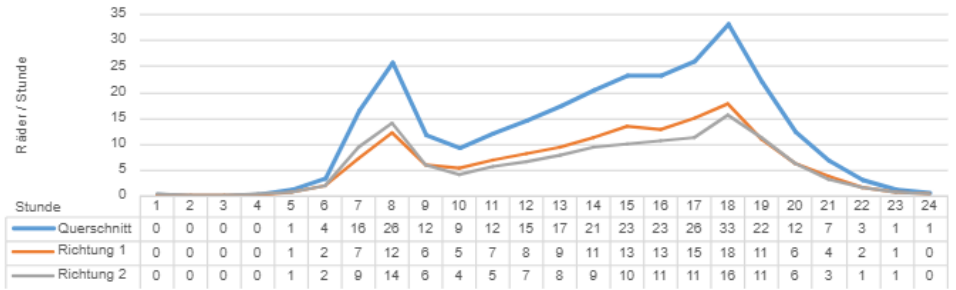
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre(DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	299	159	140
05:00-22:00	295	157	137
22:00-05:00	4	2	2
DWV	285	150	135
04:00-09:00	59	28	31
09:00-04:00	226	123	104

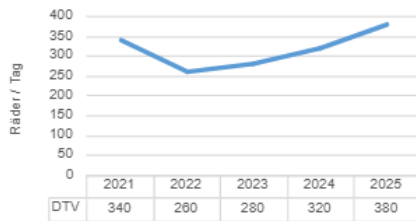
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums(BWV)



Zählstelle Vaduz, Haberfeld:

Richtung 1: — Vaduz
Richtung 2: — Schaan

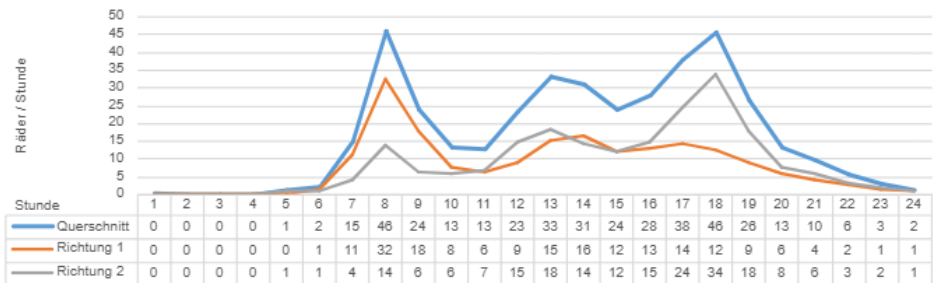
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre(DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	380	175	205
05:00-22:00	372	172	199
22:00-05:00	8	3	5
DWV	398	191	207
04:00-09:00	88	62	26
09:00-04:00	310	129	181

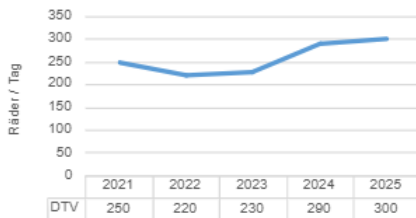
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums(BWV)



Zählstelle Vaduz, Holzbrücke:

Richtung 1: — Sevelen
Richtung 2: — Vaduz

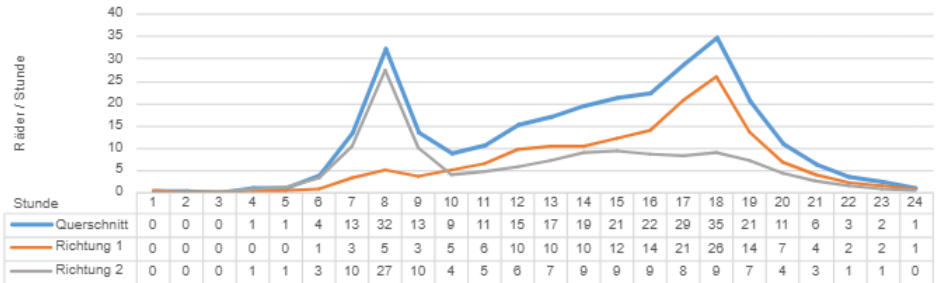
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre(DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	296	158	138
05:00-22:00	290	154	136
22:00-05:00	6	4	3
DWV	289	155	133
04:00-09:00	64	13	52
09:00-04:00	225	143	82

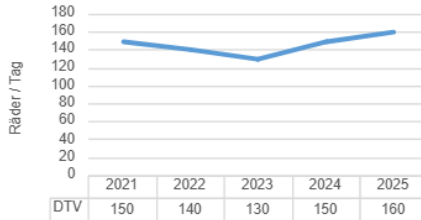
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums(BWV)



Zählstelle Vaduz, Auweg:

Richtung 1: — Triesen
Richtung 2: — Vaduz

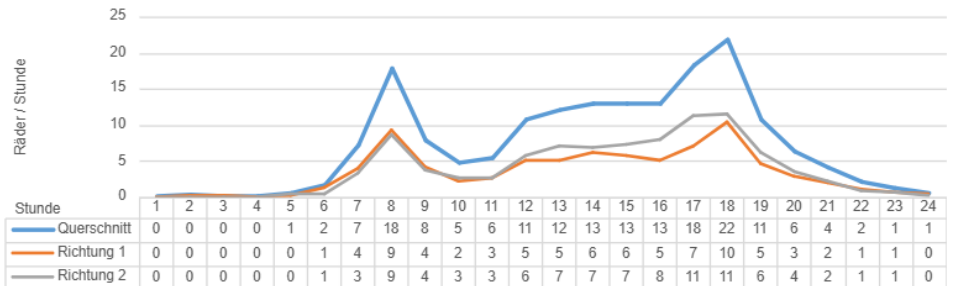
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre(DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	165	76	89
05:00-22:00	160	73	87
22:00-05:00	4	2	2
DWV	175	81	94
04:00-09:00	36	19	17
09:00-04:00	140	62	77

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums(BWV)

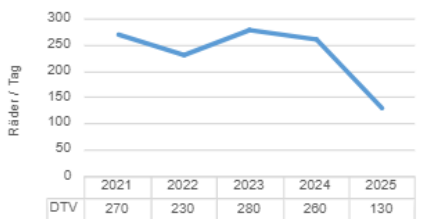


Zählstelle Vaduz, Rheindamm:

Richtung 1: — Triesen
Richtung 2: — Vaduz

Bemerkung: DTV kleiner zwischen Januar - Juli, Zähler defekt

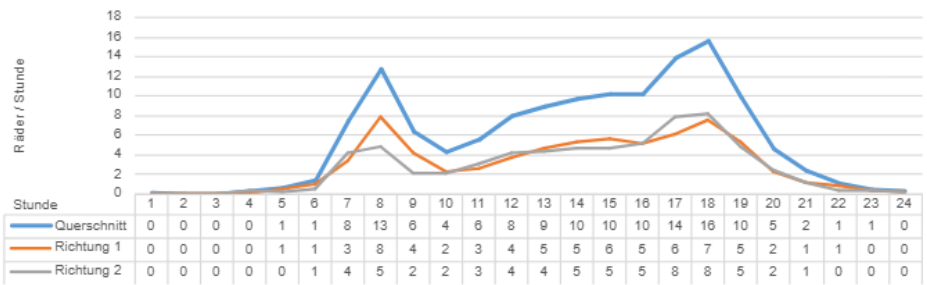
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre(DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	129	67	62
05:00-22:00	127	66	61
22:00-05:00	2	1	1
DWV	134	69	65
04:00-09:00	29	17	12
09:00-04:00	106	53	53

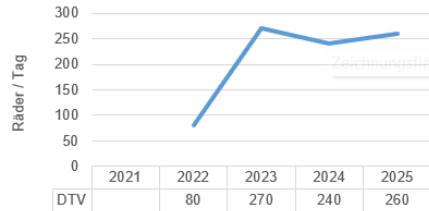
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums(BW)



Zählstelle Triesen, Rheindamm Sportplatz:

Richtung 1: — Balzers
 Richtung 2: — Vaduz

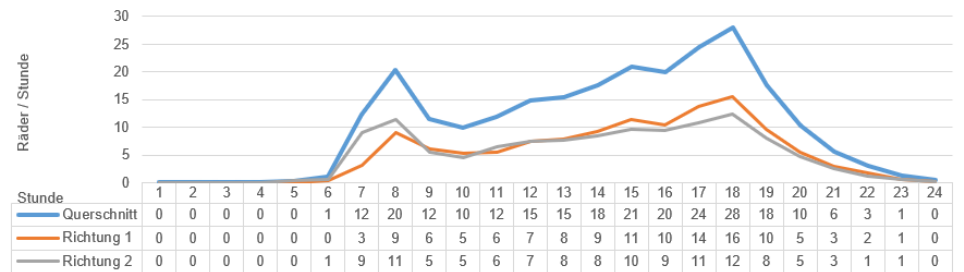
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	262	133	129
05:00-22:00	260	132	128
22:00-05:00	3	1	1
DWV	248	126	121
04:00-09:00	46	19	27
09:00-04:00	202	107	95

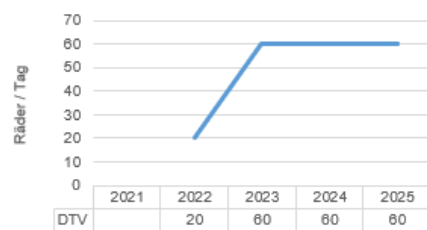
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DW)



Zählstelle Triesen, Gartnertschhof:

Richtung 1: — Balzers
 Richtung 2: — Triesen

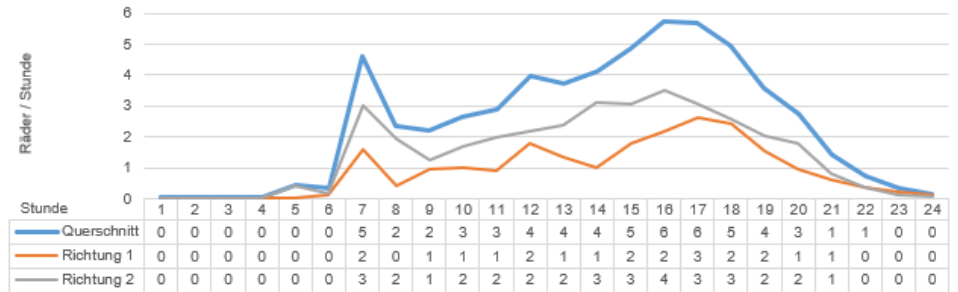
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV geru



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	64	23	41
05:00-22:00	63	22	40
22:00-05:00	1	0	1
DWV	58	22	36
04:00-09:00	10	3	7
09:00-04:00	48	19	29

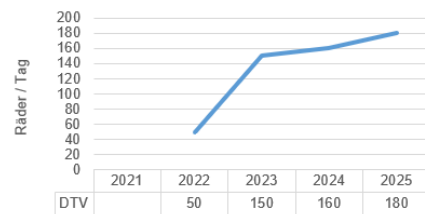
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Balzers, LV-Brücke Nord:

Richtung 1: — Fläsch
 Richtung 2: — Triesen

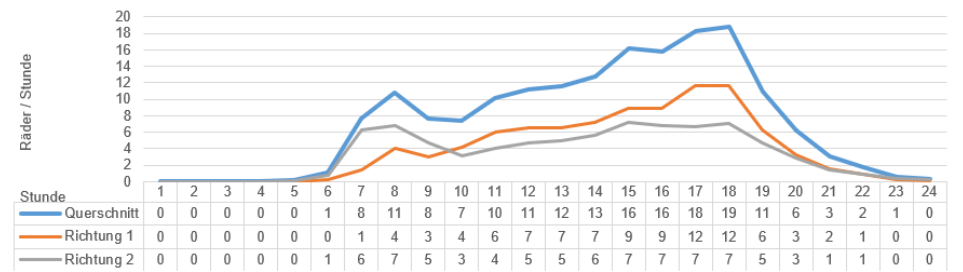
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	182	97	85
05:00-22:00	181	96	85
22:00-05:00	1	1	1
DWV	173	93	80
04:00-09:00	28	9	19
09:00-04:00	145	84	61

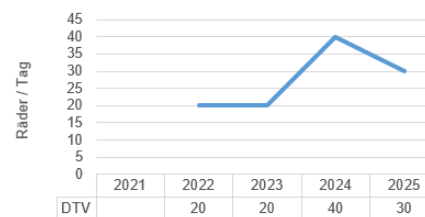
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Balzers, LV-Brücke Süd:

Richtung 1: — Fläsch
 Richtung 2: — Triesen

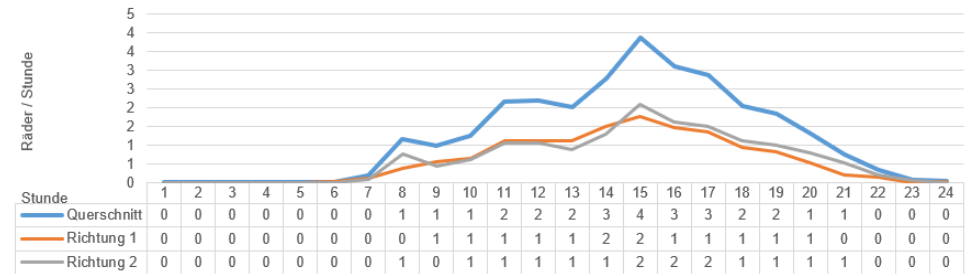
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	33	15	17
05:00-22:00	33	15	17
22:00-05:00	0	0	0
DWV	29	14	15
04:00-09:00	2	1	1
09:00-04:00	27	13	14

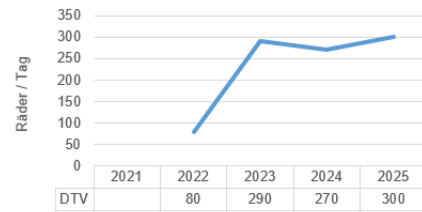
Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Zählstelle Balzers, LV-Brücke Balzers-Trübbach

Richtung 1: — Balzers
 Richtung 2: — Trübbach

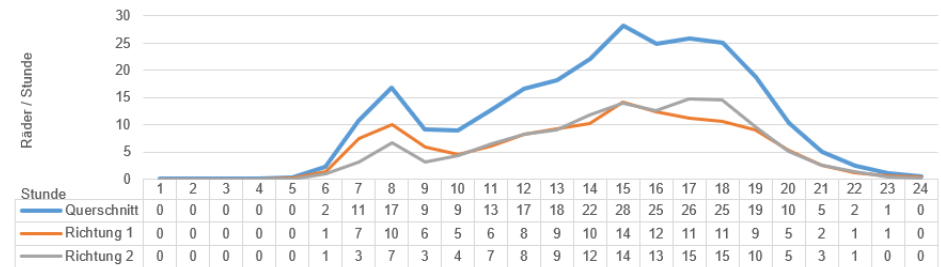
Verkehrsentwicklung der letzten Jahre (DTV gerundet)



Durchschnittliche Zählwerte des Messzeitraums

	Querschnitt [Räder / Tag]	Richtung 1 [Räder / Tag]	Richtung 2 [Räder / Tag]
DTV	298	152	146
05:00-22:00	296	151	145
22:00-05:00	2	1	1
DWV	260	131	129
04:00-09:00	39	25	14
09:00-04:00	221	106	115

Durchschnittliche Tagesganglinie des Messzeitraums (DWV)



Beschreibung

Auf Basis obenstehender Daten kann festgehalten werden, dass die Radverkehrsmengen auf dem Liechtensteiner Radverkehrsnetz, gemessen am durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV, gerundet), im Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2023 an 10 Messstationen zugenommen haben, an fünf Messstellen stagniert haben und an sieben Messstationen rückläufig waren. Acht Messstationen lieferten aufgrund von Defekten oder ausgeprägten Einflüssen von Baustellen keine belastbaren Resultate für die Berichtsjahre.

Die verzeichneten DTV-Rückgänge (Werte gerundet) bewegten sich in den meisten Fällen im Bereich von bis maximal ca. – 10 %; darunter unter anderem die Verkehrsmengen an den Zählstellen Vaduz LV-Brücke Nord und Süd (-3 % und -11 %). Einzig an zwei Messstellen lagen diese Werte höher: Einerseits bei der Zählstelle Bendern Rheinbrücke, Rampe Süd (ca. – 20 %) und andererseits bei der Zählstelle Bendern Rheinbrücke, Rampe Nord (ca. – 25 %). Die in diesem Zeitraum verzeichneten Verkehrszunahmen (DTV, gerundet) bewegten sich oftmals ebenfalls im Bereich von bis zu + 10 %, unter anderem auf der Energiebrücke Schaan (+ 10 %). Höhere DTV-Zunahmen wurden allerdings in Vaduz im Bereich Auweg (+23 %), Haberfeld (+35 %) wie auch auf der Holzbrücke (+30 %) registriert. Auch die Zählstelle Schaan Rheindamm Süd (+35 %) wies deutliche Verkehrszunahmen auf, während Schaan Rheindamm Nord einen Verkehrsrückgang aufwies (- 3 %). Ausserdem wurden in Balzers an den Standorten LV-Brücke Nord und LV-Brücke Süd + 20 % bzw. + 50 % mehr Radverkehrsaufkommen (DTV) gemessen. Letzteres stellt das grösste Verkehrswachstum auf dem Rad-Zählstellennetz für diesen Betrachtungszeitraum dar.

Absolut betrachtet wiesen per Ende 2025 die Zählstellen Schaan Energiebrücke und Vaduz LV-Brücke Süd mit 440 bzw. 400 Radfahrenden pro Tag die höchsten DTV-Werte auf. Am tiefsten lag der DTV-Wert in Balzers, südlich der LV-Brücke mit rund 30 Rad-Fahrten pro Tag.

Im Vergleich der DTV-Werte (gerundet) zwischen 2025 und 2021 bzw. 2025 und 2022 (sofern für 2021 keine Daten vorliegen) zeigt sich, dass mit 19 Zählstellen die meisten Verkehrszähler zunehmende Verkehrsmengen registrierten. Einzig die Zählstelle Schaan Rheindamm Süd wies rückläufige Verkehrsmengen aus. Bei zwei Zählstellen stagnierten die DTV-Werte. Die übrigen

	<p>Messstellen wiesen wiederum nicht belastbare Ergebnisse aus. Es ist auch hier darauf hinzuweisen, dass das erweiterte Rad-Zählstellennetz erst im Jahr 2023 in Betrieb genommen wurde.</p> <p>Rückläufige Verkehrsmengen (DTV, gerundet) waren einzig an der Zählstelle Schaan Rheindamm Süd (-16 %) messbar. Am Rheindamm in Schaan nördlich der Radverkehrsbrücke waren stagnierende DTV-Werte zu verzeichnen während auf der Energiebrücke Schaan selbst zunehmende Entwicklungen (+29 %) messbar waren. Leicht zunehmende DTV-Werte waren an den Zählstellen Holzbrücke (+20 %), Auweg (+7 %), Haberfeld (+12 %) wie auch LV-Brücke Nord (+3 %) in Vaduz zu registrieren. Die Verkehrsmengen an der Messstelle Vaduz LV-Brücke Süd stagnierten ebenfalls. Die übrigen Radverkehrsmessstellen wiesen unter Berücksichtigung dieses Zeithorizonts zunehmende DTV-Werte von mindestens +50 % aus. Das stärkste Radverkehrswachstum war in Ruggell nördlich der Rheinbrücke (+466 %) sowie in Bendern auf dem Rheindamm Nord (+414 %) zu verzeichnen.</p> <p>Absolut betrachtet lag per Ende 2022 der DTV an der Zählstelle Vaduz LV-Brücke Süd am höchsten, gefolgt von der Energiebrücke in Schaan mit rund 330 Fahrten pro Tag. Zu den am schwächsten frequentierten Radzählstellen gehörten damals die Rampe Süd der Rheinbrücke Bendern, Triesen Gartnetschhof sowie Balzers LV-Brücke Süd mit einem DTV von jeweils 20 Fahrten.</p> <p>Der Vergleich zwischen DTV und durchschnittlichem werktäglichen Verkehr (DWV) per Ende 2025 zeigt zudem, dass der DTV an 13 von 22 Radverkehrszählstellen (unter Ausschluss der Zählstellen mit Baustellen/Umleitungen) höher lag als der zugehörige DWV-Wert. Die grössten Unterschiede diesbezüglich bestanden in Ruggell an der Rheinbrücke Nord (Verhältnis von 1.23),</p>
--	--

	<p>in Benden am Rheindamm Nord (Verhältnis von 1.15) sowie in Balzers auf der LV-Brücke (Verhältnis von 1.15). Umgekehrt wiesen 9 Radverkehrszählstellen tiefere DTV-Werte auf als die jeweiligen DWV-Werte. Die grössten Unterschiede in dieser Hinsicht bestehen an den Zählstellen Eschen-Presta (Verhältnis von 0.85), Eschen Schaanerstrasse (Verhältnis von 0.88) und Eschen Sportpark Mauren-Schaan (Verhältnis von 0.93).</p>
--	---

5.4 Auswertung Nebenindikatoren

Ergänzend zu den «Hauptindikatoren» werden im Rahmen des Wirkungsmonitorings zum Mobilitätskonzept 2030 auch sogenannte «Nebenindikatoren» analysiert. Im Vergleich zu den «Hauptindikatoren» ist bei den «Nebenindikatoren» mit deutlich geringeren beziehungsweise zeitlich verzögerten Veränderungen zu rechnen, weshalb deren Darstellung ausschliesslich in textlicher Form erfolgt.

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

Ende 2025 bestanden vier eigenständige Fuss- und Radverkehrsquerungen über den Rhein, alle im Liechtensteiner Oberland. Eine Brücke befindet sich in Schaan, eine weitere Brücke zwischen Schaan und Vaduz, eine dritte Brücke liegt in Vaduz und die vierte Fuss- und Radverkehrsbrücke liegt in Balzers. Ihre Anzahl ist gegenüber dem Berichtsjahr 2022 unverändert.

Wie in den Kapiteln 4.1.1.11 und 4.1.1.12 ausgeführt, wurden in den Berichtsjahren die Arbeiten für eine zusätzliche Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald sowie Bendern-Haag vorangetrieben.

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

In den Berichtsjahren fanden zwei kleine Einzonierungen in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen statt, eine im Gebiet «Birka» in Mauren, die zweite im Zentrum «Grosssteg» in Triesenberg. Bei letzterer wurde ausserdem die Kernzone im Bereich der Strasse geringfügig erweitert. Zudem wurde das Bahnhofsgebäude Nendeln in die Kernzone eingezont. Insgesamt wurden in den Berichtsjahren jedoch nur wenige Aren neu der Bauzone zugewiesen.

Deutlich grösser war in den Berichtsjahren der Flächenanteil, welcher aus der Bauzone auszoniert wurde. Aufgrund der in den Gemeinden bestehenden grossen

Bauzonenreserven bzw. der bestehenden Innenentwicklungspotenziale wurden rund zwei Hektaren aus der Bauzone ausgezont. In Eschen wurden Flächen der Industrie und Gewerbezone auszoniert, in Planken Flächen der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und im Steg wurde die Parkplatzzone reduziert.

Gemäss Erhebung «Raum+» der ETH Zürich aus dem Jahr 2022⁷³ liegen die Reservflächen innerhalb der Bauzone bei rund 510 Hektaren, was 29 % der gesamten Bauzonenfläche entspricht. 45 % der Flächenreserven befinden sich demnach im Unterland, 55 % im Oberland. Aufgrund dessen ist auch davon auszugehen, dass kurz- bis mittelfristig keine umfassendere Einzonierungen erfolgen werden.

5.4.3 B 1.2: ÖV-Güteklassen

Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE berechnet regelmässig die Güte der ÖV-Erschliessung, auch für Liechtenstein⁷⁴. Dies erfolgt auf Basis der Einzugsbereiche einer Haltestelle (300 bis 1000 Meter) sowie dem an einer Haltestelle vorhandenen ÖV-Angebotsniveau (Stundentakt, Halbstundentakt, Viertelstundentakt oder höher) und den Verkehrsmittelgruppen (Bahnknoten, Bahnlinie, Buslinie u.a.m.). Gegenüber den ÖV-Güteklassen per Ende 2022 haben sich keine grossflächigen Veränderungen ergeben. Die «gut» erschlossenen Gebiete (Kursintervall 5-10 Minuten) erstrecken sich Ende 2025 hauptsächlich entlang der LIEmobil-Hauptlinien zwischen Schaan, Vaduz und Triesen. Weitere Gebiete mit «guter» Erschliessung liegen in Balzers, Bendern und Eschen. Die übrigen Bauzonengebiete weisen überwiegend «mittelmässige» (Kursintervall 10 bis 20 Minuten) oder «geringe» Erschliessung (Kursintervall > 20 Minuten) auf. Wie bereits Ende 2022 weisen die meisten Gemeinden auch Bereiche auf, welche über keine ÖV-Erschliessung verfügen. Diese sind jedoch kleinflächig. Eine wesentliche Veränderung gegenüber 2022 hat sich allerdings am Bahnhof Schaan ergeben. Dort wurde das

⁷³ Die Erhebung «Raum+» der ETH Zürich wird in regelmässigen Abständen nachgeführt.

⁷⁴ Online verfügbar unter: <https://s.geo.admin.ch/6ycldexak781> (zuletzt abgerufen am 30.01.2026).

unmittelbare Einzugsgebiet (300 Meter) neu der höchsten Erschliessungsgüte «sehr gut» zugewiesen. Per Ende 2022 war dieses Gebiet noch als «gut erschlossen» klassifiziert.⁷⁵

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

Die im vorherigen Kapitel erwähnten einzonierten Areale in Mauren und Nendeln weisen gemäss Methodik des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) eine «mittelmässige» ÖV-Erschliessung auf. Für das Zentrum «Grosssteg» in Triesenberg wird keine ÖV-Gütekategorie ausgewiesen.

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

Die rechtlichen Grundlagen sehen aktuell eine Mindestanzahl an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge vor. Die Bauverordnung (BauV)⁷⁶ regelt in Abhängigkeit der Nutzungsart bzw. unter Berücksichtigung von Art, Lage, Grösse und Verwendung einer Baute oder Anlage die Mindestanzahl an erforderlichen Abstellplätzen. Zudem ist die Berechnung der Abstellplätze jeweils auf Platzeinheiten aufzurunden. Über die Mindestanzahl hinausgehende Abstellplätze für Motorfahrzeuge können von der Baubehörde gestützt auf Art. 34 BauV als unzulässig bestimmt werden. Bei grösseren Dienstleistungs-, Industrie- und Gewerbebauten kann die Baubehörde ausserdem eine Reduktion von Abstellplätzen bewilligen, sofern die Reduktion des MIV-Aufkommens mittels eines Mobilitätssystems nachgewiesen ist.

⁷⁵ Die aktuelle Auswertung des Bundesamts für Raumentwicklung weist einen Datenstand per 20.03.2025 auf. Nicht berücksichtigt wurden hierbei Ortsbus-Angebote.

⁷⁶ Bauverordnung (BAuV) vom 22. September 2009.

Für den Radverkehr schreibt Art. 30 BauV mindestens einen Fahrradabstellplatz pro Wohneinheit vor. Abweichungen davon können durch die Gemeinden in Überbauungs- und Gestaltungsplänen festlegen.

Dieser Kennwert ist in Anhang 1 der BauV nach wie vor unverändert. Eine Änderung würde eine Gesetzesrevision bzw. eine Revision der Bauverordnung voraussetzen. Das AHR arbeitet mit weiteren Beteiligten derzeit an einer Baugesetzrevision (BauG)⁷⁷. Dabei werden übergeordnete Themenstellungen wie z.B. «Flexibilität und Innovation», planungsrechtliche Fragestellungen wie beispielsweise «Verfahrensabläufe und Instrumente», gemeindespezifische Themen wie z.B. «Entflechtung BauG und Bauordnungen» oder auch baurechtliche Themenstellungen bearbeitet. In diesem Rahmen werden durch die Beteiligten auch verschiedene Anpassungen hinsichtlich der Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder diskutiert.⁷⁸

5.4.5 B 2.2: Anteil modernisierter/aufgewerteter ÖV-Haltestellen

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurden rund 12 ÖV-Haltestellen erneuert bzw. aufgewertet. Drei Bushaltestellen wurden mit Radabstellanlagen ausgestattet. Bei sieben Bushaltestellen wurden barrierefreie Haltekanten errichtet.

Noch im Berichtsjahr 2022 wurden diverse Haltestellen vor dem Hintergrund von «LIEbike» mit Radabstellanlagen ausgestattet. Zuvor konnten an den ÖV-Haltestellen rund 40 Echtzeitanzeiger installiert werden.

⁷⁷ Baugesetz (BauG) vom 11. Dezember 2008.

⁷⁸ Vgl. Kapitel I.4.1.3.8.

5.4.6 B 3.2: Anteil des gesicherten Mobilitätsraums

Der Landesrichtplan als übergeordnetes Planungsinstrument koordiniert alle raumwirksamen Tätigkeiten. Unter anderem definiert er auch diejenigen Strassenzüge, für welche ein Mobilitätskorridor auszuscheiden bzw. zu sichern ist.

In den Berichtsjahren konnten in Triesen (entlang Landstrasse) und Vaduz (Austrasse-Heiligkreuz-Äulestrasse-Landstrasse) «geringe Fortschritte» erzielt werden (wenige Laufmeter des Mobilitätskorridors). «Mittlere Fortschritte» konnten in Schaan (Landstrasse-Poststrasse-Im Bretscha-Bendererstrasse-Hilcona) erreicht werden. «Erhebliche Fortschritte» wurden in Mauren-Schaanwald (Grenzübergang Schaanwald-Tisis-Vorarlberger Strasse-Feldkircherstrasse-Nendeln Engelnkreuzung) gemacht. Zahlreiche Grundstücke bzw. Grundstücksteile konnten in diesem Korridor erworben bzw. abgetauscht werden.

5.4.7 C 1.1: Erkannte Schwachstellen an der Verkehrsinfrastruktur

In den Berichtsjahren konnten durch das ATG drei erkannte Schwachstellen aus Verkehrssicherheitsaudits entschärft werden. Dabei mussten insbesondere Verbesserungen an der Signalisation und Markierung vorgenommen werden. Ausserdem gelang es in den Berichtsjahren, drei Ausbauten von Verkehrsanlagen auf Basis der aktuellen Normen und Richtlinien zu realisieren. Diese wurden vor allem im Zuge der Optimierung von bestehenden Radwegen und Trottoirs umgesetzt. Neubauten von Verkehrsanlagen wurden in diesem Zeitraum keine realisiert. Zwei Verbesserungen wurden zugunsten des Radverkehrs umgesetzt, eine Massnahme zugunsten des Fussverkehrs. Zudem fanden verschiedene kleinere Verbesserungen statt. Von den Gemeinden wurden ebenfalls Verbesserungsmaßnahmen vorgenommen.⁷⁹

⁷⁹ Für weitere Ausführungen wird auf die Monitoringblätter 4.01 bis 4.04 verwiesen.

Wie bei den Massnahmen 4.01 bis 4.04 dargelegt, wird die Liechtensteiner Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsarten laufend überprüft und verbessert. Die Verkehrssicherheit wird so weit optimiert, wie dies technisch und baulich machbar und verhältnismässig ist. Ein Restrisiko bezüglich der Verkehrssicherheit bleibt durch den «Faktor Mensch» stets bestehen.

5.4.8 D 1.1: Gesamtfläche Verkehrsinfrastrukturen

Über das gesamte Land betrachtet lag der Anteil der befestigten Verkehrsflächen an der gesamten Landesfläche per Ende 2025 bei rund 5.2 %. Dieser Wert ist leicht höher als noch 2022, wo 5.1 % der Landesfläche befestigte Verkehrsflächen darstellten. Unter dem Landesdurchschnitt liegen die Gemeinden Planken, Triesenberg, Triesen und Balzers mit Werten von 1.7 bis 4.8 % befestigter Verkehrsflächen an der gesamten Gemeindefläche. Die Gemeinden Vaduz, Schaan und Schellenberg weisen Anteile über dem Landesdurchschnitt auf. Sie liegen zwischen 5.5 und 6.9 % der Gemeindefläche. In Gamprin, Eschen, Mauren und Ruggell betragen die Anteile zwischen 7.7 und 10.1 % und liegen somit ebenfalls über dem Landesdurchschnitt. Im Vergleich zu Ende 2022 sind die über dem Landesmittel liegenden Anteile leicht angestiegen, damals betragen sie noch 5.5 bis 6.8 % und 7.6 bis 9.9 %.⁸⁰

5.4.9 D 3.1: Anzahl staatsnaher Betriebe mit eingeführtem BMM

Das Mobilitätskonzept 2030 umfasst mit den Massnahmen 2.04 und 2.05 die Unterstützung von Betrieben bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) sowie die Überprüfung einer verpflichtenden Einführung eines BMM für staatsnahe Betriebe in Liechtenstein. Per Ende 2025 verfügten neben der Liechtensteinischen Landesverwaltung und den angegliederten weiterführenden

⁸⁰ Auswertung der Bodenbedeckungsflächen aus den Daten der Amtlichen Vermessung (AV).

Schulen vier der 17 öffentlichen Unternehmen gemäss Art. 2 des ÖUSG⁸¹ über ein eigenständiges BMM. Dies sind gleichviele Unternehmen wie noch Ende 2022. Aufgrund des Wegfalls von Radio Liechtenstein hat sich deren Gesamtzahl jedoch reduziert.

5.4.10 D 3.2: Modal-Split in Betrieben

Der Modal-Split liegt nicht für alle Betriebe in Liechtenstein vor. Innerhalb der liechtensteinischen Landesverwaltung lag der Modal-Split per Ende 2025 bei 22.6 % FRV (2022 noch 24.1 %, 2021 noch 24.5 %), 26.5 % ÖV (2022 noch 24.5 %, 2021 noch 21.6 %) und 50.9 % MIV (2022 noch 51.4 %, 2021 noch 53.9 %). Im ÖV-Anteil sind alle kollektiven Mobilitätsformen zusammengefasst, also auch der Anteil an Fahrgemeinschaften. Dieser betrug per Ende 2025 4.3 % (2022 noch 5.2 %, 2021 noch 4.5 %). Im Vergleich zum Berichtsjahr 2022 ist der Fuss- und Radverkehrsanteil innerhalb der Landesverwaltung gesunken, der Anteil des ÖV gestiegen und der Anteil des MIV ebenfalls gesunken. Diese Entwicklung lässt sich auch im Vergleich zum Jahr 2021 feststellen. Der Anteil an Fahrgemeinschaften am ÖV ist nach einem Anstieg von 2021 bis 2022 per Ende 2025 leicht gesunken.⁸²

Bei den LIHK-Betrieben wurde im Berichtsjahr 2025 ebenfalls eine Mobilitätsumfrage durchgeführt. Die Teilnehmerzahl war jedoch zu gering, um einen Modal-Split ableiten zu können. Im Berichtsjahr 2022, als das letzte Mal ein Modal-Split ermittelt werden konnte, lag der FRV-Anteil bei 14.5 % (2018 noch 13 %), der ÖV-Anteil bei 25.3 % (2018 noch 27.2 %) und der MIV-Anteil bei 60.3 % (2018 noch

⁸¹ Gesetz vom 19. November 2009 über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (Öffentliche-Unternehmen-Steuerungs-Gesetz, ÖUSG).

⁸² Datengrundlage zur Erhebung des Modal-Splits bei der LLV und den LIHK-Betrieben ist eine freiwillige, jährlich durchgeführte Mobilitätsumfrage bei den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Nicht alle Mitarbeitenden nehmen an dieser Umfrage teil. Die Zahlen zum Modal-Split können somit nicht als exakte Messwerte betrachtet werden, sie lassen im Mehrjahresvergleich jedoch gewisse Trends und Wirkungen erkennen.

59.8 %). Der Anteil an Fahrgemeinschaften, welcher ebenfalls dem ÖV-Anteil zugeschlagen wurde, lag 2022 bei 4.2 % (2018 noch 5.8 %).

5.5 Fazit

Die Umsetzung der Massnahmen und Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 befindet sich auf gutem Weg. Es bestehen aber auch noch einige Herausforderungen, welche künftig zu adressieren sind.

Das inländische und grenzüberschreitende ÖV-Angebot wurde in den Berichtsjahren ausgebaut (Leitprojekt 1). Das Bahnangebot auf der SBB-Rheintallinie wurde verdichtet, ebenso das Busangebot. Zudem wurden Busbevorzugungsmassnahmen in Angriff genommen, die einen Beitrag zur Fahrplanstabilität leisten, wie beispielsweise die Nordausfahrt beim Bushof in Schaan. Zur Optimierung des Kundenkomforts und der Öffentlichkeitswirkung wurden die «Bushaltestelle der Zukunft» weiterbearbeitet und bestehende Haltestellen weiter optimiert. LIEmobil flottete ausserdem weitere batterieelektrische Busse ein und die ÖBB unternahm erste Arbeiten im Zusammenhang mit der Sanierung der Bahnstrecke Buchs-Feldkirch bzw. des Bahnhofs Nendeln. Die Optimierung der Rheinübergänge Bendern-Haag und Vaduz-Sevelen (Leitprojekte 4 und 6) wurde ebenfalls vorangetrieben. Es gelang unter anderem, die Arbeiten zum Masterplan Unterbendern abzuschliessen, die Vertiefung des GVK und eine Vorstudie zum Verkehrsknoten Unterbendern in Angriff zu nehmen. Betreffend diese längerfristigen Massnahmen, aber auch bezüglich zusätzlicher Radverkehrsbrücken über den Rhein, besteht eine zentrale Herausforderung darin, einen gemeinsamen Konsens und eine gemeinsame Projektabsicht mit allen beteiligten Akteuren, auch aus dem grenznahen Ausland, zu finden. Dies ist in der Zukunft zu adressieren. Die Arbeiten betreffend die kurzfristiger umsetzbare Massnahme, die lastrichtungsabhängige Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen, wurden durch das ATG ebenfalls weiter vorangetrieben. Es gelang, von Schweizer Akteuren

geforderte zusätzliche Überprüfungen/Simulationen durchzuführen, weshalb nun keine stark negativen Rückmeldungen zum Vorhaben mehr erwartet werden. Nachdem die Arbeiten zu Leitprojekt 5, der Strassenverbindung Vaduz-Triesen, aufgrund von Beschwerdeverfahren pausiert werden mussten, konnten die Arbeiten Anfang 2024 nach Vorliegen des Entscheids des Staatsgerichtshofs wieder aufgenommen werden. Das ATG beantragte erfolgreich den erforderlichen Verpflichtungskredit beim Landtag und führte unter anderem die Submissionen durch. Ebenfalls fortgeführt wurde die Überarbeitung des Hauptradroutennetzes (Leitprojekt 7). Das AHR führte eine Vernehmlassung mit nachgelagerter Überarbeitungsphase durch. Zudem wurden verschiedene Radwettbewerbe durchgeführt, welche einen Beitrag zur Sensibilisierung leisten. Das Projekt der Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald wurde durch die Standortgemeinden vorangetrieben⁸³; für die Radverkehrsbrücken Bendern-Haag und Triesen-Sevelen fehlt derzeit noch die grenzüberschreitende Projektabsicht. Zur Entwicklung bzw. Etablierung einer Mobilitätsplattform (Leitprojekt 8) stand das AHR im Austausch mit verschiedenen Akteuren, insbesondere, nachdem die im Fokus stehende Plattform «Whim» von einem anderen Akteur übernommen wurde. Es wurden auch die Entwicklungen im Zusammenhang mit «Fairtiq» und der Mobilitätsplattform des VVV verfolgt. Zudem wurden die Arbeiten zur Schaffung eines Liechtensteiner Strassengesetzes gestartet und eine Vernehmlassung durchgeführt. Der Fokus liegt hierbei auf der Sicherung der bestehenden rechtlichen Praxis zur alltäglichen Nutzung, auf der Einführung eines Bewilligungsverfahrens für Tiefbauten und der Lösung von Finanzierungsfragen des Radwegenetzes. Hinsichtlich einer möglichen Revision des Verbandsbeschwerderechts zeigte sich, dass dies aufgrund der bestehenden internationalen Verpflichtungen nicht möglich sein wird. Zudem wurden weitere Bereiche

⁸³ Aufgrund des negativen Prüfergebnisses des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) zur 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein wurde von Seiten Bund auch keine finanzielle Beteiligung an den vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen in Aussicht gestellt. Die Trägerschaft der Agglomeration prüft alternative Finanzierungs- und Realisierungsmöglichkeiten, um die vorgesehene Infrastruktur dennoch erfolgreich umsetzen zu können.

für Mobilitätskorridore (Leitprojekt 10) gesichert und im Zuge des Leitprojekts 11 verschiedene ganzheitliche Verkehrslösungen unter Berücksichtigung raumplanerischer Aspekte für den Zeithorizont 2050 untersucht. Nach Abschluss der Projektphase 1 durch das ATG startete das AHR in die Projektphase 2.

Die Wirkung der umgesetzten oder in Umsetzung befindlichen Massnahmen wurde erstmals im Berichtsjahr 2022 mittels eines Wirkungsmonitorings erhoben. Grundlage hierfür bildeten von der Zielsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 abgeleitete Indikatoren und Messgrössen. Im vorliegenden Monitoringbericht wurde das Wirkungsmonitoring zum zweiten Mal erarbeitet, was erstmals auch einen Vergleich mit dem früheren Stand erlaubt. Vorbehalte bestehen insofern, als dass die Wirkung von umgesetzten Massnahmen eine gewisse Zeit benötigt, um sich entfalten bzw. etablieren zu können (z.B. neue ÖV-Angebote), und weil auch noch einige Datenlücken bestehen, welche künftig geschlossen werden. Aus diesem Grund konnte auch nicht bei allen Messwerten dasselbe Referenzjahr für Vergleiche herangezogen werden.

Auf Basis der in Kapitel 5.3 und 5.4 ausgewerteten Messwerte sowie der in Kapitel 3 aufgezeigten Rahmenbedingungen für die Berichtsjahre 2024 und 2025 können folgende Erkenntnisse festgehalten werden:

Die Bevölkerung Liechtensteins entwickelte sich in den Berichtsjahren weiterhin positiv. Gegenüber dem Vorjahr stieg sie im Jahr 2024 um 2.25 % und im Jahr 2025 um 0.83 %. Die Wachstumsrate 2025 entspricht ungefähr dem jährlichen Mittel der vergangenen fünf Jahre. Der vergleichsweise hohe Zuwachs 2024 ist mindestens teilweise auf eine Definitionsanpassung der «ständigen Bevölkerung» zurückzuführen. Auch die Anzahl der Arbeitsplätze nahm weiter zu, wenn auch mit abnehmender Dynamik. Die Wachstumsrate lag im Jahr 2022 bei 3.0 %, im Jahr 2023 bei ca. 1.7 % und im Jahr 2024 bei 0.7 %. Da 54.9 % der Arbeitskräfte im Jahr 2024 zu pendeln, sind sie für die grenzüberschreitenden Mobilitätsbedürfnisse zentral.

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) im motorisierten Individualverkehr nahm an den meisten untersuchten Zählstellen gegenüber 2023 zu. 2023 wurde erstmals das erweiterte MIV-Zählstellennetz ausgewertet, weshalb dieses Jahr als Referenz herangezogen wurde. Viele Veränderungen bewegten sich im Bereich von ca. +oder -10 %. Deutlichere Rückgänge zeigten sich in Hinterschellenberg–Nofels mit 16 % weniger. Markante Zunahmen wurden in Schaanwald–Tisis mit 13 % mehr, auf der Rheinbrücke Bendern mit 14 % mehr, in Triesen Meierhof mit 20 % mehr sowie zwischen Gamprin und Schellenberg mit 38 % mehr registriert. Der Vergleich von DTV und durchschnittlichem werktäglichem Verkehrsaufkommen (DWV) zeigt, dass der werktägliche Arbeitsverkehr im MIV weiterhin dominiert, mit Ausnahme der Relationen Triesenberg, Steg und Maienfeld–Balzers.

Diese Entwicklung widerspiegelt sich auch bei den MIV-Reisezeiten und Stauereignissen zu den Hauptverkehrszeiten. Gegenüber 2019 nahmen Stauerscheinungen im Jahr 2025 im Raum Unterbendern basierend auf den TomTom-Auswertungen am Morgen tendenziell eher ab. Am Abend sind hingegen insbesondere die Schaaner Strasse in Fahrtrichtung Norden und die Widagass in Richtung Westen durch eine tendenzielle Zunahme der Staubereiche geprägt. Letzteres unterstreicht die Vermutung von zunehmendem Ausweichverkehr. Auf der Essanestraße, der Eschner Strasse und auf der Rheinbrücke Bendern blieb die Stausituation 2025 ungefähr mit dem Niveau des Jahres 2019 vergleichbar. Im Raum Schaan sind die Reisegeschwindigkeiten am Morgen mit 2019 vergleichbar, am Abend lässt sich auf der Landstrasse zwischen Schaan und Vaduz jedoch eine tendenzielle Verschlechterung gegenüber 2019 feststellen. Für den Raum Vaduz zeigt sich am Abend eine Verbesserung an der Autobahneinfahrt Richtung Buchs, während sich die Lage auf der Landstrasse zwischen Meierhof und Lindenkreisel eher verschärfte. Entsprechend nahm der MIV-Reisezeitbedarf innerhalb Liechtensteins gegenüber 2021 auf mehreren Relationen zu, vor allem auf staugeprägten Abschnitten. Im

Fernverkehr verlängerten sich die MIV-Reisezeiten ab Schaan Bahnhof zu allen untersuchten Zielen. Untersucht wurden die Relationen Schaan Bahnhof nach Zürich HB, St. Gallen Bhf., Chur Bhf., Feldkirch Bhf., Bregenz Bhf., Innsbruck Hbf. und München Hbf.

Der öffentliche Verkehr legte bei Angebot und Nachfrage weiter zu. Im Jahr 2025 wurden rund 6.7 Millionen Fahrgäste gezählt, was einer Zunahme um 34 % gegenüber 2022 entspricht und einen neuen Höchstwert darstellt. Auf der ÖBB-Bahnlinie wurden ca. 226'000 Fahrgäste registriert. Dieser Wert ist seit 2023 ungefähr gleichbleibend und liegt leicht unter dem bisherigen Höchststand des Jahres 2019 mit ca. 265'000 Fahrgästen, jedoch um 62 % höher als 2022. Die Auslastung der LIEmobil-Fahrzeuge zu den Hauptverkehrszeiten nahm in mehreren Korridoren zu. Am Grenzübergang Ruggell stieg sie am Morgen um 34 % und am Abend um 100 %. Im Korridor Vaduz–Triesen erhöhte sie sich am Abend um 34 %, im Korridor Triesen–Balzers am Abend um 33 %, im Korridor Schaan–Nendeln am Abend um 19 %, und am Grenzübergang Schaanwald am Abend um 21 %. Rückgänge ergaben sich gegenüber 2022 im Korridor Schaan–Buchs am Morgen mit 20 % weniger und am Abend mit 10 % weniger sowie am Grenzübergang Schaanwald am Morgen mit 5 % weniger. Dies lässt mindestens teilweise die stärkere Nutzung der Bahnverbindung Buchs–Schaan–Feldkirch vermuten, die gegenüber 2022 um 62 % mehr Fahrgäste verzeichnete. Die höchste Auslastung der LIEmobil-Fahrzeuge besteht Ende 2025 zur Hauptverkehrszeit am Morgen gegenüber 2022 unverändert im Korridor Buchs–Schaan. Zur Hauptverkehrszeit am Abend hat der Korridor Vaduz–Schaan den Korridor Buchs–Schaan mit der stärksten durchschnittlichen Platzauslastung abgelöst. Die tiefste Auslastung besteht beim Grenzübergang Ruggell.

Die Qualität der ÖV-Erschliessung in Liechtenstein, gemessen anhand der ÖV-Güteklassen des Schweizerischen Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), blieb bis Ende 2025 insgesamt stabil mit punktuellen Verbesserungen. Das Einzugsgebiet

im 300-Meter-Radius rund um den Bus- und Bahnhof Schaan wurde 2025 erstmals der höchsten Güteklasse «sehr gut» zugeordnet. Damit weist der Bahnhof Schaan nun dieselbe Erschliessungsgüte wie der Bahnhof Buchs auf. Ende 2022 war dieses Gebiet noch als «gut erschlossen» eingestuft. «Gut erschlossene» Gebiete konzentrieren sich weiterhin vor allem entlang der LIEmobil-Hauptlinien zwischen Schaan, Vaduz und Triesen, vereinzelt auch in Balzers, Bendern und Eschen. Die meisten übrigen Bauzonenflächen sind weiterhin den Kategorien «mittelmässig» oder «gering» zugeordnet. Kleinräumig bestehen in den Gemeinden auch Bereiche ohne ÖV-Erschliessung. Im Vergleich zur Region Sarganserland–Werdenberg ist die Qualität der ÖV-Erschliessung in Liechtenstein deutlich besser. Hier sind deutlich mehr Gebiete mindestens der Kategorie «mittelmässig» zugewiesen, während in Werdenberg häufiger die Kategorie «gering» dominiert. Im Vergleich zu 2021 hat sich die ÖV-Erschliessungsqualität für Liechtenstein bis 2025 insgesamt deutlich verbessert, da mehr Flächen einer höheren Qualitätskategorie zugewiesen werden konnten. Aufgrund des Fahrplanwechsels im Dezember 2025 ist davon auszugehen, dass die ÖV-Güteklassen im Jahr 2026 weitere Verbesserungen anzeigen werden. Ortsbus-Angebote wurden in dieser Bewertung nicht berücksichtigt.

Trotz Angebotsausbauten und Nachfragesteigerungen ist der ÖV auf den untersuchten Relationen zwischen Landesgrenze und Arbeitsplatzgebieten in Liechtenstein zu den Hauptverkehrszeiten häufig zeitlich nicht gegenüber dem MIV konkurrenzfähig. Die zusätzliche Reisezeit gegenüber dem MIV liegt meist zwischen 1 % und 100 %. In 14 Fällen beträgt der zusätzliche Reisezeitbedarf sogar 100 % oder mehr. Die nicht konkurrenzfähigen Reisezeiten sind nach wie vor darauf zurückzuführen, dass der Bus als strassengebundenes Verkehrsmittel mit dem MIV gemeinsam im Stau steht, und gleichzeitig Haltestellen anzufahren und Umsteigevorgänge zu ermöglichen sind. Im Vergleich zu 2022 verbesserte sich die Konkurrenzfähigkeit des ÖV auf 17 Relationen, unter anderem Verbindungen ab Schaan-

Buchs. Gleichzeitig verschlechterte sich die Konkurrenzfähigkeit auf 10 Relationen, insbesondere Verbindungen ab Vaduz–Sevelen. Die Pünktlichkeit blieb im ÖV eine zentrale Herausforderung. Im Jahr 2025 wiesen 43 % aller Ankünfte eine Verspätung von mindestens 2 Minuten auf. Im Jahr 2022 lag dieser Wert bei 39 %, im Jahr 2024 sogar bei 49 %. Die Beurteilung der Konkurrenzfähigkeit des ÖV hinsichtlich Reisezeit gegenüber dem MIV basiert auf Fahrplandaten. Vor diesem Hintergrund ist die zunehmende Unpünktlichkeit ein weiterer Hinweis darauf, die Konkurrenzfähigkeit derzeit noch zurückhaltender zu beurteilen.

Im Fernverkehr ist der ÖV je nach MIV-Aufkommen konkurrenzfähig oder schneller. Die Gegenüberstellung der Jahre 2025 und 2021 zeigt, dass die ÖV-Reisezeiten in den vergangenen Jahren stagnierten oder mehrheitlich rückläufig waren, während die MIV-Reisezeiten im selben Zeitraum stagnierten oder in der Tendenz zunehmend waren. Konkurrenzfähig ist der ÖV je nach MIV-Aufkommen etwa ab Schaan Bahnhof nach München Hbf., Innsbruck Hbf., Feldkirch Bhf. und Zürich HB, während nach Bregenz Bhf., Chur Bhf. und St. Gallen Bhf. der Reisezeitbedarf im ÖV weiterhin über dem Reisezeitbedarf des MIV liegt. Da zur Hauptverkehrszeit tendenziell mehr MIV-Aufkommen auf der Strasseninfrastruktur besteht, ist die Konkurrenzfähigkeit des ÖV dann tendenziell am besten einzustufen. Im Vergleich zum Jahr 2022 konnte somit auf einer zusätzlichen Relation, nämlich Schaan Bahnhof nach München Hauptbahnhof, die Konkurrenzfähigkeit je nach MIV-Aufkommen erreicht werden.

Der Modal Split innerhalb der Liechtensteinischen Landesverwaltung entwickelte sich zwischen 2021 und 2025 zugunsten des ÖV. Der MIV-Anteil sank von 53.9 % auf 50.9 %, der ÖV-Anteil stieg von 17.1 % auf 22.2 %. Der Anteil Fahrgemeinschaften verringerte sich leicht von 4.5 % auf 4.3 %, der Anteil des Fuss- und Radverkehrs ging von 24.5 % auf 22.6 % zurück. Der Fahrzeugbesetzungsgrad lag 2025 bei 1.22 Personen je Fahrzeug und damit praktisch unverändert gegenüber 2022 mit

1.23 Personen je Fahrzeug. Für die LIHK-Betriebe liegen für 2025 keine neuen Modal-Split-Daten vor. Im Vergleich 2018 zu 2022 stieg dort der MIV-Anteil von 59.8 % auf 60.3 %, der ÖV-Anteil ging leicht von 21.4 % auf 21.1 % zurück, Fahrgemeinschaften sanken deutlicher von 5.8 % auf 4.2 %, während der Fuss- und Radverkehrsanteil von 13.0 % auf 14.5 % anstieg. Der Fahrzeugbesetzungsgrad lag innerhalb der LIHK-Betriebe im Jahr 2022 bei 1.19 Personen pro Fahrzeug und damit etwas tiefer als innerhalb der LLV.⁸⁴

Der Radverkehr entwickelte sich gegenüber 2023 heterogen. An 10 Zählstellen nahm das Radverkehrsaufkommen zu, an 5 blieb es nahezu unverändert und an 7 Zählstellen ging es zurück. 8 Messstellen lieferten aufgrund von Baustellen, Umleitungen oder Defekten keine aussagekräftigen Ergebnisse. Da im Jahr 2023 erstmals das erweiterte Messstellennetz für den Radverkehr ausgewertet wurde, dient dieses Jahr als Vergleichsbasis. Die meisten Zunahmen und Rückgänge lagen im Bereich von ca. +10 % oder -10 %. Deutlichere Rückgänge wurden an den Verbindungsrampen der Rheinbrücke Bendern festgestellt, namentlich Nord mit 25 % weniger und Süd mit 20 % weniger. Das stützt den Eindruck einer sinkenden Attraktivität dieser Rheinquerung für den Radverkehr, und wird noch verstärkt durch das gleichzeitige MIV-Wachstum auf der Rheinbrücke Bendern um 14 %. Zunahmen wurden unter anderem in Vaduz Auweg mit 23 % mehr, Haberfeld mit 35 % mehr und Holzbrücke mit 30 % mehr sowie bei der Energiebrücke in Schaan mit ca. 10 % mehr registriert. Auf dem Rheindamm in Schaan auf Höhe der Energiebrücke gewann die Verbindung Richtung Süden mit 35 % mehr Radverkehrsaufkommen an Bedeutung, während der Radverkehr Richtung Norden mit 3 % weniger Verkehrsaufkommen leicht zurückging. Die stärksten Veränderungen traten an der Radverkehrsbrücke in Balzers auf. Die Messstelle Nord mit 20 % mehr DTV und

⁸⁴ Es ist darauf hinzuweisen, dass die Teilnahme an den durchgeführten Mobilitätsumfragen innerhalb der LLV sowie der LIHK-Betriebe auf Freiwilligkeit basiert. Die Ergebnisse werden deshalb als Orientierungswert herangezogen, sie sind allerdings nicht repräsentativ. Zudem sind darin nicht alle Betriebe in Liechtenstein enthalten, vgl. auch Kapitel I.5.2.

die Messstelle Süd mit 50 % mehr DTV. Den höchsten durchschnittlichen Tageswert verzeichnete Ende 2025 die Energiebrücke Schaan. Im Jahr 2023 war dies noch die Zählstelle Vaduz LV-Brücke Süd. An den meisten Zählstellen mit verlässlichen Ergebnissen lag der DTV über dem DWV, was auf Freizeitdominanz hinweist. Besonders ausgeprägt ist dies an den Zählstellen Ruggell Rheinbrücke Nord, Benden Rheindamm Nord und Balzers LV-Brücke der Fall. Umgekehrt werden die Zählstellen Eschen Presta, Eschen Schaanerstrasse und Eschen Sportpark Mauren-Schaan stärker werktäglich genutzt und sind somit stärker vom Alltagsradverkehr geprägt.

Bei der Verkehrssicherheit zeigt sich Ende 2025 eine eher verschärfte Situation. Im Jahr 2024 war die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle gegenüber 2022 leicht rückläufig. Im Jahr 2025 stieg sie jedoch wieder an und lag über dem Niveau von 2022 und 2024. Im Jahr 2024 wurden die meisten Verkehrsunfälle mit Fussgänger- und Radfahrerbeteiligung registriert. 2025 gingen diese Zahlen wieder zurück und entsprachen ungefähr dem Niveau von 2022. Bei der Unfallschwere über alle Verkehrarten betrachtet war der Anteil an Sachschäden im Jahr 2024 leicht rückläufig, der Anteil an leicht Verletzten stabil und der Anteil an schwer Verletzten zunehmend. Im Jahr 2024 wurden drei Todesopfer im Strassenverkehr registriert, 2022 waren es zwei. Im Jahr 2025 entsprach die Verteilung der Unfallschwere ungefähr wieder jener von 2022. Im Vergleich zu 2021 haben die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt, die Unfälle mit Fussgänger- und Radfahrerbeteiligung sowie die Unfallschwere 2025 tendenziell zugenommen. Obschon die Verkehrssicherheit auf der Liechtensteiner Strasseninfrastruktur laufend überprüft und optimiert wird, neue Verkehrsanlagen stets nach dem aktuellen Stand der Normen und Vorschriften erstellt werden, bleibt zuletzt immer auch ein gewisses Unfall-Restrisiko bestehen.

Im Bereich Preise und Effizienz ergaben sich weitere Entwicklungen, die das Mobilitätsverhalten und die Umweltauswirkungen beeinflussen können. Die

Treibstoffpreise gingen gegenüber 2023 zurück. Bei Bleifrei 95 betrug die Veränderung gegenüber dem Vorjahr -1.6 % im Jahr 2024 und -5.6 % im Jahr 2025. Bei Diesel lagen sie bei -4.6 % im Jahr 2024 und -4.8 % im Jahr 2025. Im Öffentlichen Verkehr wurden mit dem Wegfall des Wochenabonnements per Dezember 2024 die Einzelfahrten, Tageskarten und Monatskarten auf längeren Strecken vergünstigt. Die letzte Preissenkung im ÖV erfolgte zuvor im Jahr 2020. Solche Preisadjustierungen können ebenfalls einen Beitrag zu den steigenden ÖV-Fahrgastzahlen leisten. Die Energieeffizienz des ÖV verbesserte sich von 0.47 Kilowattstunden pro Personenkilometer im Jahr 2022 auf 0.36 Kilowattstunden pro Personenkilometer im Jahr 2025.

Einzonierungen bewegten sich auch in den Jahren 2024 und 2025 flächenmässig auf geringem Niveau. Es gab eine kleinräumige Anpassung einer Kernzone sowie die Einzonierung des Bahnhofsgebäudes Nendeln in die Kernzone. Weitere Mobilitätsräume wurden gesichert. Der Anteil befestigter Verkehrsflächen betrug Ende 2025 gesamthaft 5.2 % der Landesfläche. Im Jahr 2022 lag dieser Wert bei 5.1 %. Die Verteilung der Gemeinden über beziehungsweise unter dem Landesdurchschnitt hat sich seit 2022 nicht verändert. Bei den Gemeinden mit überdurchschnittlich hohen Anteilen haben die Werte der Spitzenreiter leicht zugenommen.

Die Parkraumbewirtschaftung stellt sich weiterhin differenziert dar. Vaduz verfügt flächendeckend, mit wenigen Ausnahmen, über eine monetäre Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder. Vier Gemeinden wiesen Ende 2025 keine monetäre Parkraumbewirtschaftung auf, sechs Gemeinden eine teilflächige. Damit besteht weiterhin Potenzial, durch eine flächendeckende und abgestimmte Parkraumbewirtschaftung die Lenkungswirkung im Sinne der Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts 2030 zu erhöhen.

Die Anzahl öffentlicher Unternehmen gemäss Art. 2 des ÖUSG mit eingeführtem betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) hat sich im Jahr 2025 gegenüber

2022 nicht verändert. Sie stagnierte bei vier Betrieben, welche neben der liechtensteinischen Landesverwaltung und den angegliederten weiterführenden Schulen ein BMM betreiben. Die Gesamtzahl der öffentlichen Unternehmen hat sich mit der Einstellung von Radio Liechtenstein jedoch von 18 auf 17 öffentliche Unternehmen reduziert.

Mit Blick in die Zukunft kann auf Grundlage obenstehender Ausführungen festgehalten werden, dass sich einige Indikatoren bereits in die gewünschte Richtung entwickeln, andere hingegen nur langsam oder noch nicht. Es besteht somit noch Handlungsbedarf. Die Aus- oder Überlastung des Liechtensteiner und grenznahen ausländischen Strassennetzes hat sich in den Berichtsjahren durch das weiter steigende MIV-Aufkommen an mehreren Stellen tendenziell weiter verschärft. Insbesondere in den zentralen Siedlungsgebieten wie auch im Bereich der Rheinübergänge. Auch gibt es einige Stellen mit Hinweisen auf zunehmenden Ausweichverkehr, welche adressiert werden sollten. Der Fahrzeugbesetzungsgrad ist praktisch unverändert. Das ÖV-Angebot erfuhr in den vergangenen Jahren ebenfalls deutliche Verbesserungen. Zudem sind die Nutzerzahlen angestiegen. Für einen Modal-Shift und somit eine Entlastung der bestehenden MIV-Infrastruktur müssen allerdings konkurrenzfähigere Reisezeiten sowie eine hohe Fahrplan- und Anschlussstabilität bzw. Fahrplanpünktlichkeit erreicht werden. Aktuell bestehen teilweise noch immer sehr deutliche Reisezeitnachteile im Vergleich zum MIV und Unpünktlichkeiten. Hier besteht weiterer Handlungsbedarf. Im Fernverkehr konnte die Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV, mindestens teilweise durch gesteigerte MIV-Reisezeiten, verbessert werden. Die Qualität der ÖV-Erschliessung der Liechtensteiner Siedlungsgebiete ist an sich jedoch gut, gerade im Vergleich zur Region Werdenberg-Sarganserland und unter Beachtung der Ortsbusangebote. Der Radverkehr hat an einigen Messstellen ebenfalls zugenommen, stellenweise liegt der Schwerpunkt diesbezüglich vermutlich aber beim Freizeit- und nicht beim Alltags- oder Pendlerverkehr. Ausserdem hat die Radverkehrsmenge

an einigen Stellen auch stagniert oder abgenommen. Zumal das Verlagerungspotenzial diesbezüglich nach wie vor als gross beurteilt wird, gilt es hierzu weitere lenkungswirksame Verbesserungen umzusetzen und die Entwicklung weiterzuvorführen. Im Bereich BMM, Parkraumbewirtschaftung und rechtliche Grundlagen (z.B. Strassengesetz) zeigen sich unterschiedliche Bilder. Die Gesamtunfallzahl hat im Vergleich zu 2021 zugenommen, ebenfalls die Unfallschwere über alle Verkehrsarten. Auch diesbezüglich sind die Entwicklungen weiter zu beobachten und ggf. korrigierend einzugreifen.

Eine konsequente Umsetzung der im Mobilitätskonzept 2030 enthaltenen Massnahmen und Leitprojekte ist deshalb zentral, um die Mobilitätsentwicklung in die gewünschte Richtung zu lenken und die Zielsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 zu erreichen. Neben den erwähnten Massnahmen in den Bereichen Fuss-/Radverkehr, ÖV und BMM/rechtliche Grundlagen gehören hierzu auch MIV-Infrastrukturprojekte, welche einen Beitrag zur Zielerreichung leisten, wie beispielsweise Umfahrungen von Ortszentren mit dem Ziel, Siedlungsgebiete zu entlasten, aufzuwerten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Gerade im funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg können diverse Massnahmen nur in Kooperation bzw. mit einer gemeinsamen Projektabsicht unter den beteiligten Akteuren realisiert werden. Der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit kommt vor diesem Hintergrund eine Schlüsselfunktion zu, welche unter anderem im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein, des Projekts Langfriststrategie Rheinübergänge oder im Rahmen von projektspezifischen Gremien adressiert werden.

6. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

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

7. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT UND RESSOURCENEIN- SATZ

7.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Durch die Aufarbeitung des Umsetzungsstands 2024 und 2025 des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte sowie das Verfassen des vorliegenden Monitoringberichts werden keine bisherige Kernaufgaben grundlegend verändert. Auch werden keine neuen Kernaufgaben begründet oder können bisherige Kernaufgaben aufgegeben werden.

7.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Es existieren keine nennenswerten personellen, organisatorischen oder räumlichen Auswirkungen. Der Monitoringbericht zum Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte informiert über die bisherigen und im kommenden Jahr anstehenden Arbeitsschritte. Die zugehörigen Massnahmenblätter sowie die beiliegende Projektliste weisen die terminliche Planung aus. Das Wirkungsmonitoring dokumentiert Veränderungen im Mobilitätsverhalten.

Die benötigten finanziellen Mittel zur Erarbeitung und Umsetzung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 werden im Zuge der Initialisierung der einzelnen Projekte über das Budget der federführenden Akteure beantragt. Zu letzterem gehören insbesondere die Amtsstellen AHR und ATG sowie LIEmobil.

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 von der Umsetzung der im Mobilitätskonzept 2030 enthaltenen Massnahmen betroffenen UNO-Nachhaltigkeitsziele sind nachfolgend dargelegt:

Betroffenes Ziel	Relevante Unterziele	Zu erwartende Auswirkungen durch die Regierungsvorlage
SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen	3.6	Grundsätzlich ist das Bestreben zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Verletzungen/Todesfälle Kerngehalt jeder Massnahme des Mobilitätskonzept 2030. Insbesondere wird dieses Thema jedoch mit den Massnahmen 4.01 bis 4.04 angegangen. Positive Auswirkungen auf die Gesundheit das Wohlbefinden der Bevölkerung kann zudem regelmässiges Zufussgehen und Radfahren haben. Vor diesem Hintergrund leisten alle Massnahmen auf Verhaltens- wie auch Infrastrukturseite einen Beitrag zur Erreichung der UNO-Nachhaltigkeitszielsetzung.
SDG 9 Industrie, Innovation	9.1, 9.4	Die (grenzüberschreitende) Infrastruktur wird verlässlicher, nachhaltiger und widerstandsfähiger. Hierzu leisten der Ausbau der FRV-, MIV-

und Infrastruktur		und ÖV-Infrastrukturen sowie die hierdurch angestrebte Verlagerung vom MIV zu umweltfreundlicheren Alternativen bzw. die Steigerung der Effizienz des Gesamtverkehrssystems einen Beitrag. Hierdurch wird die wirtschaftliche Entwicklung unterstützt. 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 umfasst verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und weiterer nachhaltiger Mobilitätsformen. Zudem tragen zahlreiche Massnahmen zur Verringerung von Luftschadstoffemissionen und Lärmbelastungen bei.
SDG 13 Massnahmen zum Klimaschutz	13.2	Durch die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel und die Verbesserung der Effizienz des gesamten Verkehrssystems – wie sie im Mobilitätskonzept 2030 mit verschiedenen Massnahmen angestrebt wird – kann auch ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Tabelle 1: Von der Vorlage betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele. Quelle: Eigene Darstellung.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

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

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

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Brigitte Haas

Thema 1: Ausbau ÖV und Radverkehr

1.01 Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil

Zeitschiene																					
Projekt	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]						
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV				
Jährlicher Fahrplanwechsel Weitere Verbesserungsmaßnahmen	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	100				
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR & ATG: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																					
Projektabhängigkeiten																					
<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), (1.08), 2.03) Siehe Rückseite 																					
Erreichte Meilensteine																					
<ul style="list-style-type: none"> Abschluss Doppelspurausbau auf Rheintallinie und Einführung IR-Halbstundentakt im Dezember 2024. Durchgehende Buslinien von Schaan bis Gams (zur HVZ) per Dezember 2024. Busangebot per Dezember 2025 weiter ausgebaut, insbesondere Taktverdichtungen realisiert. Drei-Länder-Abo, Welcome-Erlebnispass und Boden-see-Ticket eingeführt. Erarbeitungsprozess des mittelfristigen Angebotskonzepts gestartet. Fahrgastkommunikation verbessert. 																					
Nächste Schritte																					
<ul style="list-style-type: none"> Realisierung und Inbetriebnahme der Nordausfahrt in Schaan voraussichtlich im Jahr 2027. Laufende Umsetzung weiterer Angebotsoptimierungen und Verbesserungen der Betriebsstabilität. Erarbeitung der mittelfristigen Angebotsplanung für Liechtenstein fortführen. 																					
Projektorganisation																					
<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 --> LIEmobil </pre>																					
Projekt-Budget																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Weitere Verbesserungsmaßnahmen</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </tbody> </table> Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten																Projekt	Status	Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil		Weitere Verbesserungsmaßnahmen	
Projekt	Status																				
Jährlicher Fahrplanwechsel LIEmobil																					
Weitere Verbesserungsmaßnahmen																					
Risiken																					

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 in den Berichtsjahren

Per Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurde auf der Schweizer Rheintal-Linie der Interregio (IR)-Halbstundentakt eingeführt. Somit bestehen ergänzend zur stündlich verkehrenden S-Bahn (S4) halbstündliche IR-Züge Richtung St.Gallen/Zürich und Sargans / Chur. Auf Grundlage dieser Angebotsverbesserung im Schienenverkehr mussten auch die Bus-Angebotskonzepte überarbeitet werden. Gestützt auf den Buskonzepten Werdenberg-Obertoggenburg 2025 und Sarganserland 2025 wurden per Dezember 2024 u.a. durchgehende Buslinien von Schaan bis Gams (zur HVZ) eingeführt. Im Zusammenhang mit der «Mobilitäts-Allianz» wurde im Juni 2025 eine Direktbus-Verbindung ab Buchs Bahnhof direkt nach Bendorf und Eschen eingeführt. Während der Sommermonate 2025 bot LIEmobil an den Wochenenden einen «Freizeit-Takt», ein durchgehender 15-Minuten-Takt zwischen Balzers und Schaanwald an. Dies setzte Anreize zur verstärkten ÖV-Anreise zu verschiedenen Sommer-Veranstaltungen. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurden u.a. folgende weitere Angebotsausbauten vorgenommen: 7-5-Minuten-Takt zur HVZ zwischen Balzers und Schaan, werktäglicher 30-Minuten-Takt zwischen Ruggell und Schaan und werktäglicher Stunden-Takt zwischen Sennwald und Ruggell, täglicher 30-Minuten-Takt zwischen Bendorf und Hinterschellenberg sowie zwischen Feldkirch und Ruggell. Des Weiteren wurden Pufferzeiten zugunsten einer höheren Betriebsstabilität optimiert. In Koordination mit der «Mobilitäts-Allianz-Liechtenstein» führte LIEmobil im Mai 2025 zudem ein «Drei-Länder-Abo» für Mitarbeitende von Thyssenkrupp Presta ein. Dieses ist in Vorarlberg, der Schweiz sowie Liechtenstein gültig. Des Weiteren bietet LIEmobil mit dem «Welcome-Erlebnisspass» in Abstimmung mit Liechtenstein Marketing allen Übernachtungsgästen in Liechtenstein eine kostenlose ÖV-Nutzung an. Und seit Dezember 2025 ist LIEmobil zudem an das Tarifgebiet «BodenseeTicket» angeschlossen. Dieses erlaubt die Nutzung von Bahn, Bus, Fähre in der gesamten Bodenseeregion von Schaffhausen bis Bludenz und Aulendorf bis Balzers ab 29 Franken. Zudem initiierte LIEmobil im Herbst 2025 den Erarbeitungsprozess für das mittelfristige Angebotskonzept in Liechtenstein zusammen mit einem externen Planungsbüro und weiteren involvierten Stellen. Der Fokus liegt dabei auf der Vereinfachung des Liniennetzes sowie der verbesserten Betriebsstabilität. LIEmobil investierte zusammen mit ihren Auftragnehmern zusätzlich stark in eine verbesserte Kundenkommunikation, auch im Störfall, vor allem im Sinne des Erwartungsmanagements. Hierfür nutzt LIEmobil sowohl die eigenen Kanäle als auch Kanäle von Dritten wie beispielsweise der Gemeinden. Ausserdem führte LIEmobil einen Austausch mit dem Auftragnehmer hinsichtlich Verbesserung der Betriebsqualität, des geplanten Angebotsausbaus sowie der Belastungen für das Fahrpersonal. Zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste sowie zur Verhinderung und besseren Aufklärbarkeit von Vandalismus werden seit März 2025 zudem die Videoaufzeichnungen in den LIEmobil-Fahrzeigen gespeichert.

Nächste Massnahmen:

Es ist davon auszugehen, dass im laufenden Jahr die Nordausfahrt beim Bushof in Schaan realisiert werden kann. Dies ermöglicht per Fahrplanwechsel im Dezember 2027 weitergehende Angebotsoptimierungen. Durch die Fahrtzeitgewinne Richtung Unterland (in Stosszeiten bis zu 5 Minuten und mehr) kann die Fahrplanstabilität erhöht und die Gefahr vor Anschlussbrüchen reduziert werden. Insgesamt werden LIEmobil-Busse rund 16'000 km an Fahrleistung jährlich einsparen. Zudem werden im laufenden Jahr die Arbeiten an der mittelfristigen Angebotsplanung von Seiten LIEmobil fortgeführt. Sie bildet die Grundlage für verschiedene weitere Planungen, insbesondere von Seiten Land. Auf dieser Grundlage kann unter anderem das Konzept «Eigenrassierung Bus» im Rahmen des Projekts «Raum und Mobilität 2050» erarbeitet werden. Zudem werden auch im laufenden Jahr die Bestrebungen zur Optimierung der Tarifsituation im Dreiländereck weiterverfolgt, u.a. ist eine Vereinfachung des Kombitarifs Vorarlberg-Liechtenstein vorgesehen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.05: Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche
- 1.06: Beauftragung einer Studie zu den Effekten eines kompletten Verzichts auf ÖV-Tickets
- 1.08: Schrittweise Verpflichtung der LfEmobil 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. Angebotsweiterung 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%] 45 %							
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV					
Einführung Radverleihsystem durch LIEmobil																						
Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr																						
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR & ATG: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																						
Projektabhängigkeiten																						
<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 																						
Projektorganisation																						
<pre> graph TD Reg[Regierung] <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] AHR <--> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] Reg --> LIE[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] AHR --> LIE ATG --> LIE </pre>																						
Erreichte Meilensteine																						
<ul style="list-style-type: none"> Pilotbetrieb von LIEbike fortgeführt. 10 weitere Rückgabe- und Ausleihstandorte in Betrieb genommen. Interesse von Arbeitgebern an Integration in Verleihsystem festgestellt. Anbieter der Verleih-Software ist Konkurs gegangen. 																						
Projekt-Budget																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Radverleihsystem LIEmobil</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </tbody> </table> Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten																	Projekt	Status	Radverleihsystem LIEmobil		Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr	
Projekt	Status																					
Radverleihsystem LIEmobil																						
Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr																						
Risiken																						
<ul style="list-style-type: none"> Weiterführung des Pilotbetriebs. Ausweitung der Verleih-Stationen nach Bedarf und Interesse Überprüfung der Möglichkeiten zur Integration von interessierten Arbeitgebern und Überprüfung der finanziellen Beteiligung durch Standortgemeinden. Ausschreibung für Verleih-Software und Flotten-Erweiterung. 																						

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 in den Berichtsjahren

Das Liechtensteiner Bussystem übernimmt im inländischen wie auch grenzüberschreitenden Verkehr mit den Nachbarländern eine Rückgratfunktion. Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung des Bussystems wächst auch die Bedeutung der möglichst optimalen Kombinationsmöglichkeiten von Bus und Fahrrad. Durch geeignete Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern, Radabstellplätze an Bushaltestellen oder Radverleihsysteme können multimodale Wegeketten gefördert und die Mobilität auf der ersten und/oder letzten Etappe gestaltet werden. Die Erreichbarkeit der bestehenden Bushaltestellen kann vergrössert werden.

Der Pilotbetrieb von LIEbike wurde im September 2022 gestartet. Seither wurden mehrmals die Nutzungs- und Nachfragedaten ausgewertet und basierend auf ersten Kundenrückmeldungen Verbesserungen am Verleihsystem bzw. der App vorgenommen. Ende 2023 wurde der Pilotbetrieb nochmals verlängert, ebenso Ende 2024. In den Berichtsjahren wurde das Radverleihsystem vor diesem Hintergrund fortgeführt. Das Angebot stand in allen Liechtensteiner Gemeinden, mit Ausnahme von Triesenberg, zur Verfügung. Insgesamt 10 zusätzliche Verleihstationen, verteilt auf das Oberland und Unterland, wurden in den Jahren 2024 und 2025 mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet. In der Regel musste die entsprechende Signaletik und Beschriftung angebracht werden. Der Verschub und die Wartung sind über einen externen Dienstleister geregelt. Zudem bekundete ein bedeutender Arbeitgeber im Land sein Interesse an der Integration in das Radverleihsystem LIEbike. Der Anbieter der Verleih-Software meldete in den Berichtsjahren Konkurs an.

Nächste Massnahmen

Der Versuchsbetrieb von LIEbike wird im laufenden Jahr fortgeführt. Einerseits ist ein Ausbau der LIEbike-Flotte geplant, andererseits sollen bei Bedarf bzw. Interesse auch noch weitere Ausleih- und Rückgabestationen berücksichtigt werden. Auch die Möglichkeiten zur Integration von interessierten Arbeitgebern und die mögliche finanzielle Beteiligung der Standortgemeinden werden überprüft. Im Jahr 2026 erfolgt die Ausschreibung für die Beschaffung der zusätzlichen LIEbikes, wobei auch der Wartung und dem Kundenkomfort Berücksichtigung geschenkt werden. Langfristig wird eine Flotte von insgesamt rund 300 Bikes angestrebt, derzeit sind rund 70 Bikes in Betrieb. Ausserdem erfolgt die Ausschreibung für die neue Verleih-Software aufgrund des Konkurses des bisherigen Anbieters. Anfang 2027 sollen die neuen Bikes in Betrieb genommen 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
- 1.05: Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche
- 1.09: Nutzung von digitalen Angeboten für Fahrplan-, Ticket- und Mobilitätslösungen
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 1.14: Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen

- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte

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

Zeitschiene																	
Projekt	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV
Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept																	50
Legende 																	
Projektorganisation																	
Projektabhängigkeiten <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 																	
Erreichte Meilensteine <ul style="list-style-type: none"> Die Federführung wurde im 2. Quartal 2023 vom AHR an das ATG übergeben. Verkehrsversuch «Äulestrasse Vaduz» und Optimierungsmöglichkeiten an LSA-Anlagen im Jahr 2023 durchgeführt. Verkehrsversuch «Busbuchten ohne Überholmöglichkeiten» Nordausfahrt Bahnhof Schaan vorangetrieben 																	
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung der Massnahmenpakete entsprechend der Priorisierung im Busbevorzugungskonzept weiter vorantreiben. Umgestaltung Knoten Voralbergrasse-Rietstrasse, Schaanwald. Umsetzung Nordausfahrt Bahnhof Schaan. 																	
Risiken <table border="1"> <tr> <td>Projekt</td> <td>Status</td> </tr> <tr> <td>Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept</td> <td></td> </tr> </table> Legende: 													Projekt	Status	Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept		
Projekt	Status																
Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept																	

1.04 Neuaufgabe 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 fahrlangerecht 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 Neuaufgabe angezeigt ist.

Massnahmen in den Berichtsjahren

Die Neuaufgabe des Busbevorzugungskonzepts Liechtenstein wurde von der Regierung Ende 2022 genehmigt. Die konzeptionellen Arbeiten am Konzept wurden im 1. Quartal 2023 abgeschlossen. Die Federführung wurde im Anschluss vom AHR an das ATG übergeben. Bereits parallel zur Konzeptarbeit wurden von Seiten ATG erste Vorbereitungen für die anschließende Umsetzung von Massnahmen getroffen.

Nachdem im Jahr 2023 der Verkehrsversuch in der Äulestrasse in Vaduz zum «flächigen Queren für Fussgänger» und «Linksein- und Linksabbiegen in die Äulestrasse» stattfand, wurden in den Berichtsjahren 2024 und 2025 die entsprechenden Ergebnisse durch das externe Büro ausgewertet und mit der Standortgemeinde besprochen. Es wurde festgestellt, dass vor der Definition des zukünftigen Verkehrsregimes in der Äulestrasse noch weitere Abklärungen zu treffen sind. Unter anderem ist die Standortentscheidung der Gemeinde Vaduz bzgl. der Bushaltestelle «Vaduz Post» in das Konzept zu integrieren und deren Auswirkungen zu prüfen. Im März 2026 nahm die Vaduzer Stimmbevölkerung den Verpflichtungskredit für die Umgestaltung des Marktplatzes inklusive Buserminal deutlich an. Das ATG prüfte in den Berichtsjahren 2024 und 2025 zudem die Optimierungsmöglichkeiten an der bestehenden Lichtsignalanlage «Engelkreuzung Nendeln». Ein Einbahnregime im «Oberstädtle», was hierfür eine Voraussetzung gewesen wäre, wurde in Absprache mit der Gemeinde jedoch nicht für realisierbar erachtet. Ausserdem führte das ATG zusammen mit LIEmobil einen Versuch zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» durch. Dabei wurden die Haltestellen «Presta, Eschen» und «Ivoclar, Schaan» mittels mobiler Lichtsignalanlagen (LSA) ausgestattet, welche den Verkehrsfluss hinter der Bushaltestelle aufhalten. Durch manuelle Auslösung der LSA durch den Busfahrer wurden die Auswirkungen der «nicht überholbaren» Busbuchten auf die Fahrtzeit der LIEmobil-Busse getestet. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass aufgrund von kurzen Haltezeiten der Busse nur wenige Fahrzeuge hinter dem Bus zurückgehalten wurden. Zudem war der Verkehrsabfluss vor dem Bus nicht schnell genug, um einen wesentlichen Fahrtzeitgewinn für den Bus zu bewirken. Die Massnahme wird durch das ATG deshalb nicht weiterverfolgt. Das ATG führte in den Berichtsjahren im Zusammenhang mit der Nordausfahrt «Bahnhof Schaan» zudem diverse Gespräche mit den betroffenen Grundeigentümern, der Gemeinde, der LIEmobil sowie beizogenen Ingenieurbüros, um die Nordausfahrt für die LIEmobil-Busse zu realisieren. Im Jahr 2025 wurde der zugehörige Bericht und Antrag für den Verpflichtungskredit für dieses Projekt verfasst.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr werden die Massnahmen gemäss Busbevorzugungskonzept durch das ATG weiter vorangetrieben. In einem ersten Schritt wird das Massnahmenpaket «Sofortmassnahmen» weiterbearbeitet. Unter anderem wird das Projekt «Nordausfahrt Schaan» weiterverfolgt. Ausserdem überprüft das ATG die Möglichkeiten zur Umgestaltung des Knoten «Rietstrasse-Vorarlbergerstrasse» in Schaanwald gemeinsam mit der Standortgemeinde. Auch LIEmobil wird entsprechend in die Arbeiten eingebunden. Busbevorzugungsmassnahmen, welche insbesondere das Linksabbiegen von der Rietstrasse auf die Vorarlbergerstrasse für den Bus erleichtern, werden dabei berücksichtigt.

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		2022												2023												2024												2025												2026												2027												2028												Umsetzungsgrad	
Projekt		I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				in Prozent [%]																					
Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern		●																																																100																																					
Ausstattung ausgewählter Haltestellen mit Radabstellanlagen LIEbikes																																																		96																																					
Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil																																																		75																																					
Erarbeitung Konzept «Haltestelle der Zukunft»																																																		15																																					
Steigerung der Attraktivität von Haltestellen und Wartebereichen																																																		Daueraufgabe																																					
Legende		AHR: Initialisierung / Konzept ■ AHR: Umsetzung ■												AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ■												AHR & ATG: Daueraufgabe ■												AHR & ATG: Projekt beendet ■												AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ●												ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation ●																									
		ATG: Studien / Konzepte ■												ATG: Submission / Bau ■																																																																									
Projektabhängigkeiten																																																																																							
<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 A[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] --> B[Regierung] B --> C[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] C --> D[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] </pre>																																																																																					
Risiken																																																																																							
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Ausstattung ausgewählter Haltest. mit Abstellanlagen f. LIEbikes</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> Legende: ■ Budget eingehalten ■ Budget kritisch ■ Budget überschritten																																																Projekt	Status	Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern		Ausstattung ausgewählter Haltest. mit Abstellanlagen f. LIEbikes		Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil		Konzept «Haltestellen der Zukunft»		Steigerung Attraktivität Haltestellen und Wartebereiche																											
Projekt	Status																																																																																						
Ausstattung Bushaltestellen mit Echtzeitanzeigern																																																																																							
Ausstattung ausgewählter Haltest. mit Abstellanlagen f. LIEbikes																																																																																							
Überarbeitung Haltestellenhandbuch AHR/ATG/LIEmobil																																																																																							
Konzept «Haltestellen der Zukunft»																																																																																							
Steigerung Attraktivität Haltestellen und Wartebereiche																																																																																							
Erreichte Meilensteine		<ul style="list-style-type: none"> Weitere Radabstellanlagen für LIEbikes erstellt. Grundausrüstung der «Haltestelle der Zukunft» definiert. Haltekannten mehrerer Bushaltestellen behindertenkonform ausgestaltet. 																																																																																					
Nächste Schritte		<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellen weiterer Radabstellanlagen für LIEbikes, falls sich zusätzlicher Bedarf ergeben sollte. Konzeptionelle Arbeiten für die «Haltestelle der Zukunft» fortführen und mit verschiedenen Akteuren abstimmen. Überarbeitung des Haltestellenhandbuchs basierend auf Konzept «Haltestelle der Zukunft». Behindertengerechter Ausbau weiterer Bushaltestellen. 																																																																																					

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 in den Berichtsjahren

Dem Bussystem in Liechtenstein kommt vor dem Hintergrund der am 30. August 2020 abgelehnten S-Bahn-Liechtenstein die zentrale Erschliessungs- und Verbindungsfunktion im öffentlichen Verkehr zu.

Im Zusammenhang mit der Ausweitung des LIEbike-Angebots auf weitere Liechtensteiner Gemeinden wurden in den Berichtsjahren diverse neue Radabstellanlagen in Zusammenarbeit zwischen LIEmobil, den Standortgemeinden sowie dem Amt Tiefbau und Geoinformation (ATG) errichtet. Unter anderem in Balzers, Mälsnerdorf, in Triesen, Sonnenkreisel, oder in Nendeln, Clunja. Dort können nun ebenfalls Leih-Fahrräder zurückgegeben werden. Dies vergrössert u.a. die Einzugsbereiche der bestehenden Bushaltestellen. Ausserdem wurden die konzeptionellen Arbeiten für die «Haltestelle der Zukunft» weiter vorangetrieben. Mit diesem Konzept soll geklärt werden, wie die LIEmobil-Haltestellen mit Blick auf die bestehenden und künftigen Anforderungen von Seiten der Fahrgäste gestaltet werden sollen. ATG und LIEmobil definierten in den Berichtsjahren die Grundausrüstung der «Haltestelle der Zukunft», welche bei jeder Haltestelle erforderlich ist. Beispielsweise das Haltestellen-Schild. Ergänzend gibt es optional zusätzliche Ausstattungen, wie z.B. Abfahrtsmonitore. Generell wird bei der «Haltestelle der Zukunft» eine möglichst skalierbare Infrastruktur mit möglichst digitaler Ausstattung angestrebt. Die «Haltestelle der Zukunft» soll nach Finalisierung des Konzepts nicht sofort bei allen Liechtensteiner Bushaltestellen umgesetzt werden. Sondern, unter Vorbehalt der Zustimmung durch die Regierung, schrittweise und langfristig im Rahmen von ohnehin erforderlichen Ersatzmassnahmen umgesetzt werden. Das Haltestellenhandbuch, welches die Ausstattung und Zuständigkeiten für Betrieb und Unterhalt der Bushaltestellen regelt, wurde aufgrund der vorgängig zu erarbeitenden «Haltestelle der Zukunft» in den Berichtsjahren nicht weiterbearbeitet. Das Haltestellenhandbuch baut inhaltlich auf der «Haltestelle der Zukunft» auf. Von Seiten ATG wurden in den Jahren 2024 und 2025 unter anderem folgende Haltestellen behindertenkonform ausgebaut: Schaan Rosengarten, Ruggell Schulzentrum, Gamprin Jedergass, Gamprin Mühlegass, Eschen Kohlplatz, Balzers Gagoz, Balzers Sportplatz.

Nächste Massnahmen

Gemäss derzeitigem Kenntnisstand besteht im Zusammenhang mit LIEbike kein Bedarf nach weiteren Abstell- bzw. Ausleihstationen. Sollte sich im laufenden Jahr von Seiten LIEmobil weiterer Bedarf nach Abstellanlagen ergeben, werden diese innerhalb des entsprechenden Zuständigkeitsbereich durch das ATG nach Möglichkeit bereitgestellt. In der Regel halten sich die erforderlichen baulichen Massnahmen in einem kleinen Rahmen. ATG und LIEmobil bearbeiten das Konzept «Haltestelle der Zukunft» weiter. In einem nächsten Schritt werden Haltestellenkategorien zu definieren und mit Zusatzausstattungen zu versehen sein. Zudem werden später die bestehenden Haltestellen im Land einer Haltestellenkategorie zugeordnet. Nach Abschluss dieser Arbeiten können die Ergebnisse in das «Haltestellenhandbuch» überführt und dort berücksichtigt werden. Im laufenden Jahr wird das ATG zudem weitere Bushaltestellen behindertenkonform umgestalten, u.a. die Haltestellen Bendern Uder Atzig, Eschen Brühl und ggf. die Haltestelle Balzers, Rheinstrasse.

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 Mobilitätsangeboten möglichst einfach zu gestalten

Projekt	2022				2023				2024				2025				2026				2027				2028				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 [%]			
Nutzung digitaler Angebote f. Fahrplan-, Ticket-, Mobilitätslösungen																															15	

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

Projektabhängigkeiten	Projektorganisation	Erreichte Meilensteine
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 8: Digitalisierung (1.09, 2.02) Siehe Rückseite Die Massnahme 2.02 wurde mit der Massnahme 1.09 zusammengeführt und wird in diesem Rahmen weiterverfolgt. 		<ul style="list-style-type: none"> Gespräche mit verschiedenen Akteuren, wie z.B. mit LIEmobil oder regionalen Fachgremien, geführt. «Whim» wurde eingestellt und mindestens teilweise von «Umob» übernommen. Die trilaterale Fachgruppe ÖV führte ihre Arbeiten zur Vereinfachung der Tarifsituationen im Dreiländereck fort. «Fairtiq» wurde beauftragt, das automatische Ticketing im grenzüberschreitenden Verkehr zu verbessern.

Risiken	Projekt-Budget	Nächste Schritte				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nutzung digitaler Angebote f. Fahrplan-, Ticket-, Mobilitätslösungen und Steigerung der Effizienz in der indiv. Mobilität</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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"> Die bestehenden Angebote von «Umob» und V-Mobil sollen im Austausch mit den entsprechenden Akteuren hinsichtlich Ausweitung auf Liechtenstein und die Region W-FL-V geprüft werden. Die am besten geeignete Variante ist weiterzuentwickeln. Der Fokus liegt nach wie vor auf einer Plattform, welche den Zugang zu alternativen und multimodalen Mobilitätsformen vereinfacht. Die Arbeiten zur Vereinfachung der Tarifsituation im Dreiländereck werden fortgeführt.
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 Mobilitätsangeboten 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 in den Berichtsjahren

Die Massnahme 2.02 wurde mit der Massnahme 1.09 zusammengeführt, da eine einzige Mobilitätsplattform angestrebt wird, welche alle Mobilitätsangebote (Fuss-/Radverkehr, ÖV, MIV) beinhaltet. Aufgrund der überwiegenden Bedeutung des Arbeits- bzw. Pendlerverkehrs am Verkehrsaufkommen wird nach wie vor eine Plattform als zielführend erachtet, welche insbesondere den Zugang zu alternativen Mobilitätsformen und multimodalen Wegeketten, inklusive MIV im Bereich Ride-Sharing, Fahrgemeinschaften usw., vereinfacht. Es sollen einfache Ticketlösungen angestrebt werden. Zudem soll möglichst nur eine Mobilitätsplattform für Liechtenstein und die funktional zugehörigen Räume im grenznahen Ausland angestrebt werden.

Das AHR führte die Arbeiten zu dieser Massnahme in den Berichtsjahren weiter und stand im Austausch mit verschiedenen Akteuren. Die bisher genauer betrachtete Plattform «Whim» meldete im Jahr 2024 Insolvenz an und wurde von der Mobilitätsplattform «Umob» übernommen. Mindestens teilweise wurden die bisherigen Funktionalitäten von «Whim» in die «Umob»-App überführt. Erste Mobilitätsangebote in der Schweiz sowie im Vorarlberg sind bereits in der App integriert. Ausserdem beinhaltet auch die Mobilitätsplattform von V-Mobil bzw. der V-Mobil-Routenplaner verschiedene Mobilitätsangebote im funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg inklusive entsprechendem Routing. Ein weiterer wichtiger Aspekt vor dem Hintergrund von einfach zugänglichen Mobilitätsangeboten sind einfache und verständliche Tarifstrukturen. Die trilaterale Fachgruppe ÖV führte hierzu ihre Arbeiten in den Berichtsjahren fort. Das Unternehmen «Fairtiq», welches innovative und basierend auf Ortsungsdaten automatisierte Ticketing-Optionen im öffentlichen Verkehr anbietet, wurde beauftragt, das grenzüberschreitende automatische Ticketing im Raum Werdenberg-Liechtenstein-Vorarlberg zu optimieren. Bisher mussten Reisende im grenzüberschreitenden Verkehr manuell die Tarifregion wechseln. Dies soll künftig automatisiert und für den Endnutzer somit vereinfacht werden. LIEmobil stand zudem mit dem Tarifverbund Vorarlberg (VVV) und dem Ostschweizer Tarifverbund (OTV) in Kontakt, um weitere Verbesserungen in Angriff zu nehmen.

Nächste Massnahmen

Diese Massnahme wird im laufenden Jahr von Seiten AHR, ATG und LIEmobil weiterverfolgt. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen bei «Whim» bzw. «Umob» werden hier zusätzliche Abklärungen vorgenommen. Ebenfalls soll ein Austausch mit V-Mobil stattfinden. Das Ziel ist es, verschiedene Optionen für eine Mobilitätsplattform einander gegenüberzustellen und anschliessend die beste Variante für Liechtenstein sowie die zugehörigen Gebiete im grenznahen Ausland weiterzuentwickeln. Der Hauptnutzen soll auf den Pendlerverkehr ausgerichtet werden. Die weiteren Schritte sind zudem mit LIEmobil zu koordinieren. Die Optimierung des grenzüberschreitenden Ticketings von Seiten «Fairtiq» soll bis Anfang 2026 abgeschlossen werden. LIEmobil bleibt zudem im Austausch mit dem Tarifverbund Vorarlberg (VVV) und dem Ostschweizer Tarifverbund (OTV).

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 Hauptdroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptdroutennetz

- 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. Angebotsweiterung 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		2022												2023												2024												2025												2026												2027												2028												Umsetzungsgrad in Prozent [%]
Projekt	Legende	I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				20																																				
		AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																																																																				
Lückenschluss Hauptradroutennetz		[Grid with colored cells representing project progress]																																																20																																				
Erweiterung Hauptradroutennetz		[Grid with colored cells representing project progress]																																																20																																				
Überpr./Erweit. (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellw.		[Grid with colored cells representing project progress]																																																20																																				
Überpr./Erweit. (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radw. in Hangl.		[Grid with colored cells representing project progress]																																																20																																				
Legende		AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt ATG: Submission / Bau ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																																																																																				
Projektabhängigkeiten		• 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 Radroutennetzes beschleunigen. • Siehe Rückseite																																																																																				
Erreichte Meilensteine		• Routennetze und Massnahmenblätter sowie «Regelung Zuständigkeiten» im Entwurf finalisiert. • Bilaterale Gemeindegespräche mit allen Liechtensteiner Gemeinden durchgeführt. • Konzeptunterlagen für Vernehmlassung überarbeitet. • Vernehmlassung durchgeführt und Ergebnisse ausgewertet. • Erste Sofortmassnahmen realisiert.																																																																																				
Nächste Schritte		• Inputs aus der Vernehmlassung entsprechend Entscheid des Lenkungsausschusses in Konzept einarbeiten. • Konzept der Regierung zur Genehmigung unterbreiten. • Sofortmassnahmen zugunsten des Radverkehrs weiter vorantreiben																																																																																				
Projektorganisation																																																																																						
Projekt-Budget		<table border="1"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Überarbeitung (Haupt-) Radroutennetz Liechtenstein</td> <td>[Green]</td> </tr> </table> <p>Legende: [Green] Budget eingehalten [Yellow] Budget kritisch [Red] Budget überschritten</p>																																																Projekt	Status	Überarbeitung (Haupt-) Radroutennetz Liechtenstein	[Green]																																	
Projekt	Status																																																																																					
Überarbeitung (Haupt-) Radroutennetz Liechtenstein	[Green]																																																																																					
Risiken																																																																																						

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

Massnahmenbesrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Der Grossteil des Hauptroutennetzes, welcher auf und entlang von bestehenden Verkehrsanlagen realisiert werden konnte, wurde rasch erstellt. Derzeit fehlen noch Teilstücke, insbesondere auch Querverbindungen, welche aufgrund von fehlendem Grundeigentum noch nicht realisiert werden konnten. Der Lückenschluss soll nun angegangen werden (1.10). Das Hauptroutennetz verbindet die Quell- und Zielorte (Arbeitsstätten bzw. Wohngebiete) möglichst gradlinig und direkt. Die Erweiterung des Hauptroutennetzes 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 Hauptroutennetzes in den Hanglagen geprüft werden (1.13).

Massnahmen in den Berichtsjahren

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurden die Routennetze Alltag und Freizeit sowie die Massnahmenblätter und der Entwurf der Regelung «Zuständigkeiten und Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur zwischen Land und Gemeinden» im Entwurf abgeschlossen. Die bis Mitte 2024 erarbeiteten Konzeptinhalte wurden anschliessend allen Liechtensteiner Gemeinden im Rahmen von Gemeindegesprächen vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Im Anschluss folgte nochmals eine Überarbeitungsphase, in welcher erste Inputs aus den Gemeinden eingearbeitet wurden. Ende 2024 wurden die Konzeptunterlagen bei den Gemeinden und eingeladenen Vereinen/Verbänden in Vernehmlassung geschickt. Nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist im Februar 2025 wurden die Rückmeldungen ausgewertet und gemeinsam mit dem Lenkungsausschuss behandelt. Die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung decken ein breites Themenfeld ab. Es wurden Rückmeldungen zu generellen mobilitätsbezogenen Strategien, zum Freizeitverkehr, zu Konflikten mit Naturschutz und Flora & Fauna, zum Thema Mischverkehr und Tempo 30 wie auch spezifischen Radroutenabschnitten und weiteren Themen entgegengenommen. In Abstimmung mit dem begleitenden externen Büro wurden die Inputs aus der Vernehmlassung, soweit möglich und vom Lenkungsausschuss unterstützt, in das Konzept eingearbeitet. Auch in den Jahren 2024 und 2025 wurden mittels Sofortmassnahmen Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt. Konkret konnte, nachdem aufgrund von Vorbehalten der Wildhut die Entscheidung gegen einen neuen Radweg «Schwabbbrünnen» getroffen wurde, die Verbesserung der bestehenden Radwegverbindung entlang der Feldkirchstrasse angegangen werden. Auch entlang der Landstrasse Bendern – Ruggell konnten im Zuge der Erneuerung der Landstrasse Verbesserungen an der Radwegverbindung realisiert werden. Zudem konnte ein erstes Teilstück der Radwegverbindung Schaan-Planken realisiert werden.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten am Hauptroutenkonzept fortgeführt und voraussichtlich abgeschlossen. Zunächst müssen die noch offenen Rückmeldungen aus der Vernehmlassung ebenfalls in das Konzept eingearbeitet werden. Bei Bedarf sind hierfür nochmals Gespräche mit den betroffenen Standortgemeinden zu führen. Nach der Finalisierung des Konzepts soll es bis spätestens 3. Quartal 2026 der Regierung zur Genehmigung unterbreitet werden. Im Anschluss wird die Umsetzung der im Konzept enthaltenen Massnahmen fortgeführt. Je nach Massnahme müssen Vorstudien, Projekte oder weitergehende Variantenstudien und SUP-Verfahren durchlaufen und erarbeitet werden. Manche Massnahmen können auch rascher umgesetzt werden.

Im Jahre 2026 ist die Fortführung des Radwegausbaus entlang der Feldkirchstrasse und zwischen Bendern und Ruggell vorgesehen. Weiter sind am «Schwibboggakreisel» in Bendern sowie an der Essanestrasse im Abschnitt «Gossmadpark» bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr vorgesehen. Zwischen Ruggell und Schellenberg ist im Abschnitt Steinbruch bis Loch vorgesehen, mit dem Bau einer separaten bergwärts führenden Radspur zu beginnen. Bei der Modernisierung der Eisenbahnkreuzungen in Schaan und Nendeln sind diverse bauliche Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr im Bereich der Bahnübergänge geplant. Zudem sind beim Projekt «Knoten Bächlegatter» in Triesen und der

Feldkirchstrasse (Schaan bis Hilti AG) bauliche Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr vorgesehen. Um die Erfahrungen der Radfahrenden bezüglich Stärken und Schwächen der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur erfassen zu können, ist im laufende Jahr 2026 zudem die Lancierung der Plattform «Bikeable.li» vorgesehen.

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		2022												2023												2024												2025												2026												2027												2028												Umsetzungsgrad	
Projekt		I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				in Prozent [%]																					
Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-HS und öff. Einrichtungen		<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation 																																																																																					
<p>Projektorganisation</p> <pre> graph TD Regierung --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] ATG <--> LIE[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)] ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] </pre>		<p>Erreichte Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> Weitere Radabstellanlagen für «LIEbike» zusammen mit Standortgemeinden erstellt. Zusätzliche Radabstellanlagen bei öffentlichen Einrichtungen geplant bzw. erstellt. 																																																																																					
<p>Projekt-Budget</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten 		Projekt	Status	Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen		<p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei Bedarf werden weitere ÖV-Haltestellen und öffentliche Einrichtungen mit Radabstellanlagen ausgestattet. Erarbeitung eines ganzheitlichen Konzepts und Umsetzung davon abgeleiteter Massnahmen. 																																																																																	
Projekt	Status																																																																																						
Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen																																																																																							
<p>Projektabhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																																																																																							
<p>Risiken</p>																																																																																							

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 in den Berichtsjahren

Im Zusammenhang mit der Einführung des Radverleihsystems «LIEbike» wurden bereits in den vergangenen Jahren verschiedene ÖV-Haltestellen mit Radabstellanlagen ausgestattet. Um das Netz an Ausleih- und Rückgabestationen weiter auszubauen, errichtete das ATG zusammen mit den Standortgemeinden und LIEmobil in den Berichtsjahren weitere «LIEbike»-Stationen, auch abseits der ÖV-Haltestellen. Zudem wurden in den Jahren 2024 und 2025 neue Radabstellanlagen in Triesen Maschlina, Bendern Post und Planken Schulhaus geschaffen oder geplant.









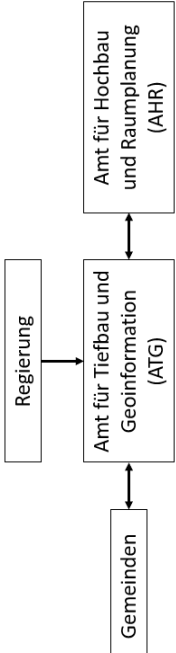



Nächste Massnahmen

Das Radverleihsystem von LIEmobil, «LIEbike», wird weiter betrieben. Sofern sich daraus weiterer Bedarf an Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen ergeben sollte, wird das ATG diesen laufend überprüfen und nach Möglichkeit entsprechende Abstellanlagen realisieren. Sofern Interesse an Radabstellanlagen bei öffentlichen Einrichtungen besteht, wird das ATG auch diese nach Möglichkeit errichten. Zudem ist geplant, ab Ende 2026 ein ganzheitliches Konzept zur Einrichtung von Radabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen zu erarbeiten und daraus resultierende Massnahmen anschliessend umzusetzen. Dies muss auf Grundlage der wichtigsten Erkenntnisse aus dem Pilotbetrieb «LIEbike», dem in Überarbeitung befindlichen Hauptradroutenkonzept des Landes (vgl. Massnahmen 1.10 bis 1.13) sowie dem Konzept «Haltestelle der Zukunft» erfolgen.

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 Radwegsinalisation
- 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 Industriebüchlers 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV		
Landesweite Anpassung der Radwegsignalisation																			5
Legende  AHR: Initialisierung / Konzept  AHR: Umsetzung  ATG: Studien / Konzepte  ATG: Vorprojekt / Projekt  AHR: Genehmigung/Beschlussfassung  ATG: Submission / Bau  AHR & ATG: Daueraufgabe  AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																			
Projektorganisation																			
<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 																			
Erreichte Meilensteine																			
	<ul style="list-style-type: none"> Radwegsignalisation entlang der Landstrassen wurde durch das ATG im ganzen Land überprüft. Anpassungen an der Signalisation wurden durch das ATG vorgenommen, zwischenzeitlich auch im Grosskreislauf in Schaan. Abänderung der Signalisationsverordnung (SSV) durch Regierung setzt erneute Überprüfung der Landstrassenabschnitte voraus. 																		
Projekt-Budget																			
<table border="1"> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> <tr> <td>Landesweite Anpassung Radwegsignalisation</td> <td></td> </tr> </table>	Projekt	Status	Landesweite Anpassung Radwegsignalisation		Legende:  Budget eingehalten  Budget kritisch  Budget überschritten														
Projekt	Status																		
Landesweite Anpassung Radwegsignalisation																			
Nächste Schritte																			
	<ul style="list-style-type: none"> Erneute Überprüfung des Landstrassennetzes durch das ATG aufgrund der angepassten Signalisationsverordnung. Überprüfung und Verbesserung der Signalisation abseits der Landstrassen muss durch jeweilige Standortgemeinden erfolgen. 																		

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 soll mehr Klarheit und Sicherheit für Radfahrer und auch Fussgänger schaffen.

Massnahmen in den Berichtsjahren

Die Radwegsignalisation entlang der Landstrassen konnte bereits im Jahr 2022 durch das ATG landesweit überprüft werden. Kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen wurden realisiert, z. B. betreffend Beschriftung und Markierung. Längerfristige Massnahmen, z. B. Anpassungen an den Vortrittsregimen, werden laufend weiterverfolgt. Einzig im Grosskreis in Schaan konnte das ATG die Signalisation «Fuss- und Radwege» erst in den Berichtsjahren zu «Fusswegen mit Radfahrern gestattet» ändern. Grund dafür waren die noch andauernden Bauarbeiten im Grosskreis. Mit diesen Anpassungen wurde es den schnellen Radfahrern ermöglicht, freiwillig die Strassenfahrbahn zu benutzen. Dies war mit der vorherigen Signalisation verboten. Zudem wurden Motorfahrräder mit Tretunterstützung bis 45 km/h («schnelle E-Bikes») so verpflichtet, den Motor auf diesen Fusswegen auszuschalten oder mit eingeschaltetem Motor die Strassenfahrbahn zu benutzen. Aufgrund einer Anpassung der Strassensignalisationsverordnung (SSV) durch die Regierung veränderten sich die Rahmenbedingungen für die Signalisation von Geh- und Radwegen per 1. September 2025: Damit auf «Fusswegen mit Radfahrern gestattet» keine schnellen E-Bikes, Motorfahrräder oder E-Cargobikes verkehren, muss zusätzlich die Zusatztafel «Motorfahrrad verboten» angebracht werden. Denn während das Symbol «Fahrrad» alle Fahrräder und Motorfahrräder einschliesst, sind vom Symbol «Motorfahrrad» nur die schnellen E-Bikes, Motorfahrräder und E-Cargobikes betroffen.

Nächste Massnahmen

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen durch die angepasste Signalisationsverordnung ist eine erneute Überprüfung des gesamten Landstrassennetzes durch das ATG erforderlich. Bei Bedarf werden die entsprechenden Signale angepasst. Abseits der Landstrassen liegt die Zuständigkeit zur Überprüfung und Anpassung der Radwegsignalisation derzeit bei den Standortgemeinden. Gegebenenfalls kann sich diese Zuständigkeit später nochmals ändern, zumal die hierfür massgebende Regelung im Rahmen des Liechtensteiner Hauptradrouthenetzes (vgl. Massnahmen 1.10 bis 1.13) im Entwurf mit Änderungen versehen ist.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.03: Optimierung der Kombination von ÖV und Radverkehr
- 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
- 3.06: 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

2.03 Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

Zeitschiene		2022												2023												2024												2025												2026												2027												2028												Umsetzungsgrad	
Projekt		I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				in Prozent [%]																					
Verkehrsversuch: Pfortneranlage Zollstrasse, Schaan		●																																																100																																					
Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs																																																		15																																					
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		<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), (1.08), 2.03) Strassengesetz/Expropriationsgesetz: Das Vorliegen dieser beiden Gesetze würde die Realisierung der erarbeiteten Massnahmen beschleunigen. Siehe Rückseite 																																																																																					
Projektorganisation		<pre> graph TD Reg[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation ATG] ATG <--> LIE[Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil LIEEmobil] ATG <--> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung AHR] </pre>																																																																																					
Erreichte Meilensteine		<ul style="list-style-type: none"> Konzeptionelle Überlegungen zu Pfortneranlagen für den öff. Verkehr im Rahmen des Busbevorzugungskonzepts. Verkehrsversuch «Pfortneranlage an der Zollstrasse, Schaan» durch LIEEmobil im Jahr 2022 durchgeführt. Pilotversuch zu «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» 2024 an mehreren Standorten durchgeführt. Optimierungen an Lichtsignalanlagen zugunsten des öffentlichen Verkehrs durchgeführt. 																																																																																					
Nächste Schritte		<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung weiterer Busbevorzugungsmassnahmen entsprechend ihrer Prioritäten, auch im Zusammenhang mit Pfortneranlagen. Umgestaltung des Knotens Rietstrasse-Vorarlbergerstrasse mit Busbevorzugung. 																																																																																					
Risiken		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verkehrsversuch: Pfortneranlage Zollstrasse, Schaan</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <ul style="list-style-type: none"> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten 																																																Projekt	Status	Verkehrsversuch: Pfortneranlage Zollstrasse, Schaan		Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs																																	
Projekt	Status																																																																																						
Verkehrsversuch: Pfortneranlage Zollstrasse, Schaan																																																																																							
Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öff. Verkehrs																																																																																							

2.03 Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Bestehen keine separaten Busspuren bzw. ist es nicht möglich, solche zu realisieren, kann mittels Pfortneranlagen 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 (erweiterter Pfortnerbetrieb) bei bestehenden Pfortneranlagen die Auswirkung auf ÖV und MIV überprüft werden.

Massnahmen in den Berichtsjahren

Im Rahmen der Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts Liechtenstein (vgl. Massnahme 1.04) wurden die übergeordneten konzeptionellen Überlegungen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV angestellt. Die bestehenden Pfortneranlagen wurden gemäss Regierungsbeschluss (LNR 2017-1160) bisher stets wie reguläre Lichtsignalanlagen betrieben. Das heisst, sie ermöglichen dem Bus unmittelbar bei der Lichtsignalanlage ein einfacheres Einfädeln in die Normalspur. Das überarbeitete Busbevorzugungskonzept enthält erstmals auch Überlegungen zu «echten» Pfortneranlagen mit Dosierung des MIV. Das heisst, dass mittels Rotlichtphasen der Verkehr vor staubelasteten Stellen zurückgehalten und nur dosiert abgelassen wird. Dies erlaubt es, den Verkehrsfluss an den bisher staubelasteten Stellen im Strassenetz flüssig zu halten. Mittels eigener Fahrspuren oder Nutzung der Gegenfahrbahn wird es dem Bus zudem ermöglicht, den aufgehaltenen Verkehr zu umfahren bzw. zu überholen. Im Jahr 2022 wurde das überarbeitete Busbevorzugungskonzept von der Regierung genehmigt. Von Seiten ATG werden die Busbevorzugungsmassnahmen gemäss dem im Konzept zugewiesenen Prioritäten bearbeitet. In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurden die Pilotversuche zu «nicht überholbaren Busbuchten» durchgeführt und ausgewertet. An den Bushaltestellen «Eschen, Presta» und «Schaan, Ivoclar», welche beide mit Busbuchten ausgestattet sind, wurde der Verkehr während des Fahrgastwechsels hinter dem Bus mittels Baustellen-LSA aufgehalten. Der erwartete Nutzen in Form von Fahrtzeitgewinnen für den Bus konnte bei diesen Versuchen jedoch nicht bestätigt werden. Als Grund hierfür kann u.a. der zu wenig schnell abfließende Verkehr vor dem Bus bzw. zu kurze Fahrgastwechsel genannt werden. Der Ansatz von «nicht überholbaren Busbuchten» wird deshalb nicht weiterverfolgt. Des Weiteren wurde in der Äulestrasse in Vaduz ein Verkehrsversuch zum «flächigen Queren für Fussgänger» durchgeführt. Dabei wurden auch die Auswirkungen der Linkseinbiege- und Linksabbiegevorgänge auf den Verkehrsfluss sowie den Busverkehr untersucht (vgl. auch Massnahme 1.04). Bevor das künftige Verkehrsregime in der Äulestrasse basierend auf den Versuchsergebnissen definiert werden konnte, musste zunächst Klarheit bezüglich des künftigen Standorts der heute bestehenden Haltestelle «Vaduz, Post» gewonnen werden. Im laufenden Jahr, im März 2026, nahm die Vaduzer Stimmbewölkerung den entsprechenden Verpflichtungskredit zur Neugestaltung des Marktplatzes inklusive Buserminal deutlich an. Des Weiteren wurde in den Berichtsjahren 2024 und 2025 die bestehende LSA bei der Haltestelle «Schaan Rheindenkmal» schalltechnisch optimiert, sodass sie auf Anforderung der Busse als Pfortneranlage den Verkehr zurückhält und für den Bus Fahrtzeitgewinne in Fahrtrichtung Schaan Zentrum generiert. Ausserdem wurde die LSA im Bereich «Schaan Bahnhof» technisch optimiert, sodass die wegfahrenden Busse nun prioritär behandelt werden und hierdurch weniger Fahrtzeitverluste entstehen.

Nächste Massnahmen

Die Massnahmen des Busbevorzugungskonzepts werden durch das ATG auch im laufenden Jahr weiterverfolgt. In Abstimmung mit dem AHR, LIEmobil sowie den Standortgemeinden und entsprechend dem im Konzept zugewiesenen Prioritäten. Unter anderem laufen in Abstimmung mit der Gemeinde Mauren-Schaanwald derzeit die Arbeiten zur Umgestaltung des Knotens Rietstrasse-Vorarlbergerstrasse zwecks Optimierung der Bedingungen für den Bus. Die Wartezeiten am Knoten des von Mauren kommenden Busses sollen möglichst eliminiert werden. Voraussichtlich wird eine Kreisellösung angestrebt. Das ATG und die Gemeinde Vaduz führen im laufenden Jahr zudem die Arbeiten hinsichtlich des künftigen Verkehrsregimes in der Äulestrasse in gegenseitiger Koordination fort.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil

Monitoring Mobilitätskonzept 2030

Berichtsjahre 2024 und 2025

- 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, Stauängen 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		2022												2023												2024												2025												2026												2027												2028												Umsetzungsgrad																																																																																																															
Projekt	in Prozent [%]	I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				in Prozent [%]																																																																																																																																			
		Aktive Beobachtung v. grenznahen Eisenbahninfrastrukturprojekten																								Daueraufgabe		AHR & ATG: Projekt beendet		AHR & ATG: Daueraufgabe		AHR: Genehmigung/Beschlussfassung		ATG: Submission / Bau		AHR: Umsetzung		ATG: Vorprojekt / Projekt		AHR: Initialisierung / Konzept		ATG: Studien / Konzepte		AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung		ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation		Umsetzungsgrad																																																																																																																																																					
Legende AHR: Initialisierung / Konzept ATG: Studien / Konzepte AHR: Umsetzung ATG: Vorprojekt / Projekt AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet		<p>Projektorganisation</p>																																																<p>Projekt-Budget</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aktive Beobachtung grenznaher Eisenbahnprojekten</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </p>																																																Projekt	Status	Aktive Beobachtung grenznaher Eisenbahnprojekten		<p>Erreichte Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> Sitzungen im Rahmen des trinationalen Lenkungsausschusses FL.A.CH mit Österreich und der Schweiz durchgeführt. Überprüfung des künftigen Einbezugs Deutschlands im Rahmen des trinationalen Lenkungsausschusses. IBK-Strategie-Projekt BODANRAIL 2045 weiterbearbeitet 																																																<p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> Dauerhafte aktive Beobachtung der grenznahen Eisenbahnprojekte mit Einfluss auf Liechtenstein 																																															
Projekt	Status																																																																																																																																																																																																				
Aktive Beobachtung grenznaher Eisenbahnprojekten																																																																																																																																																																																																					
<p>Projektabhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 		<p>Risiken</p>																																																																																																																																																																																																			

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 in den Berichtsjahren

In den Berichtsjahren fanden zwei weitere Sitzungen des trilateralen Lenkungsausschusses «Bahn» statt. Im Jahr 2024 fand der gemeinsame Austausch mit Vertretern der Republik Österreich und der Schweizer Eidgenossenschaft unter Vorsitz des Landes Liechtenstein in Vaduz statt. Im Jahr 2025 fand die Sitzung in Zell am See (A) statt. Im Rahmen des trilateralen Lenkungsausschusses «Eisenbahn» wird das Ziel verfolgt, den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Schiene koordiniert, effizienter, sicherer und nachhaltiger zu gestalten. Ausserdem steht der Austausch zu länderspezifischen Entwicklungen und Planungen im Zentrum. Ende 2025 wurde eine Untergruppe eingerichtet, um die Aufspaltung des bestehenden Lenkungsausschusses in ein regionales Koordinationsgremium mit den zusätzlichen Mitgliedern Baden-Württemberg und Bayern sowie in ein bilaterales Gremium Schweiz-Österreich zur Koordination ihrer bestehenden bilateralen Vereinbarungen, wie z.B. die Verlagerung im Güterverkehr, zu prüfen. Der Rückzug Liechtensteins aus dem trinationalen Lenkungsausschuss und die Verlagerung der regionalen Belange begründet sich im nicht realisierten zweigleisigen Ausbau der Strecke Feldkirch-Buchs. Damit erfolgen auf diesem Streckenabschnitt auf absehbare Zeit keine Infrastrukturausbauten, welche eine trinationale Koordination erfordern würden. Die Regierungschefs der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) beschlossen bereits im Jahr 2022 das IBK-Strategie-Projekt BODANRAIL 2045. Dieses fusst auf der IBK-Strategie 2023-2027 und zielt insbesondere auf kürzere Reisezeiten, mehr Direktverbindungen und besser abgestimmte Anschlüsse im Bodenseeraum. In den Jahren 2024 und 2025 wurde in diesem Zusammenhang in einem ersten Schritt ein Abgleich zwischen bestehenden ÖV-Angeboten bzw. ÖV-Planungen und dem Zielbild 2045 vorgenommen. Ausserdem konnte mit Fahrplanwechsel im Dezember 2024 nach erfolgtem Doppelspurausbau der SBB-Rheintallinie diese in Betrieb genommen werden. Die SBB-Interregio-Verbindungen Richtung Sargans-Chur und St.Gallen-Zürich werden seither im Halbstundentakt angeboten. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit Liechtensteins vor dem Hintergrund dieses Angebotsausbaus wurde per Dezember 2024 zudem das Busangebot für die Region Werdenberg-Liechtenstein überarbeitet und eingeführt. Dieses umfasst zu den Hauptverkehrszeiten u.a. umsteigefreie und viertelstündliche Busverbindungen von Gams via Buchs und Schaan bis Vaduz. Auf der Schweizer Seite wurden des Weiteren die Arbeiten im Zusammenhang mit dem zusätzlichen Bahnhalt «Trübbach Fährhütten» fortgeführt. Der Railjet Wien-Zürich verbleibt mittelfristig auf der bestehenden Achse.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr werden die grenznahen Eisenbahninfrastrukturprojekte mit Einfluss auf Liechtenstein aktiv beobachtet und bezüglich der Auswirkungen auf Liechtenstein überprüft. Hierzu wird der Austausch im Rahmen des trilateralen Lenkungsausschusses «Eisenbahn» vorerst weitergeführt, im Jahr 2026 unter Vorsitz der Schweiz. Im Verlauf des Jahres 2026 werden die Ergebnisse der Untergruppe bezüglich der Optionen zur Aufspaltung des bestehenden Lenkungsausschusses erwartet. Das Projekt BODANRAIL 2045 wird im laufenden Jahr weiterbearbeitet, nebst der IBK-Kommission Verkehr wird daran auch ein externes Fachbüro beteiligt sein. Der Fokus liegt weiterhin auf dem Abgleich des Zielbilds 2045 mit den verschiedenen nationalen Planungen und allfälligen inhaltlichen oder zeitlichen Abweichungen. Ausserdem werden auch die Arbeiten für den zusätzlichen Bahnhalt Trübbach «Fährhütten» durch die Schweizer Akteure fortgeführt und von Liechtensteiner Seite beobachtet. Eine Inbetriebnahme ist derzeit für das Jahr 2029 geplant.

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		2022												2023												2024												2025												2026												2027												2028												Umsetzungsgrad	
Projekt	Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag	I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				in Prozent [%]																																					
		Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR & ATG: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																										7																																																											
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 																																																		<ul style="list-style-type: none"> Dialogverfahren und Masterplanung in Unterbernern (3.09, 3.10) 2024 abgeschlossen. Arbeiten zur Vertiefung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) wieder aufgenommen und fortgeführt. Studie zu möglichem Standort für Fuss- und Radverkehrsbrücke durch Gemeinde Gamprin erarbeitet. Massnahme im B-Horizont des Agglomerationsprogramms W-FL eingegeben. 																																					
Risiken		Projekt-Budget																																																Nächste Schritte																																					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag</td> <td style="background-color:lightgreen;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>																																																Projekt	Status	Langsamverkehrsbrücke Bendern-Haag		<ul style="list-style-type: none"> Vertiefung des GVK zur Klärung der Verkehrsführung von ÖV, Fuss- und Radverkehr wird fortgeführt. Finden eines Konsens mit den Beteiligten auf Schweizer Seite hinsichtlich Priorität des Handlungsbedarfs. Gemeinsame Standortevaluation bzw. Bereinigung des möglichen Brückenstandorts unter allen Beteiligten. Anschliessend weitere Projektvertiefung. 																																	
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 Verkehrspur genutzt werden.

Massnahmen in den Berichtsjahren

Der übergeordnete Rahmen für die künftige Verkehrsführung und somit auch für eine Fuss- und Radverkehrsbrücke im Bereich Bendern-Haag wird durch das von der Regierung zur Kenntnis genommene Gesamtverkehrskonzept Haag-Bendern (GVK) sowie das städtebauliche Konzept Unterbendern (SBK) vorgegeben. Basierend auf dem SBK startete die Gemeinde 2023 ein Dialogverfahren, um die Ergebnisse von GVK und SBK in einen Masterplan zu überführen. Im März 2024 wurde dieser von der Regierung zur Kenntnis genommen. Das ATG nahm daraufhin die Arbeiten zur Vertiefung des GVK, welche zuvor aufgrund der noch ausstehenden Ergebnisse des Masterplans pausiert werden mussten, wieder auf. Basierend auf den Ergebnissen der Masterplanung Unterbendern sind dabei die Verkehrsführungen für ÖV, Fuss- und Radverkehr zu klären. Diese Arbeiten sind aktuell noch im Gang. Des Weiteren erarbeitete die Gemeinde Gamprin in den Berichtsjahren eine Studie zu möglichen Standorten für eine rheinquerende Fuss- und Radverkehrsbrücke im Raum Unterbendern. Dabei zeigte sich, dass ein Standort rund 100 Meter nördlich der bestehenden MIV-Brücke aus Liechtensteiner Perspektive am sinnvollsten wäre. Es handelt sich hierbei um eine Betrachtung aus Liechtensteiner Sicht, weil dem Handlungsbedarf hinsichtlich Fuss- und Radverkehrsbrücke auf Seiten der betroffenen Schweizer Akteure derzeit nicht dieselbe Priorität zugesprochen wird. Diese Studie wurde somit ohne Schweizer Beteiligung durchgeführt. Auf der Schweizer Seite ist die Standortfrage noch ungeklärt. Vor diesem Hintergrund musste die Massnahme «Fuss- und Radverkehrsbrücke Bendern-Haag» im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation als B-Massnahme mit Umsetzungszeitraum 2032 bis 2035 eingegeben werden. Eine Eingabe als A-Massnahme (Horizont 2028 bis 2032) hätte das Vorliegen eines weiter fortgeschrittenen Bearbeitungsstands vorausgesetzt. Das Agglomerationsprogramm W-FL wurde Anfang 2025 beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Bern zur Prüfung eingereicht. Gemäss Mitteilung des ARE vom Juni 2026 fiel das Ergebnis dieser Prüfung negativ aus, wodurch keine finanzielle Beteiligung des Bundes an den Massnahmen der 5. Programmgeneration (A-Horizont) in Aussicht gestellt wurde.

Nächste Massnahmen

Das ATG führt die Arbeiten im Zusammenhang mit der Vertiefung des GVK im kommenden Jahr fort. Die Verkehrsführung der verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere von ÖV, Fuss- und Radverkehr, ist auf Grundlage des Masterplans Unterbendern wie auch auf Basis des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes zu konkretisieren. Ebenfalls sind die Ergebnisse der durch die Gemeinde Gamprin durchgeführten Standortevaluation entsprechend zu berücksichtigen. Diese Tätigkeit ist sowohl mit der Standortgemeinde wie auch den Nachbargemeinden und den betroffenen Schweizer Akteuren und LEMobil abzustimmen. Hinsichtlich der Fuss- und Radverkehrsbrücke Haag-Bendern liegt die Federführung bei der Gemeinde Gamprin. Bevor das Projekt weiter vertieft werden kann, muss die Standortfrage auf der Schweizer Seite des Rheins geklärt werden. Dies setzt Einräumung entsprechender Priorität für dieses Projekt durch die betroffenen Schweizer Akteure und das Finden eines gemeinsamen Konsens hinsichtlich Brückenstandort voraus. Zusätzlich bedarf es der Unterstützung durch den Kanton St.Gallen und das Land Liechtenstein.

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 Bendorf-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendorf: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendorf
- 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV
Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald																	25
Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Balzers																	0
Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken																	15

Legende

- AHR: Initialisierung / Konzept
- AHR: Umsetzung
- ATG: Studien / Konzepte
- ATG: Vorprojekt / Projekt

AHR & ATG:

- AHR: Genehmigung/Beschlussfassung
- ATG: Submission / Bau

AHR & ATG:

- AHR & ATG: Daueraufgabe
- AHR & ATG: Projekt beendet

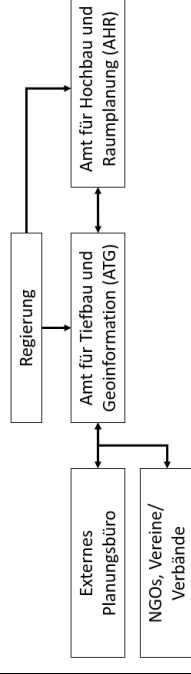
AHR & ATG:

- Amt f. Hochbau und Raumplanung
- Amt f. Tiefbau und Geoinformation

Projektabhängigkeiten

- Ist Teil von Leitprojekt 7: Ausbau Radwegnetz (1.10, 1.11, 1.12, 1.13, 1.15, 3.11)
- Siehe Rückseite

Projektorganisation



Erreichte Meilensteine

- Die Überarbeitung des Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetzes und Erarbeitung der 5. Generation des Agglomerationsprogramms wurde fortgeführt.
- Projektwettbewerb für «Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell» durchgeführt und Siegerprojekt gewählt.

Risiken

Projekt-Budget

Projekt	Status
Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald	
Fuss- und Radverkehrsbrücke zwischen Triesen und Balzers	
Prüfung der Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken	

Legende:

- Budget eingehalten
- Budget kritisch
- Budget überschritten

Nächste Schritte

- Das Liechtensteiner (Haupt-) Radroutennetz wird weiterbearbeitet.
- Projektierung für «Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell» unter Federführung der Standortgemeinden fortführen.
- Gespräche zwischen den Gemeinden Triesen und Sennwald in Hinblick auf die Realisierung von weiteren Langsamverkehrsbrücken in Ruggell werden fortgeführt.

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 in den Berichtsjahren

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 trieb das AHR die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Hauptradroutenkonzept sowie dem Agglomerationsprogramm W-FL der 5. Generation weiter voran. Letzteres wurde Anfang 2025 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Beide Instrumente bilden wichtige Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit zusätzlichen Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein.

Unter Federführung der Gemeinden Ruggell und Sennwald wurde für das Projekt «Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald» in den Jahren 2024 und 2025 eine Vorstudie ausgearbeitet und anschliessend ein öffentlicher Projektwettbewerb durchgeführt. Es wurde ein Standort direkt südlich der bestehenden MIV-Brücke vorgesehen. Es konnte im Herbst 2025 ein Siegerprojekt ermittelt werden, welches von den Gemeinderäten Sennwald und Ruggell den Zuschlag erhielt. In der Folge wurden die Vorbereitungen für die weiteren Projektschritte in Angriff genommen. Bezüglich einer weiteren Radverkehrsbrücke in Triesen oder zwischen Triesen und Balzers liegt die Federführung weiterhin bei den Standortgemeinden. Für weitere Arbeiten in diese Richtung bedarf es einer gemeinsamen Haltung der beteiligten Akteure beidseits des Rheins. Diese liegt aktuell nicht vor.

Gemäss Mitteilung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) im Juni 2026 fiel die Prüfung der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein negativ aus, wodurch keine finanzielle Beteiligung des Bundes an den vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen (A-Horizont) in Aussicht gestellt wurde.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr wird die Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes durch das AHR fortgeführt. Dieses Konzept stellt eine wichtige Grundlage für zusätzliche Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein dar. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms W-FL der 5. Generation wurde der Fuss- und Radverkehrsbrücke Ruggell-Sennwald der Umsetzungshorizont A im Zeitraum 2028-2032 zugewiesen. Entsprechend werden die Projektierungsarbeiten für dieses Projekt durch die betroffenen Gemeinden im laufenden Jahr weiter fortgeführt.. Aufgrund des negativen Prüfergebnisses des Bundes zur 5. Generation des Agglomerationsprogramms müssen zunächst jedoch alternative Finanzierungs- und Realisierungsmöglichkeiten geprüft werden. Hinsichtlich weiterer Fuss- und Radverkehrsbrücken über den Rhein liegt die Federführung ebenfalls bei den Standortgemeinden. Zumal im Agglomerationsprogramm W-FL der 5. Generation entsprechende Brücken in Triesen/Sevelen und Balzers/Sargans als Massnahmen des C-Horizonts mit voraussichtlicher Umsetzung nach 2035 enthalten sind, gilt es, auch diese Projekte künftig weiterzuverfolgen. Insbesondere betreffend der Brücke Triesen/Sevelen sind durch die Standortgemeinden gemeinsame Gespräche zu führen bzw. eine gemeinsame Projektabstimmung zu finden. Auf dieser Basis können anschliessend Standortuntersuchungen durchgeführt werden. Die Radbrücke Balzers-Sargans ist aus Sicht des Landes als langfristige Massnahme einzustufen. Im Rahmen von Wunschlinienbetrachtungen des Hauptradroutennetzes wurde diesbezüglich Potenzial geortet. Weitere Arbeitsschritte wurden diesbezüglich nicht vorgenommen.

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 Radwegsinalisation
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.04: Prüfung der Verpflichtung der staatsnahen Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion
- 2.05: Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3.06: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke Bendern-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 Industriebringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone

Zeitschiene		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad							
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]					
Projekt		Realisierung Industriebring. Vaduz-Triesen und Verlegung Radweg																35					
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt		AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet ● AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																					
Projektabhängigkeiten		<ul style="list-style-type: none"> LP 5 entspricht der Massnahme 3.06 Siehe Rückseite 																					
Projektorganisation		<pre> graph TD AU[Amt für Umwelt AU] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation ATG] ATG --> ABS[Bevölkerungsschutz ABS] R[Regierung] --> AU R --> ATG </pre>																					
Erreichte Meilensteine		<ul style="list-style-type: none"> Entscheid des Staatsgerichtshofs zugunsten des Projekts Ende 2023. Bauprojekt und Kostenvoranschlag aktualisiert Bericht und Antrag für Verpflichtungskredit erarbeitet und im Dezember 2024 vom Landtag genehmigt. Ausschreibung der Planerarbeiten und Vergabe derselben durchgeführt. 																					
Projekt-Budget		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">Realisierung Industriebring. Vaduz-Triesen u. Verlegung Radweg</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p> Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </p>																Projekt		Status	Realisierung Industriebring. Vaduz-Triesen u. Verlegung Radweg		
Projekt		Status																					
Realisierung Industriebring. Vaduz-Triesen u. Verlegung Radweg																							
Risiken		Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> Detailplanungen des Projekts durchführen. Beantragung der Baubewilligung(en). Ausschreibung Baumeisterarbeiten. Anschliessend Realisierung. 																					

3.06 Realisierung des Industriebüblers 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 in den Berichtsjahren

Im Jahr 2022 entschied die Regierung positiv über das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Industriebüblers Vaduz-Triesen mit Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone. Ein Anwohner legte in der Folge Beschwerde gegen diesen Entscheid ein. Die Projektarbeiten wurden aufgrund dessen pausiert, bis Ende 2023 das Urteil des Staatsgerichtshofs zugunsten des Projekts gefällt wurde.

Von Seiten ATG konnten anschliessend die Projektarbeiten fortgeführt werden. Das Bauprojekt mit Kostenvoranschlag wurde im Laufe des Jahres 2024 aktualisiert. Auf dieser Basis konnte im Anschluss der Bericht und Antrag zu Händen des Landtags betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredits und die Gewährung von Nachtragskrediten für den Bau der Verbindungsstrasse Rheinbrücke Vaduz bis Industriestrasse Triesen verfasst werden. Der Landtag genehmigte diese im Dezember 2024. Das ATG schrieb darauf folgend die Planungsarbeiten öffentlich aus und konnte den entsprechenden Zuschlag einem Offertsteller erteilen.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr werden von Seiten ATG die Detailplanungen gemeinsam mit dem zugezogenen externen Planer vorgenommen. Ausserdem werden die erforderlichen Baubewilligungen bzw. Bewilligungen bei den verschiedenen Akteuren eingeholt, unter anderem beim Eidgenössischen Rohrleitungsinspektorat und dem Amt für Umwelt. Zudem werden durch das ATG voraussichtlich im laufenden Jahr die Baumeisterarbeiten ausgeschrieben. Der Baubeginn ist gemäss aktuellem Planungsstand für Herbst 2027 vorgesehen, die Fertigstellung derzeit für Ende 2029 bzw. Anfang 2030. Die Projektarbeiten sind weiterhin mit den Tätigkeiten des Amtes für Bevölkerungsschutz im Zusammenhang mit der Sanierung des Rheindamms auf der Liechtensteiner Seite zu koordinieren.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

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

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

Zeitschiene																
Projekt	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]	
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III
Teilausbau: 3 Fahrspuren auf Rheinbrücke (vgl. 2.01)																25
Optimierung Verkehrsknoten beim Rheinübergang («Vollausbau»)																13
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Dauerangabe ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																
Projektabhängigkeiten																
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen (2.01, 3.07) Siehe Rückseite 	Projektorganisation <pre> graph TD Reg[Regierung] --> ProjSteuer[Projektsteuerung: - Amt f. Tiefbau und Geoinformation (ATG) - Tiefbauamt SG - Gemeinde Vaduz] ProjSteuer --> Kanton[Kanton St. Gallen] ProjSteuer <--> ProjLeit[Projektleitung] ProjLeit <--> Ext[Externes Ingenieurbüro] </pre>															
Erreichte Meilensteine																
	<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 Zustandsbeurteilung der Rheinbrücke zusammen mit Kanton St.Gallen durchgeführt. Projekt «Rheinbrückeninstandsetzung» gemeinsam mit Kanton St.Gallen gestartet. 															
Risiken																
	Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> Notwendige Instandsetzungsarbeiten werden durch ATG und Kanton St.Gallen gemeinsam geplant und durchgeführt. Zudem werden in diesem Rahmen Möglichkeiten geprüft, Vorbereitungsarbeiten für eine vierte Fahrspur auf der Rheinbrücke durchzuführen. Ohne Umsetzung der Vorbereitungsarbeiten auf der Rheinbrücke muss der «Vollausbau» voraussichtlich langfristig weiterverfolgt werden. Abstimmung des Handlungsbedarfs hinsichtlich aller Rheinübergänge mit Schweizer Beteiligten im Projekt «Langfriststrategie Rheinübergänge W-FL». 															

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

Massnahmenbeschreibung 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 Industriezubringer Vaduz-Triesen sowie die Optimierung der Verkehrsführung der Zollstrasse inklusive Anbindung des geplanten Landesspitals im Zentrum stehen.

Massnahmen in den Berichtsjahren

Das Projekt «Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang» wurde basierend auf den Erkenntnissen aus dem Verkehrsversuch zur lastrichtungsabhängigen Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke 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 Jahr 2023 wurde durch das ATG und das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen ein externes Büro beauftragt, eine Zustandsbeurteilung der bestehenden Rheinbrücke Vaduz-Sevelen durchzuführen. Aufgrund der Zustandsbeurteilung, welche statische Defizite aufzeigte, wurde durch das ATG ausserdem ein gemeinsames Projekt mit dem Kanton St.Gallen zur Instandsetzung der bestehenden Rheinbrücke gestartet. Per Ende 2025 konnten daraus die folgenden vorgesehenen Massnahmen abgeleitet werden: Ertüchtigung der Querträger, Verstärkung der Kastenplatte und Neubau des Überbaus.

Nächste Massnahmen

Das ATG verfolgt im laufenden Jahr das Projekt «Rheinbrückeninstandsetzung» gemeinsam mit dem Tiefbauamt des Kantons St.Gallen weiter. Es wird das Ziel verfolgt, die zuverlässige und sichere Nutzung der Rheinbrücke in näherer und mittlerer Zukunft sicherstellen zu können. Es werden die erforderlichen Massnahmen hergeleitet und deren Umsetzung vorbereitet. In diesem Rahmen sollen zusätzlich die Möglichkeiten geprüft werden, ob mit geringem Zusatzaufwand allenfalls bereits die Realisierung einer vierten Fahrspur auf der Rheinbrücke vorbereitet werden kann. Sollte das Ergebnis dieser Überprüfung negativ ausfallen, wird ein «Vollausbau» mit vier oder mehr Fahrspuren auf der Rhein- und Autobahnbrücke voraussichtlich langfristig weiterverfolgt und umgesetzt, sobald beide Brücken das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Im Rahmen des Projekts «Langfriststrategie Rheinübergänge W-FL» werden alle Rheinübergänge gemeinsam mit Schweizer Vertretern hinsichtlich Verkehrsnachfrage und Prognose sowie verbleibender Nutzungsdauer der Infrastrukturen untersucht und geeignete Strategien bzw. der bestehende Handlungsbedarf abgeleitet. Vor diesem Hintergrund sind unter Umständen auch nochmals Änderungen bezüglich des Zeitpunkts des «Vollausbaus» der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen möglich. Jedenfalls ist der notwendige Zeitbedarf bzw. der notwendige Vorlauf für einen allfälligen Brückenneubau («Vollausbau») auch in Zukunft nicht ausser Acht zu lassen, auch hinsichtlich der Einreichung allfälliger Massnahmen im Zuge des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes 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 Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone

- 3.09: Rheinbrücke Bendorf-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendorf: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendorf
- 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]
Optimierung Rheinbrücke Bendern-Haag																	20

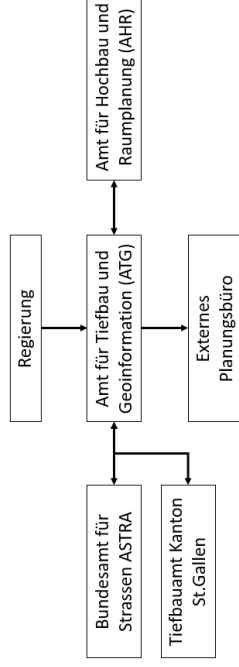
Legende

- AHR: Initialisierung / Konzept (Gelb)
- AHR: Umsetzung (Orange)
- AHR: Genehmigung/Beschlussfassung (Dunkelorange)
- ATG: Studien / Konzepte (Grün)
- ATG: Vorprojekt / Projekt (Hellgrün)
- AHR & ATG: Submission / Bau (Dunkelgrün)
- AHR & ATG: Daueraufgabe (Blau)
- AHR & ATG: Projekt beendet (Schwarz)
- AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung (Weiss)
- ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation (Weiss)

Projektabhängigkeiten

- Ist Teil von Leitprojekt 4: Rheinübergang Bendern-Haag (3.08, 3.09, 3.10)
- Siehe Rückseite

Projektorganisation



Erreichte Meilensteine

- Dialogverfahren und Masterplanung durch Gemeinde abgeschlossen.
- Arbeiten zur Vertiefung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) durch ATG wieder aufgenommen.
- Vorstudie Verkehrsknoten Unterbendern als Grundlage für Brückenneubau gestartet.
- Langfriststrategie Rheinbrücken W-FL gestartet.
- Neubau Rheinbrücke Haag-Bendern als Agglo-Massnahme in C-Horizont beim Bund eingereicht.

Risiken

Nächste Schritte

- Abschluss Vertiefung GVK durch ATG.
- Abschluss Vorstudie Verkehrsknoten Unterbendern.
- Erarbeitung Langfriststrategie Rheinbrücken W-FL und einer gemeinsamen Haltung aller beteiligten Akteuren.
- Vorstudie für Brückenbau.

Projekt	Status
Optimierung Rheinbrücke Bendern-Haag	

Legende:

- Budget eingehalten (Hellgrün)
- Budget kritisch (Gelb)
- Budget überschritten (Rot)

3.09 Rheinbrücke Bendorf-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 Gampprin/Bendorf 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 in den Berichtsjahren

Der übergeordnete Rahmen für die künftige Verkehrsführung im Bereich Bendorf-Haag (3.09, 3.10 sowie 3.08) wird durch das von der Regierung im Jahr 2021 zur Kenntnis genommenen Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie das städtebauliche Konzept Unterbendorf (SBK) und den Masterplan Unterbendorf vorgegeben. Letzterer wurde in den Berichtsjahren 2024 und 2025 durch die Gemeinde finalisiert und auch von der Regierung zur Kenntnis genommen. Auf dieser Grundlage konnten im Anschluss von Seiten des ATG die Arbeiten im Zusammenhang mit der Vertiefung des GVK wieder aufgenommen werden. Im Jahr 2023 musste diese Tätigkeit aufgrund festgestellter Differenzen zwischen GVK und SBK noch pausiert werden. Insbesondere die Verkehrsführung von ÖV und Fuss-/Radverkehr werden in diesem Rahmen untersucht. Von Seiten ATG wurden in den Berichtsjahren ausserdem die Arbeiten für eine Vorstudie zum künftigen Verkehrsknoten Unterbendorf aufgenommen. Dabei werden insbesondere die Fragen nach der künftigen Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen und deren zukunftsgerichteten Dimensionierung bearbeitet. Die Ergebnisse dieser Vorstudie sind massgebend für eine Optimierung bzw. einen Ersatz der bestehenden Rheinbrücke.

Voraussetzung für einen Neubau der Rheinbrücke Haag-Bendorf ist unter anderem auch eine gemeinsame Haltung zwischen allen Projektbeteiligten. Um dies zu erreichen, wurde vor dem Hintergrund des Mobilitätsverhaltens im funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein wurde durch die Geschäftsstelle der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein im Jahr 2025 das Projekt «Langfriststrategie Rheinbrücken W-FL» initiiert. Basierend auf Verkehrsprognosen und der künftig erwarteten Verkehrsnachfrage werden dabei verschiedene infrastrukturelle und organisatorische Massnahmen im kurz-, mittel- und längerfristigen Horizont hergeleitet und aufeinander abgestimmt. Im Gegensatz zu bisherigen Vorhaben liegt der Fokus bei diesem Projekt auf einem engen Austausch zwischen allen Projektbeteiligten, insbesondere auch mit dem ASTRA und dem Kanton St.Gallen. Das Ziel ist ein gemeinsam getragener Konsens zwischen allen Beteiligten. Diese Massnahme wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation deshalb für den C-Horizont vorgesehen. Dies erlaubt es, die Massnahme in einer nächsten Programmgeneration bei ausreichendem Bearbeitungsstand auch direkt in den A-Horizont zu verschieben.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr wird durch das ATG die Vertiefung des GVK weiter vorangetrieben. Ausserdem wird die Vorstudie zur künftigen Ausgestaltung des Verkehrsknotens Unterbendorf weiterbearbeitet. Diese Tätigkeiten sind untereinander zu koordinieren, um eine optimale Infrastruktur für die verschiedenen Verkehrsmittel gewährleisten zu können. Ausserdem sind die verschiedenen betroffenen Akteure einzubeziehen, unter anderem die Gemeinden und LIE mobil. Unter Federführung der Agglo-Geschäftsstelle wird ausserdem das Projekt «Langfriststrategie Rheinübergänge W-FL» weiterbearbeitet, um gemeinsam getragene bedarfsgerechte Massnahmen zur Sicherstellung einer optimalen Erreichbarkeit identifizieren zu können. Ein besonderes Augenmerk wird auf einen engen Austausch mit dem Kanton St.Gallen sowie dem ASTRA gelegt. Sofern ein gemeinsamer Konsens hinsichtlich Brückenneubau gefunden werden konnte, kann anschliessend eine Vorstudie für dieses Vorhaben in Angriff genommen werden.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIE mobil
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptradrouutenetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradrouutenetz

- 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		2022												2023												2024												2025												2026												2027												2028												Umsetzungsgrad	
Projekt	Umsetzung	I				II				III				IV				I				II				III				IV				I				II				III				IV				in Prozent [%]																																					
		Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern		<p>Legende</p> <p>AHR: Initialisierung / Konzept ■ AHR: Umsetzung ■ AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ■ AHR & ATG: Daueraufgabe ■</p> <p>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</p>																																																20																																			
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 ASTRA[Bundesamt für Strassen ASTRA] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation ATG] TGK[Tiefbauamt Kanton St.Gallen] --> ATG Reg[Regierung] --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung AHR] ATG --> EPB[Externes Planungsbüro] </pre>																																																<ul style="list-style-type: none"> Dialogverfahren und Masterplanung durch Gemeinde durchgeführt und finalisiert. Vertiefung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) nach Unterbruch durch ATG weitergetrieben. Vorstudie zum Verkehrsknoten gestartet. 																																					
Risiken		Projekt-Budget																																																Nächste Schritte																																					
		<p>Projekt: Neugestaltung / Optimierung der Verkehrsknoten in Bendern</p> <p>Status: ■ Budget eingehalten ■ Budget kritisch ■ Budget überschritten</p>																																																<ul style="list-style-type: none"> Vertiefung GVK durch ATG fortführen und abschliessen. Finalisierung der Vorstudie zum Verkehrsknoten Unterebendern. Anschliessend Beginn Vorprojekt und SUP-Verfahren. 																																					

3.10 Verkehrslösung Benders: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Benders

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die bestehende Verkehrsführung in Benders 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 Benders-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 in den Berichtsjahren

Der übergeordnete Rahmen für die künftige Verkehrsführung im Raum Benders-Haag (3.09, 3.10 sowie 3.08) wird durch das von der Regierung im Jahr 2021 zur Kenntnis genommene Gesamtverkehrskonzept (GVK) sowie das städtebauliche Konzept Unterbenders (SBK) und den Masterplan Unterbenders vorgegeben. Letzterer wurde im Dialogverfahren erarbeitet und in den Berichtsjahren 2024 und 2025 durch die Gemeinde finalisiert. Die Regierung nahm ihn ebenfalls zur Kenntnis. Darauf aufbauend konnte das ATG anschliessend die Vertiefung des GVK wieder aufnehmen, nachdem die Arbeiten aufgrund noch ausstehender von Differenzen zwischen GVK und SBK im Jahr 2023 pausiert werden mussten. Im Zuge dieser Vertiefung ist insbesondere die Verkehrsführung von ÖV und Fuss-/Radverkehr im Raum Unterbenders zu klären. Von Seiten ATG wurde parallel hierzu ausserdem die Vorstudie zum Verkehrsknoten Unterbenders gestartet. Unter anderem konnten die zur Knotendimensionierung relevanten Verkehrszahlen aufbereitet und in den Erarbeitungsprozess eingespeist werden.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr bearbeitet das ATG die Vertiefung des GVK sowie die Vorstudie zum Verkehrsknoten Unterbenders weiter. Diese beiden Projekte sind laufend untereinander abzustimmen, um hinsichtlich der Verkehrsinfrastrukturen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer optimale Ergebnisse sicherstellen zu können. Im Rahmen der Vorstudie Unterbenders werden im laufenden Jahr unter anderem die Knoten und Spurbilder für den Raum Unterbenders festgelegt. Später kann ein Vorprojekt gestartet werden. Parallel hierzu wird gemäss aktuellem Planungsstand auch das erforderliche SUP-Verfahren in Angriff genommen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIE mobil
- 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 Benders-Haag
- 3.09: Rheinbrücke Benders-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 4.01: Laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau von Verkehrsanlagen

Thema 3: MIV-Reduktion / Intelligenterer Verkehrsabwicklung

1.08 Schrittweise Verpflichtung der LIEmobil zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen

Zeitschiene																				
Projekt	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]					
	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																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																				
<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 																				
Projektorganisation																				
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil)</div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Auftragnehmer Transportleistungen 2021-2031</div> </div>																				
Erreichte Meilensteine																				
<ul style="list-style-type: none"> Verpflichtung des aktuellen Transportbeauftragten zum Einsatz von alternativen Antriebssystemen besteht seit Vergabe des aktuell laufenden Transportauftrags. Neue Roadmap der Regierung beschleunigt ab 2022 den Umstieg auf lokal emissionsfreie bzw. fossilfreie Fahrzeuge. Per Ende 2025 sind acht Elektrobusse im Einsatz. 																				
Projekt-Budget																				
<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>Sukzessive Erhöhung des Anteils mittels alternativer Antriebssysteme erbrachten Fahrleistungen</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </div>																	Projekt	Status	Sukzessive Erhöhung des Anteils mittels alternativer Antriebssysteme erbrachten Fahrleistungen	
Projekt	Status																			
Sukzessive Erhöhung des Anteils mittels alternativer Antriebssysteme erbrachten Fahrleistungen																				
Nächste Schritte																				
<ul style="list-style-type: none"> Weitere Fahrzeugbeschaffungen. Bis 2026 ist ein Drittel der Fahrzeuge fossilfrei zu treiben. Bis 2028 ist die Hälfte der Fahrzeuge fossilfrei zu treiben Ab 2032 die gesamte Fahrzeugflotte fossilfrei betreiben. 																				
Risiken																				

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 in den Berichtsjahren

Mit der Vergabe des Transportauftrags für die Jahre 2021 bis 2031 wurde der Auftragnehmer verpflichtet, 10 % der Fahrleistungen lokal emissionsfrei zu erbringen. Basierend auf Festlegungen der Regierung im Rahmen der Klimastrategie 2050 wurde 2022 ein ambitionierterer Plan ausgearbeitet, wonach ab 2026 ein Drittel aller Fahrzeuge, ab dem Jahr 2028 die Hälfte der Fahrzeuge und ab dem Jahr 2032 alle Fahrzeuge lokal emissionsfrei bzw. fossilfrei zu betreiben sind.

Bis Ende 2023 konnten vier batterieelektrische Fahrzeuge in Liechtenstein in Betrieb genommen werden. Ende 2024 wurde ein zusätzlicher Elektrobus in Betrieb genommen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 werden ausserdem die ersten drei batterieelektrischen Gelenkbusse eingeflottet. Sie werden voraussichtlich auf den am stärksten frequentierten Buslinien zum Einsatz kommen. Diese Fahrzeuge bieten im Unterschied zu den bisherigen Gelenkbusen einen durchgängig niederflurigen Einstieg, deutlich mehr Platz für Rollatoren oder Kinderwagen und gleichzeitig aber auch mehr Sitzplätze. Total sind per Ende 2025 acht Elektrobusse auf dem Liechtensteiner Liniennetz im Einsatz.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr werden die Bestrebungen zum verstärkten Einsatz von Elektrobussen fortgeführt. Es ist geplant, per Ende 2026 Elektrokleinbusse auf Nebenlinien und Ortsbuslinien einzusetzen. Ausserdem wurden sechs weitere Elektrofahrzeuge bestellt. Aufgrund von Lieferverzögerungen ist deren Einsatz voraussichtlich erst per Anfang 2027 möglich. Mit diesen Fahrzeuge kann die geforderte 1/3-Quote erfüllt werden. Ende 2028 werden voraussichtlich mindestens acht weitere Elektrofahrzeuge für das Hauptliniennetz beschafft. Damit besitzt dann die Hälfte der Fahrzeuge einen Elektroantrieb.

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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]							
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV					
Prüfung techn., rechtl. und pol. Machbarkeit der Bestvariante																	100					
Umsetzung der Bestvariante																	25					
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Amt f. Hochbau und Raumplanung AHR & ATG: Daueraufgabe ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation ATG: Submission / Bau																						
Projektabhängigkeiten																						
<ul style="list-style-type: none"> Ist Teil von Leitprojekt 6: Rheinübergang Vaduz-Sevelen (2.01, 3.07) Siehe Rückseite 																						
Erreichte Meilensteine																						
<ul style="list-style-type: none"> Signalisationsversuch zur intelligenten Nutzung der Mittelfahrbahn im Jahr 2020 erfolgreich durchgeführt. Vorprojekt unter Berücksichtigung verschiedener Landedspital-Szenarien entworfen und der Regierung vorgelegt. Grundsätzlich positive Rückmeldung seitens ASTRA vorhanden. Zusätzliche Verkehrssimulation und «Road-Safety-Audit (RSA)» durchgeführt. 																						
Projektorganisation																						
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Regierung</div> <div style="font-size: 2em;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Weitere Beteiligte</div> <div style="font-size: 2em;">↔</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)</div> </div>																						
Projekt-Budget																						
<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>Prüfung techn., rechtl. und pol. Machbarkeit der Bestvariante</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Umsetzung Bestvariante</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten																	Projekt	Status	Prüfung techn., rechtl. und pol. Machbarkeit der Bestvariante		Umsetzung Bestvariante	
Projekt	Status																					
Prüfung techn., rechtl. und pol. Machbarkeit der Bestvariante																						
Umsetzung Bestvariante																						
Risiken																						
<ul style="list-style-type: none"> Implementierung der Ergebnisse des RSA in das Vorprojekt. Prüfung Vorprojekt durch ASTRA und Kanton St. Gallen. Erstellung Bauprojekt als Grundlage für Verpflichtungskredit. Vertragsverhandlungen mit ASTRA und Kanton St. Gallen. 																						
Nächste Schritte																						
<ul style="list-style-type: none"> Implementierung der Ergebnisse des RSA in das Vorprojekt. Prüfung Vorprojekt durch ASTRA und Kanton St. Gallen. Erstellung Bauprojekt als Grundlage für Verpflichtungskredit. Vertragsverhandlungen mit ASTRA und Kanton St. Gallen. 																						

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 in den Berichtsjahren

Bei dieser Massnahme handelt es sich um jenes Teilprojekt, welches unabhängig vom Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein ausgearbeitet und baldmöglichst umgesetzt werden soll. Grundlage hierzu bildet der im Jahr 2020 durchgeführte Verkehrsversuch zur lastrichtungsabhängigen Nutzung der Mittelspur auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen. Basierend auf einer vorgängig erstellten Vorstudie bezüglich Spurdesign und dem im Jahr 2022 erstellten Signalisationskonzept konnten im Jahr 2023 diverse projektrelevante Fragestellungen im Zusammenhang mit der Rheindammsanierung, den Gas- und Hochspannungsleitungen sowie dem Neubau des Landesspitals geklärt werden.

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 erarbeitete das Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG) ein Entwurf des Vorprojekts für die lastrichtungsabhängige Nutzung der Mittelfahrbahn auf der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen. Dieses umfasst unter anderem die Themen Umwelt und Betriebsausstattung. Das Vorprojekt wurde von Regierung Anfang Dezember 2024 zur Kenntnis genommen. Im Anschluss wurden der Kanton St. Gallen sowie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur Stellungnahme eingeladen. Basierend auf deren Rückmeldungen beauftragte das ATG im Juni 2025 ein externes Fachbüro für eine zusätzliche Verkehrssimulation und führte Sommer 2025 ausserdem einen «Road-Safety-Audit (RSA)» zu diesem Projekt durch.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten von Seiten ATG weitergeführt. In erster Linie gilt es, die Ergebnisse des RSA in das Vorprojekt einzuarbeiten. Bis voraussichtlich Mitte 2026 sollte dies gemäss aktuellen Einschätzungen möglich sein. Im Anschluss wird das Vorprojekt nochmals dem Tiefbauamt des Kantons St. Gallen sowie dem ASTRA zur Stellungnahme unterbreitet. Aufgrund der bisherigen Gespräche und Rückmeldungen erwartet das ATG grundsätzlich keine stark negativen Rückmeldungen von diesen beiden Akteuren mehr. Für das ASTRA ist die Forderung zentral, dass das neue Verkehrsregime keine negativen Auswirkungen auf die Kapazitäten der Autobahnausfahrten haben darf. Dies konnte mit der zusätzlichen Verkehrssimulation aufgezeigt werden. In einem späteren Schritt wird durch die beteiligten Akteure das Bauprojekt ausgearbeitet. Dieses bildet die Basis für die erforderlichen Verpflichtungskredite, welche durch den Liechtensteiner Landtag und das St.Galler Parlament zu gewähren sind. Ausserdem werden offene Fragen hinsichtlich der Aufteilung der Bauherrschaft zwischen dem Land Liechtenstein und dem Kanton St. Gallen wie auch hinsichtlich der Zuständigkeiten für allfällige Eingriffe in das Verkehrssystem aufgrund von Baustellen oder Unfallereignissen geklärt werden müssen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuaufgabe 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 Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkronen
- 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

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

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

Massnahmen in den Berichtsjahren

Bereits im September 2023 wurde der Vernehmlassungsbericht betreffend die Revision von LMMG von der damaligen Regierung genehmigt und bis November 2023 in Vernehmlassung gegeben. In den Berichtsjahren wurde gestützt auf den Vernehmlassungseingaben ein Entwurf für die Revision des LMMG erarbeitet. Hierzu fanden diverse Gespräche zwischen dem zuständigen Ministerium und dem AHR statt. Der Entwurf sieht im Grundsatz vor, im Vergleich zu heute die Minimalgebühr für die Tagesparkierung anzuheben. Und eine Grundlage zu schaffen, um den Mobilitätsbeitrag für Mitarbeitende in Abhängigkeit zur Qualität der theoretisch möglichen ÖV-Anreise unterschiedlich ausgestalten zu können. Mitarbeitende, welche längere ÖV-Reisezeiten zum Arbeitsplatz haben, können somit von höheren Mobilitätsbeiträgen profitieren. Zudem ist vorgesehen, die Unternehmen gemäss Art. 2 des Gesetzes über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (ÖUSG) zur Einführung eines BMM zu verpflichten. Die Minimalanforderung bestände darin, Parkplatzgebühren zu erheben und die daraus gewonnenen finanziellen Mittel müssten wiederum für Massnahmen betreffend die arbeitsbezogene Mobilität, insbesondere Fuss-/Radverkehr und ÖV, eingesetzt werden. Auch für die Abgeordneten des Hohen Landtags ist die Einführung von Parkplatzgebühren vorgesehen. Die derzeit genutzte BMM-Software, worin die dem LMMG unterstellten, rund 1'700 Mitarbeitenden, ihre Verkehrsmittelnutzung deklarieren, ist veraltet. Insbesondere die monatliche Abrechnung setzt viel Handarbeit voraus und ist fehleranfällig. Vor diesem Hintergrund wurde in den Berichtsjahren zudem eine Überarbeitung gestartet. Das Ziel dabei ist es, die BMM-Software moderner zu gestalten und wo möglich zu automatisieren. Dies basiert weiterhin auf den aktuell rechtskräftigen Fassungen von LMMG und LMMV.

Nächste Massnahmen

Nach entsprechender Beauftragung durch die Regierung wird das AHR den Bericht und Antrag zur Revision des LMMG erarbeiten. Dieser Auftrag liegt aktuell noch nicht vor. Im Anschluss wird der Landtag über die geplante Revision befinden können. Die Anpassungen an der BMM-Software, welche aktuell im Gang sind und auf den aktuell rechtskräftigen Fassungen von LMMG und LMMV basieren, werden durch das AHR und das beigezogene externe Büro fortgeführt und voraussichtlich abgeschlossen. Unter Vorbehalt der Zustimmung des Landtags zur Revision des LMMG wird eine weitere bzw. umfassendere Anpassung der Software notwendig. Unter derselben Voraussetzung wird anschliessend auch eine Anpassung der LMMV notwendig.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobiel
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.05: Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche
- 1.09: 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV		
Unterstützung der Betriebe bei der Einführung eines BMIM																			
<p>Legende</p> <p> AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation </p>																			
Projektabhängigkeiten																			
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																			
Erreichte Meilensteine																			
<ul style="list-style-type: none"> Durchführung von Beratungsgesprächen bei denjenigen Firmen/Verwaltungen, die dieses Thema aktiv angehen möchten. Organisation und Durchführung des 16. BMM-Tages. Übergabe des bisherigen VCL Radwettbewerb «Radfahren für die Gesundheit» an das AHR. 																			
Nächste Schritte																			
<ul style="list-style-type: none"> Fortführung der Sensibilisierungsarbeit in Firmen und Verwaltungen. Ausbau der bestehenden Fahrradwettbewerbe Vorbereitung und Durchführung des nächsten BMM-Tags. Einführung eines gemeinsamen BMM-Monitorings von LLV und LIHK 																			
Projektorganisation																			
<pre> graph TD R[Regierung] --> A[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] A <--> U[Öffentliche Unternehmen] </pre>																			
Projekt-Budget																			
<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>Unterstützung der Betriebe bei der Einführung eines BMIM</td> <td style="background-color:lightgreen;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <p> Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </p>																Projekt	Status	Unterstützung der Betriebe bei der Einführung eines BMIM	
Projekt	Status																		
Unterstützung der Betriebe bei der Einführung eines BMIM																			
Risiken																			

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 in den Berichtsjahren

Der Fachbereich für betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) des AHR unterstützte im Auftrag der Regierung Firmen und Verwaltungen aktiv bei der freiwilligen Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Unter anderem führte Anfang 2025 die Thyssenkrupp Presta im Rahmen der «Mobilitätsallianz» ein betriebliches Mobilitätsmanagement ein. Das AHR organisierte ausserdem den 16. BMM-Tag, welcher im April 2024 stattfand. Des Weiteren wurde in den Berichtsjahren der Fahrradwettbewerb «Radfahren für die Gesundheit» vom VCL an das AHR übergeben und erneut durchgeführt. Der VCL äusserte im Jahr 2023 den Wunsch, die Federführung für diesen Wettbewerb an das AHR abzugeben. Zumal dieser Fahrradwettbewerb die Ziele des Mobilitätskonzepts 2030 unterstützt und auch Synergien mit den bestehenden Radwettbewerben des AHR bestehen, entschied die Regierung damals, dem AHR diese Aufgabe zu übertragen. Der Fahrradwettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit», welcher gemeinsam mit der LHK durchgeführt wird, verzeichnete im Jahr 2025 zudem eine Rekord-Teilnehmerzahl von 1'300 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Ebenso war beim Sommerwettbewerb 2025 und beim Winterwettbewerb 2025/2026 ein Teilnehmerrekord zu verzeichnen.

Nächste Massnahmen

Das AHR führt die Beratung von interessierten Firmen und Verwaltungen im laufenden Jahr weiter. Auch die etablierten Fahrradwettbewerbe werden weitergeführt, deren Bewerbung soll zugunsten einer noch höherer Teilnehmerzahl weiter optimiert werden. Ausserdem werden zusammen mit einem externen Büro die Möglichkeiten zur Einbindung von verschiedenen «Wearable», wie zum Beispiel Smart-Watches, geprüft. Dies macht das manuelle Nachtragen der Kilometerleistungen künftig unnötig. Zudem wird wieder ein BMM-Tag organisiert und durchgeführt. Das bisherige Format dieser Veranstaltung mit Podium und Referenten wird zudem überprüft, es sollen auch alternative Varianten in Form von praxisnahen Workshops oder Besichtigungen einbezogen werden. Ausserdem ist geplant, dass die LLV und die LHK gemeinsame Ziele für das BMM definieren und darauf basierend auch ein gemeinsames Monitoring etablieren. Dies verbessert insbesondere die Vergleichbarkeit und erlaubt es, bestehende Synergieeffekte besser zu nutzen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIE mobil
- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.05: Steigerung der Attraktivität der Haltestellen und Wartebereiche
- 1.09: 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad		
	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. Bildung																	
Projektorganisation																	
<pre> graph TD Reg[Regierung] --> MinInf[Ministerium für Infrastruktur und Bildung] Reg --> MinInt[Ministerium für Inneres, Wirtschaft und Sport] Reg --> ASV[Amt für Strassenverkehr (ASV)] Reg --> AVW[Amt für Volkswirtschaft (AVW)] MinInf <--> ASV MinInt <--> AVW </pre>																	
Erreichte Meilensteine																	
<ul style="list-style-type: none"> Gemäss Postulatsbeantwortung «Road Pricing» (vgl. Massnahme 2.11) sollen bei der Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer ökologische Anreize gesetzt werden. Vernehmlassungsvorlage betreffend Revision des Motorfahrzeugsteuergesetzes und des Energieeffizienzgesetzes (EEG) erarbeitet und Vernehmlassung durchgeführt. Schweiz prüft Anpassung des Mineralölsteuersystems aufgrund zunehmender E-Fahrzeuge. Arbeiten pausiert, bis Entscheid der Schweiz klar ist Arbeitsgruppe zu einem möglichen künftigen Anschluss Liechtensteins an das Schweizer Modell einsetzt. 																	
Nächste Schritte																	
<ul style="list-style-type: none"> Klärung der künftigen möglichen Einbindung Liechtensteins in das Schweizer System durch Arbeitsgruppe. Anschliessend erneute Prüfung des Anpassungsbedarfs an Motorfahrzeugsteuergesetz und EEG. 																	
Projekt-Budget																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten</p>													Projekt	Status	Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme		
Projekt	Status																
Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme																	
Risiken																	
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																	

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 in den Berichtsjahren

Im Jahr 2022 wurde im Rahmen der Massnahme 2.11 die Einführung eines Road-Pricing-Systems für Liechtenstein überprüft. Die Regierung kam dabei zum Schluss, dass stattdessen mit der Umgestaltung der Liechtensteiner Motorfahrzeugsteuer vermehrt ökologische Anreize geschaffen werden sollen. Vor diesem Hintergrund erarbeitete die Regierung 2023 eine Vernehmlassungsvorlage, welche künftig eine Besteuerung von allen Motorfahrzeugen auf Basis von Gewicht und Leistung vorsah. Ein Bonus für E-Fahrzeuge war aufgrund des so zu wenig berücksichtigten Verursacherprinzips nicht mehr vorgesehen. Im Zuge der Vernehmlassung während des Jahres 2023 wurde insbesondere bezüglich der Bemessungsgrundlage Kritik geäussert. Stattdessen wurde eine fahrleistungsabhängige Bemessung angeregt. Der Wegfall des bisherigen Steuervorteils für E-Fahrzeuge wurde grundsätzlich begrüsst.

Aufgrund der zunehmenden Verbreitung von E-Fahrzeugen sind die Einnahmen aus der Mineralölsteuer rückläufig. Vor diesem Hintergrund befasste in dieser Zeit auch der Schweizer Bund mit möglichen Lösungsansätzen, um diese wegfallenden Einnahmen zu kompensieren und die Mineralöl- bzw. Motorfahrzeugsteuer umzugestalten. Aufgrund des bestehenden Zollvertrags zwischen Liechtenstein und der Schweiz und einer möglichen Einbindung Liechtensteins in das künftige Schweizer System entschied die Regierung im Juli 2024, die Arbeiten bezüglich der Revision des Motorfahrzeugsteuer- und Energieeffizienzgesetzes zu pausieren. Bevor die Fragen zur Motorfahrzeugsteuer in Liechtenstein weiterbearbeitet werden, sollten gemäss Regierung die Rahmenbedingungen zur Mineralölsteuer geklärt werden. Im Herbst 2024 wurde zudem eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche die Option eines Anschlusses Liechtensteins an das künftige Schweizer System überprüfen soll. Im September 2025 startete der Bund die Vernehmlassung der beiden vielversprechendsten und künftig möglichen Bemessungssystemen «Fahrleistung mit Selbstdeklaration bzw. Satelliten- und Mobilfunkunterstützung» und «Besteuerung des geladenen Stroms»

Nächste Massnahmen

Die Vernehmlassung zum künftigen Bemessungssystem in der Schweiz endete Anfang Januar 2026. Sobald klar ist, welches System in der Schweiz künftig eingeführt werden soll und die Frage einer möglichen Einbindung Liechtensteins in dieses System geklärt ist, können die Arbeiten zu einer möglichen Revision des Liechtensteiner Motorfahrzeugsteuergesetzes und Energieeffizienzgesetzes wieder aufgenommen werden. Die Entwicklungen in der Schweiz werden mitverfolgt. Das Inkrafttreten des neuen Schweizer Bemessungssystems ist gemäss aktuellem Kenntnisstand frühestens für das Jahr 2030 zu erwarten.

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 Autobahnschlüsse

Zeitschiene																										
Projekt	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]											
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV									
Überarbeitung Landesrichtplan																75										
Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept W-FL																100										
Erarbeitung Agglomerationsprogramm W-FL, 5. Generation																100										
Ansiedlung von AP-Gebieten im Bereich d. Autobahnschlüsse																15										
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR & ATG: Daueraufgabe AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten																										
Projektabhängigkeiten																										
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 	Projektorganisation <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 100px; margin: 0 auto;">Regierung</div> <div style="text-align: center; margin: 5px 0;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 150px; margin: 0 auto;">Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)</div> </div>																									
Erreichte Meilensteine																										
<ul style="list-style-type: none"> Mit der Überarbeitung des Landesrichtplans sowie dem regionalen Gesamtverkehrskonzept W-FL bzw. dem Agglomerationsprogramm W-FL (5G) werden notwendige Rahmenbedingungen geschaffen. Regionales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet und als Grundlage in das Agglomerationsprogramm W-FL (5G) eingespeist. Agglomerationsprogramm W-FL (5G) beim Bund zur Prüfung eingereicht. Landesrichtplan weiter überarbeitet und Vorvernehmlassung bei Gemeinden / Amtsstellen durchgeführt. 																										
Nächste Schritte																										
<ul style="list-style-type: none"> Landesrichtplan-Kapitel «übrige Raumnutzungen» und «Natur & Landschaft» finalisieren. Landesrichtplan mit Karte den eingeladenen Akteuren zur Vernehmlassung unterbreiten und nach der Genehmigung der Regierung zur Genehmigung vorlegen. 																										
Risiken																										
<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>Überarbeitung Landesrichtplan</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept W-FL</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Erarbeitung Agglomerationsprogramm W-FL, 5. Generation</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Ansiedlung von AP-Gebieten im Bereich d. Autobahnschlüsse</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </tbody> </table>																	Projekt	Status	Überarbeitung Landesrichtplan		Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept W-FL		Erarbeitung Agglomerationsprogramm W-FL, 5. Generation		Ansiedlung von AP-Gebieten im Bereich d. Autobahnschlüsse	
Projekt	Status																									
Überarbeitung Landesrichtplan																										
Erarbeitung regionales Gesamtverkehrskonzept W-FL																										
Erarbeitung Agglomerationsprogramm W-FL, 5. Generation																										
Ansiedlung von AP-Gebieten im Bereich d. Autobahnschlüsse																										

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

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

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

Massnahmen in den Berichtsjahren

Die strategischen raumplanerischen Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Arbeitsplatzgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnananschlüsse werden durch den Landesrichtplan sowie das regionale Gesamtverkehrskonzept Werdenberg-Liechtenstein geschaffen. Das regionale Gesamtverkehrskonzept wurde für den funktionalen Raum Werdenberg-Liechtenstein durch den Verein «Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein» erarbeitet und im Jahr 2023 den Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitet. Nach der Auswertung und Einarbeitung der Rückmeldungen konnte es abschliessend finalisiert werden. Es bildet die zentrale Grundlage, worauf die 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein aufbaut. Das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein wurde Anfang 2025 ebenfalls finalisiert, von den Mitgliedsgemeinden und der Liechtensteiner Regierung verabschiedet und Ende März 2025 beim Schweizerischen Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung eingereicht. Mitte 2026 teile das ARE mit, dass das Prüfungsergebnis negativ ausgefallen sei und eine Mitfinanzierung des Bundes an den vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen der 5. Generation abgelehnt werde. Die Arbeiten am Landesrichtplan wurden 2024 und 2025 fortgeführt. Das letzte noch ausstehende Sachkapitel «übrige Raumnutzungen» wurde in Abstimmung mit den Lenkungsausschuss erarbeitet. Zudem fand eine Vorvernehmlassung bei allen Liechtensteiner Gemeinden sowie den betroffenen Amtsstellen statt. Deren Rückmeldungen haben gezeigt, dass insbesondere noch Anpassungsbedarf am Kapitel «Natur & Landschaft» besteht. Die entsprechende Überarbeitung des Kapitels wurde gestartet.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten zur Schaffung der strategischen raumplanerischen Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Arbeitsplatzgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen im Bereich der Autobahnananschlüsse fortgeführt. Einerseits wird das Kapitel «Natur & Landschaft» des Landesrichtplans in Abstimmung mit dem Lenkungsausschuss fertig überarbeitet und zusammen mit den übrigen Sachkapiteln sowie der Richtplankarte bei Gemeinden, Ämtern, Nachbarländern und Vereinen/Verbänden in Vernehmlassung gegeben. Nach einer Bereinigung ist geplant, die Überarbeitung des Landesrichtplans bis Anfang 2027 abzuschliessen und das Planungsinstrument der Regierung zur Genehmigung vorzulegen. Es handelt sich hierbei um das zentrale Instrument zur Koordination aller raumwirksamen Tätigkeiten in Liechtenstein. Andererseits werden die Mitglieder des Vereins Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein aufgrund des vorliegenden negativen Prüfergebnisses des Bundes die neue Ausgangslage sowie alternative Finanzierungsmöglichkeiten prüfen, um die vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen der 5. Generation des Agglomerationsprogramms dennoch realisieren zu können. Bis sich räumliche und bauliche Veränderungen gemäss der überarbeiteten Planungsinstrumente mit behördenverbindlichem Charakter ergeben, bedarf es eine gewisse Zeit. Inhalte müssen unter Umständen zunächst in eigentümerv verbindliche Instrumente überführt 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
- 2.11: 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 Voralbergerstrasse 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

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 in den Berichtsjahren

Mit der Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts für öffentliche Parkfelder des Landes sowie der Gemeinden soll ein erster Schritt in Richtung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftungspflicht gemacht werden. Die im Jahr 2023 gestarteten Projektarbeiten für ein Parkraumbewirtschaftungskonzept betreffend die Flächen der öffentlichen Hand wurden im Jahr 2024 fortgeführt. Konkret wurde basierend auf den zuvor erhobenen Grundlagendaten, wie z.B. den bestehenden Parkplätze im Land, sowie den Erwartungen/Anforderungen an das Konzept von Seiten der Liechtensteiner Gemeinden, zusammen mit einem externen Büro ein entsprechendes Konzept erarbeitet. Mitte 2024 wurde dieses bei den Liechtensteiner Gemeinden in Vernehmlassung gegeben, wonach das Konzept finalisiert werden konnte. Es gibt einen übergeordneten Rahmen für die Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkflächen vor, welcher den Gemeinden aber Gestaltungsspielraum für individuelle Gegebenheiten lässt. Das Konzept kann freiwillig angewendet werden und besitzt keinen verbindlichen Charakter. Ausserdem wurde im Zuge dieser Arbeiten festgestellt, dass für die Berggebiete Triesenberg, Malbun, Steg und Gaflei nochmals individuelle Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind, vor allem aufgrund der ausgeprägten touristischen Nutzungen. AHR, ATG und die Gemeinde Triesenberg erarbeiteten im Verlauf des Jahres 2025 deshalb zusätzlich ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für diese Teilgebiete. Es wurde Mitte 2025 von der Gemeinde Triesenberg und der Regierung zur Kenntnis genommen, wonach erste Verbesserungsmaßnahmen in Angriff genommen wurden. Zu den ersten Massnahmen, welche per Wintersaison 25/26 umgesetzt wurden, gehört unter anderem der Einsatz von Verkehrslotsen sowie eine verstärkte Kommunikation bezüglich alternativer Verkehrs-Angebote.

Nächste Massnahmen

Mit dem Parkraumbewirtschaftungskonzept für das ganze Land Liechtenstein wurde ein übergeordneter Rahmen zwecks abgestimmter Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder in Liechtenstein geschaffen. Zumal dieses Konzept allerdings keinen verbindlichen Charakter besitzt, liegt es an den Gemeinden, eine allfällige Bewirtschaftung tatsächlich umzusetzen. Die Massnahmen aus dem Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Berggebiete Triesenberg, Malbun, Steg und Gaflei werden durch das AHR, das ATG sowie die Gemeinde Triesenberg weiterverfolgt und umgesetzt. Es umfasst sowohl kurzfristig umsetzbare Massnahmen wie auch mittel- und längerfristige Massnahmen. Das Ziel ist es, insbesondere an den Spitzentagen die Verfügbarkeit von Parkplätzen im Berggebiet zu optimieren.

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

2.09 Überprüfung Baugesetz betreffend Parkplätze

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Das geltende Baugesetz verlangt bei der Errichtung eines Gebäudes die Erstellung einer bestimmten Anzahl von Parkplätzen. Eine Reduktion der Anzahl Parkplätze ist nur gegen eine finanzielle Abgeltung möglich. Die Bestimmung soll überprüft und ggf. angepasst werden. Dabei ist die Erschliessungsgüte mit dem ÖV massgeblich zu berücksichtigen.

Massnahmen in den Berichtsjahren

Im Oktober 2024 beschloss die Regierung, eine Arbeitsgruppe zur Revision des Baugesetzes einzusetzen. Diese setzt sich zusammen aus LLV-internen Stellen, insbesondere verschiedenen Amtsstellen, Gemeindevertretern, Vertretern von Berufsverbänden sowie externen Experten. Der Vorsitz bzw. die Federführung liegt beim Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR). In einem ersten Schritt erarbeitete die Arbeitsgruppe, welche aus insgesamt 15 Personen besteht, übergeordnete Empfehlungen und Stossrichtungen für die Revision. Es wird unter anderem eine zielgerichtete aber grundlegende Revision des bestehenden Baugesetzes angestrebt, welche eine Reduktion der Vorschriften auf das Wesentliche bewirkt und gleichzeitig Regelungslücken beseitigt. Insbesondere wurden auch übergeordnete Zielsetzungen des Klimaschutzes, der Nachhaltigkeit, der Mobilität sowie der Verdichtung nach Innen aufgegriffen. Dies tangiert auch die Mindestanzahl an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge. Im Mai 2025 legte die Arbeitsgruppe ihre Empfehlungen und Stossrichtungen der Regierung vor, welche diese zur Kenntnis nahm. Die Arbeitsgruppe setzte ihr Arbeit im Jahr 2025 anschliessend fort und begann im Rahmen mehrerer gemeinsamer Sitzungen mit der Ausarbeitung eines Entwurfs für einen Vernehmlassungsbericht.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr 2026 wird die Arbeitsgruppe weitere Sitzungen durchführen und einen Entwurf für einen Vernehmlassungsbericht erarbeiten. Aufgrund der komplexen Themenstellungen im Bereich des Planungs- und Baurechts, auch mit Wechselwirkungen zur Umweltschutz-, Naturschutz- und Landwirtschaftsgesetzgebung sowie zu Fragen des Naturgefahren- und Kulturgüterschutzes, werden zusätzlich Untergruppen gebildet. Auf diese Weise können Detailfragen unter den Fachexperten der Arbeitsgruppe zielgerichtet bearbeitet und auf Ebene der Arbeitsgruppe wieder eingebracht werden. Es ist derzeit geplant, bis voraussichtlich Ende März 2027 der Regierung einen Entwurf des Vernehmlassungsberichts vorzulegen.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

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

2.08: Einführung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftungspflicht

3.16: Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887

3.17: Überprüfung der zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen benötigten Gesetzgebung sowie Revision des Verbandsbeschwerderechts

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

Zeitschiene																								
Projekt	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]									
	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.																12 %								
Legende AHR: Umsetzung AHR: Initialisierung / Konzept ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																								
Projektabhängigkeiten																								
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																								
Erreichte Meilensteine																								
<ul style="list-style-type: none"> Entwurf der Hochrechnungen «Verkehrsmodell Liechtenstein» und «Verkehrsmodell Stadttunnel FK» liegt vor. Erster Teil der Ergebnisse der Güterverkehrserhebung liegt vor. Austausch mit Datenschutzstelle bezüglich Nutzung von Unternehmensdaten. LLV-Mobilitätsbefragung durchgeführt und ausgewertet. 																								
Nächste Schritte																								
<ul style="list-style-type: none"> Austausch wird mit verschiedenen Akteuren weiterverfolgt. Aktualisierung des Verkehrsmodells abschliessen Start Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung des Verkehrsmonitorings in Abstimmung mit weiteren laufenden Projektarbeiten. 																								
Risiken																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ausbau Zählstellennetz MIV und Fuss-/Radverkehr</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Aktualisierung Verkehrsmodell Liechtenstein</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> <tr> <td>Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten </p>																	Projekt	Status	Ausbau Zählstellennetz MIV und Fuss-/Radverkehr		Aktualisierung Verkehrsmodell Liechtenstein		Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten	
Projekt	Status																							
Ausbau Zählstellennetz MIV und Fuss-/Radverkehr																								
Aktualisierung Verkehrsmodell Liechtenstein																								
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 in den Berichtsjahren

Das Netz an Rad- und MIV-Zählstellen wurde bereits 2022 um weitere Verkehrszähler ausgebaut und 2023 in Betrieb genommen. Diese wurden im Rahmen der jährlichen Auswertungen 2024 und 2025 mitberücksichtigt. Zwecks vorausschauender Verkehrsprognosen für das Liechtensteiner Strassennetz befindet sich das «Verkehrsmodell Liechtenstein» und hinsichtlich der spezifischen Auswirkungen durch die Inbetriebnahme des Stadttunnels Feldkirch das Verkehrsmodell «Stadttunnel Feldkirch» in Erarbeitung. Für beide Modelle liegen Hochrechnungen im Entwurf vor. Die Finalisierung erfolgt nach Vorliegen der Ergebnisse der Güterverkehrserhebung des Landes Vorarlberg. Ein erster Teil der entsprechenden Ergebnisse konnte durch das Land Vorarlberg in den Berichtsjahren ausgewertet werden. Das Land Liechtenstein beteiligte sich finanziell an dieser Befragung. Vor dem Hintergrund zunehmender grenzüberschreitender Fragestellungen wurde ausserdem die Erarbeitung eines gemeinsamen und grenzüberschreitenden Verkehrsmodells «Rheintal» mit Schweizer und Vorarlberger Akteuren in Angriff genommen. In den Berichtsjahren tauschte sich das AHR mit verschiedenen Akteuren bezüglich der Möglichkeiten zur Verbesserung der Datengrundlagen im Verkehrsbereich aus. Unter anderem wurden mit der Datenschutzzstelle die Möglichkeiten zum stärkeren Einbezug von Unternehmensdaten bzw. deren Mitarbeiterdaten diskutiert. Weitere Überlegungen zur Schaffung einer soliden Datenbasis wurden im Zuge des Teilprojekts «Modal-Split» des Konzepts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» (vgl. Massnahme 9.01) angestellt. Unter anderem wurden die Möglichkeiten für eine regelmässige Mobilitätsbefragung von Einwohnern und Beschäftigten besprochen. Ausserdem wurde 2025 die Mobilitätsbefragung bei den Mitarbeitenden der LLV sowie der weiterführenden Schulen durchgeführt. Gemäss deren Resultate liegt der MIV-Anteil am Modal-Split bei rund 51 %. Zumal der Arbeitsweg bei rund 30 % der MIV-Nutzenden weniger als 10 Kilometer lang ist, wird das Verlagerungspotenzial noch als gross bewertet.

Nächste Massnahmen

Das AHR wird sich im laufenden Jahr mit verschiedenen weiteren Akteuren bezüglich der Möglichkeiten und Erfahrungen zur Verbesserung des Monitorings austauschen. Unter anderem werden im Rahmen des Teilprojekts «Modal-Split» des Konzepts «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» Gespräche hinsichtlich einer regelmässigen Mobilitätsbefragung geführt. Die Möglichkeiten zur stärkeren Nutzung von Unternehmensdaten hinsichtlich des Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden werden ebenfalls weiterverfolgt. Sobald alle Ergebnisse der Güterverkehrserhebung des Landes Vorarlberg vorliegen, was voraussichtlich im Laufe des Jahres 2026 erfolgen sollte, könne auch die Arbeiten an den beiden Liechtensteiner Verkehrsmodellen abgeschlossen werden. Die Arbeiten zum Verkehrsmodell «Rheintal» werden mit Schweizer und Vorarlberger Akteuren weiter vorangetrieben. Zudem ist das AHR im Austausch mit einem ETH-Spin-Off, um die Nutzung von Verkehrsmodellen intuitiver und dynamischer zu gestalten. Das Ziel ist das Etablieren von webbasierten Anwendungen, um Auswirkungen von Infrastrukturvorhaben anwenderfreundlich abschätzen zu können. Das AHR wird auch im laufenden Jahr die Mobilitätsumfrage innerhalb der LLV und der weiterführenden Schulen durchführen. In Abstimmung mit den Arbeiten des Konzepts «Raum und Mobilität 2050» wird ausserdem ein Konzept zur Verbesserung der Datengrundlagen im Mobilitätsbereich, einschliesslich Verkehrsüberlastung, Staulängen und Verlustzeiten, vorgesehen. Dabei werden auch Abhängigkeiten zur Massnahme 1.09/2.02 hinsichtlich der Einführung einer Mobilitätsplattform berücksichtigt.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuaufgabe 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	
<p>Laufende Verbesserung der Sicherheit bei neuen Verkehrsanlagen</p> <p>Legende</p> <p>AHR: Initialisierung / Konzept ■ AHR: Umsetzung ■ AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ■ AHR & ATG: Amt f. Hochbau und Raumplanung</p> <p>ATG: Studien / Konzepte ■ ATG: Vorprojekt / Projekt ■ ATG: Submission / Bau ■ ATG: Projekt beendet ● ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation</p> <p>AHR & ATG: Daueraufgabe ■ AHR & ATG: Daueraufgabe ■</p>															
Projektabhängigkeiten															
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 															
Erreichte Meilensteine															
<ul style="list-style-type: none"> Neue Verkehrsanlagen werden stets nach dem aktuellsten Stand der Normen geplant und gebaut. In den Jahren 2024 und 2025 wurden keine reinen Neuanlagen erstellt. 															
Nächste Schritte															
<ul style="list-style-type: none"> Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Neubauten von Verkehrsanlagen wird als Daueraufgabe weiterverfolgt. 															
Risiken															
<p>Projekt</p> <p>Laufende Verbesserung der Sicherheit bei neuen Verkehrsanl.</p> <p>Legende:</p> <p>■ Budget eingehalten ■ Budget kritisch ■ Budget überschritten</p> <p>Status</p>															

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

Massnahmenbeschrieb 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 in den Berichtsjahren

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurden durch das ATG keine reinen Neuanlagen erstellt. Es handelt sich bei sämtlichen baulichen Massnahmen um Ergänzungen oder Ausbauten von bereits bestehenden Verkehrsanlagen (vgl. Massnahme 4.02).

Nächste Massnahmen

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 Hauptradrouutenetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptradrouutenetz
- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouutenetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radrouutenetzes 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 Dammkronne
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Bendorf-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Bendorf: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Bendorf
- 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV		
<p>Laufende Verbesserung der Sicherheit bei best. Verkehrsanlagen</p> <p>Legende</p> <p>AHR: Initialisierung / Konzept ■ AHR: Umsetzung ■ AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ■ AHR & ATG: Daueraufgabe ■ AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung</p> <p>ATG: Studien / Konzepte ■ ATG: Vorprojekt / Projekt ■ ATG: Submission / Bau ■ ATG: Projekt beendet ● ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation</p>																			
<p>Projektorganisation</p> <pre> graph TD Reg[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] ATG --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] Ext[Externe Ingenieurbüros] --> ATG Gem[Gemeinden] --> ATG </pre>																			
<p>Projekt-Budget</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Laufende Verbesserung der Sicherheit bei best. Verkehrsanl.</td> <td style="background-color: #d9ead3;">■</td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <p>■ Budget eingehalten ■ Budget kritisch ■ Budget überschritten</p>																Projekt	Status	Laufende Verbesserung der Sicherheit bei best. Verkehrsanl.	■
Projekt	Status																		
Laufende Verbesserung der Sicherheit bei best. Verkehrsanl.	■																		
<p>Erreichte Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausbauten von bestehenden Verkehrsanlagen werden stets nach den aktuellsten Normen durchgeführt. Die Verkehrssicherheit des Liechtensteiner Strassennetzes wird mittels regelmässiger Audits überprüft. 																			
<p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Ausbau von bestehenden Verkehrsanlagen wird als Daueraufgabe weiterverfolgt. Es werden voraussichtlich auch im laufenden Jahr wieder Verkehrssicherheitsaudits auf dem Liechtensteiner Strassennetz durchgeführt. 																			
<p>Risiken</p>																			
<p>Projektabhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																			

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 in den Berichtsjahren

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 eines bergseitigen Geh- und Radwegs an der Planknerstrasse zwischen Forstboden und Lehenbrücke 1 und Verbreiterung der Landstrasse und des Radwegs zwischen Gamprin und Ruggell.

Nächste Massnahmen

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, Strassenraumgestaltung in Steg, Realisierung eines Rad- und Gehwegs entlang der Landstrasse zwischen Schaan und Nendeln, Ausbau der Schellenbergstrasse zwischen Limsenegg und Loch zugunsten eines abgesetzten Radstreifens, Verbreiterung des Radwegs zwischen Gamprin und Benders auf dem Abschnitt ARA bis Gossabünt und Errichtung eines Radstreifens beim Gossmadpark in Eschen. Zudem werden auch im kommenden Jahr weitere kleiner Verbesserungen angegangen und 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 Benders-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Benders: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Benders
- 3.12: Ruggell Rheinstrasse, Eimmündung 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV		
<p>Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen</p> <p>Legende</p> <p>AHR: Initialisierung / Konzept ■ AHR: Umsetzung ■ AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ■ AHR & ATG: ■ AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung</p> <p>ATG: Studien / Konzepte ■ ATG: Vorprojekt / Projekt ■ ATG: Submission / Bau ■ ATG: AHR & ATG: Daueraufgabe ■ ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation</p>																			
<p>Projektorganisation</p> <pre> graph TD Reg[Regierung] --> ATG[Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)] ATG --> AHR[Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)] EIB[Externe Ingenieurbüros] --> ATG Gem[Gemeinden] --> ATG </pre>																			
<p>Projektabhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																			
<p>Erreichte Meilensteine</p> <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. 																			
<p>Projekt-Budget</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende:</p> <p style="display: flex; justify-content: space-around;"> ■ Budget eingehalten ■ Budget kritisch ■ Budget überschritten</p>																Projekt	Status	Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen	
Projekt	Status																		
Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen																			
<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none"> Weiterhin standardmässige Überprüfung von Verbesserungsmöglichkeiten bei Neu- und Umbauten. Weiterhin Entschärfung von bekannten Unfallschwerpunkten. 																			

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 in den Berichtsjahren

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 wurde in den Berichtsjahren 2024 und 2025 ein Gehweg, kombiniert mit Radweg, bergseitig entlang der Planknerstrasse zwischen Forstboden und Lehenbrücke 1 erstellt. Ausserdem fand eine lichttechnische Überprüfung aller Fussgängerstreifen auf Landstrassen im ganzen Land statt.

Nächste Massnahmen

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 laufenden Jahr 2026 folgende Massnahmen vorgesehen: Verschiebung der Bushaltestelle Mühleholz Vaduz in Richtung Schaan, Strassenraumgestaltung in Steg, Realisierung eines Gehwegs, kombiniert mit Radweg, zwischen Schaan und Nendeln. Des Weiteren ist geplant, die Ergebnisse der durchgeführten lichttechnischen Überprüfung aller Fussgängerstreifen auf Landstrassen mit den Standortgemeinden zu besprechen und anschliessend entsprechende Verbesserungen zu initiieren. Die Zuständigkeit für die Beleuchtung liegt bei den Standortgemeinden.

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 Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkronen
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.09: Rheinbrücke Benders-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Benders: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Benders
- 3.12: Ruggell Rheinstrasse, Eimmündung Industriestrasse (Industriekreisel)
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Voralbergerstrasse 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	
<p>Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen</p> <p>Legende</p> <p>AHR: Initialisierung / Konzept ■ AHR: Umsetzung ■ AHR: Genehmigung/Beschlussfassung ■ AHR & ATG: Amt f. Hochbau und Raumplanung</p> <p>ATG: Studien / Konzepte ■ ATG: Vorprojekt / Projekt ■ ATG: Submission / Bau ■ ATG: AHR & ATG: Daueraufgabe ■ ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation</p>															
Projektorganisation															
<p>Regierung</p> <p>Externe Ingenieurbüros</p> <p>Gemeinden</p> <p>Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)</p> <p>Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)</p>															
Erreichte Meilensteine															
<ul style="list-style-type: none"> Die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Radwegen wird im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten standardmässig überprüft. 															
Projekt-Budget															
<p>Projekt: Verbesserung der Sicherheit bei Radwegen</p> <p>Status: ■</p> <p>Legende:</p> <p>■ Budget eingehalten ■ Budget kritisch ■ Budget überschritten</p>															
Risiken															
<ul style="list-style-type: none"> Standardmässige Überprüfung von Verbesserungs-möglichkeiten bei Neu- und Umbauten weiter fortzuführen. 															

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.

Massnahmen in den Berichtsjahren

Die Verkehrssicherheit bei Radwegen wird im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten standardmässig überprüft. Unter anderem wurden folgende Massnahmen umgesetzt: Realisierung eines Radwegs, kombiniert mit Gehweg, bergseitig entlang der Planknerstrasse zwischen Forstboden und Lehenbrücke 1, Verbreiterung des Radwegs entlang der Landstrasse zwischen Gamprin und Ruggell.

Nächste Massnahmen

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 eines Radwegs, kombiniert mit Gehweg, entlang der Landstrasse zwischen Schaan und Nendeln, Realisierung eines abgesetzten Radstreifens entlang der Schellenbergstrasse zwischen Limsenegg und Loch, Verbreiterung des Radwegs zwischen Gamprin und Benders auf dem Abschnitt ARA bis Gossabünt und Realisierung eines Radstreifens im Bereich Gossmadpark in Eschen.

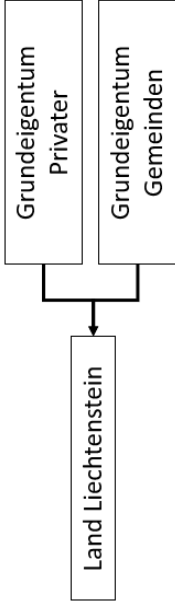
Weitere Sofortmassnahmen zugunsten des Radverkehrs werden basierend auf den Massnahmen 1.10 bis 1.13 angegangen.

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 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 Benders-Haag: Optimierung bzw. Ersatz der bestehenden Brücke
- 3.10: Verkehrslösung Benders: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Benders
- 3.12: Ruggell Rheinstrasse, Eimmündung Industriestrasse (Industriekreisel)
- 3.13: Prüfung Nutzen, Notwendigkeit und Realisierbarkeit einer Verlegung der Vorarbergerstrasse 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 Mobilitätsraumes entlang der Landstrassen

Zeitschiene																			
Projekt	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]				
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III	IV		
Sicherung des Mobilitätsraumes entlang der Landstrassen																			
Legende AHR: Initialisierung / Konzept AHR: Umsetzung ATG: Studien / Konzepte ATG: Vorprojekt / Projekt AHR & ATG: Genehmigung/Beschlussfassung AHR & ATG: Daueraufgabe ATG: Submission / Bau AHR & ATG: Projekt beendet AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation																			
Projektabhängigkeiten																			
<ul style="list-style-type: none"> LP 10 entspricht der Massnahme 3.15 Siehe Rückseite 																			
Projektorganisation																			
 <pre> graph TD A[Land Liechtenstein] --> B[Grundeigentum Privater] A --> C[Grundeigentum Gemeinden] </pre>																			
Erreichte Meilensteine																			
<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. 																			
Projekt-Budget																			
<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sicherung des Mobilitätsraumes entlang der Landstrassen</td> <td style="background-color: #90EE90;"></td> </tr> </tbody> </table> Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten																Projekt	Status	Sicherung des Mobilitätsraumes entlang der Landstrassen	
Projekt	Status																		
Sicherung des Mobilitätsraumes entlang der Landstrassen																			
Risiken																			
<ul style="list-style-type: none"> Die Sicherung der Mobilitätsräume entlang der Landstrassen wird als Daueraufgabe weiterverfolgt. 																			

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 in den Berichtsjahren

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 wurden im Rahmen von Überbauungsplänen, Gestaltungsplänen sowie weiteren Projektvorhaben Grundstücke bzw. Grundstücksteile entlang der Landstrasse erworben oder getauscht. Hierzu fanden Gespräche und Verhandlungen mit Grundeigentümern und Gemeinden statt. Die Arbeiten wurden basierend auf den Ergebnissen des Busbevorzugungskonzepts, den laufenden Ergebnissen des Hauptroutennetzes oder auch der Überarbeitung des Landesrichtplans koordiniert. Die bestehenden Mobilitätskorridore wurden bereits in der Vergangenheit mit den dazu geeigneten raumplanerischen Planungsinstrumenten, Landes- und Gemeinderichtplan, behördenverbindlich festgelegt.

In den Berichtsjahren 2024 und 2025 konnten gezielt Grundstücke bzw. Grundstücksteile in verschiedenen Regionen Liechtensteins durch Kauf oder Tausch erworben werden. Es betraf Flächen in den Gebieten Bahnhofstrasse Schaan, Landstrasse Schaan, Im Bretscha Schaan, Voralbergerstrasse Mauren-Schaanwald, Essanestrasse Eschen und Landstrasse Vaduz.

Nächste Massnahmen

Die Sicherung des Mobilitätsraums entlang der Landstrassen wird als Daueraufgabe fortgeführt. Die Sicherung der entsprechenden Flächen ist laufend mit den Erkenntnissen aus dem Liechtensteiner Hauptroutennetz, der Überarbeitung des Landesrichtplans sowie den Verkehrsrichtplänen der Gemeinden abzustimmen. Letztere sind behördenverbindlich. Zudem werden die Arbeiten mit dem Projekt Raum und Mobilität 2050 bzw. damit verbundener Folgeprojekte zu koordinieren sein bzw. auch dessen Ergebnisse zu berücksichtigen sein. Die Korridorbreiten der Mobilitätskorridore haben sowohl die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des ÖV (separate Busspur) als auch die Bedürfnisse des Fuss- und Radverkehrs (FRV) und der Bestrebungen 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: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptroutennetz
- 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. Angebotsweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 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
- 3.10: Verkehrslösung Benders: Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsknoten in Benders
- 3.12: Ruggell Rheinstrasse, Eimmündung 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-, Umfahungs- und Entlastungslösungen in Liechtenstein

3.17 Überprüfung d. zur Realisierung v. Infrastrukturmassnahmen nötigen Gesetzgebung sowie Revision des Verbandsbeschwerderechts (Zusatzantrag G)

Zeitschiene																	
Projekt	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad		
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	in Prozent [%]
Überprüfung der Gesetzgebung zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen und Revision des Verbandsbeschwerderechts																	10
Legende MINF: Initialisierung / Konzept MINF: Umsetzung MINF: Genehmigung / Beschluss MINF: Daueraufgabe MINF: Projekt beendet MINF: Ministerium f. Infrastruktur u. Bildung																	
Projektorganisation																	
Projekt-Budget																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Überprüfung der Gesetzgebung zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen und Revision des Verbandsbeschwerderechts</td> <td style="background-color: #c8e6c9;"></td> </tr> </tbody> </table> Legende: Budget eingehalten Budget kritisch Budget überschritten													Projekt	Status	Überprüfung der Gesetzgebung zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen und Revision des Verbandsbeschwerderechts		
Projekt	Status																
Überprüfung der Gesetzgebung zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen und Revision des Verbandsbeschwerderechts																	
Erreichte Meilensteine																	
<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines Strassengesetzes für Liechtenstein initiiert. • Vernehmlassungsvorlage für Strassengesetz Liechtenstein erarbeitet und Vernehmlassung durchgeführt. • Vernehmlassungsvorlage umfasst auch Aspekte hinsichtlich der Expropriation. • Überprüfung bzgl. Verbandsbeschwerderecht zeigte, dass eine weitere Einschränkung nicht mit den internationalen Verpflichtungen Liechtensteins konform wäre. 																	
Nächste Schritte																	
<ul style="list-style-type: none"> • Auswertung und Überarbeitung der Vernehmlassungsvorlage für ein Strassengesetz Liechtenstein. • Strassengesetz dem Landtag zur Beschlussfassung vorlegen. 																	
Projektabhängigkeiten																	
<ul style="list-style-type: none"> • Ist Teil von Leitprojekt 9 • Siehe Rückseite 																	
Risiken																	

3.17 Überprüfung d. zur Realisierung v. Infrastrukturmassnahmen nötigen Gesetzgebung sowie Revision des Verbandsbeschwerderechts (Zusatzantrag G)

Massnahmenbeschrieb gemäss Mobilitätskonzept 2030

Die Erfahrung zeigt, dass die Verfahren zur Realisierung von Infrastrukturmassnahmen, insbesondere im Verkehrsbereich, teilweise langwierig und wenig effizient sind. Um Projekte im öffentlichen Interesse schneller realisieren zu können, bedarf es einer Überprüfung der Gesetzgebung in diesem Bereich. Die Regierung wird beauftragt, [...] einen Bericht und Antrag betreffend Revision des gesetzlichen Verbandsbeschwerderechts unter anderem bezüglich der Beschwerdebefugnis in Art. 47 Naturschutzgesetz (NSchG) sowie Beschwerdelegitimation in Art. 32 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorzulegen. Mit dieser Revision soll die Möglichkeit einhergehen, aus verkehrstechnischen und anderen in der Erfüllung von Staatsaufgaben liegenden Gründen mit insbesondere übergeordnetem, dem Allgemeinwohl dienenden Interesse das gesetzliche Verbandsbeschwerderecht einzuschränken.

Massnahmen in den Berichtsjahren

Zu den zentralen Herausforderungen bei der Realisierung von Infrastrukturmassnahmen gehören unter anderem die Verfügbarkeit der erforderlichen Grundflächen oder auch die langen Einsprache- bzw. Beschwerdeverfahren. In Bezug auf den Bau und Unterhalt von öffentlichen Strassen besteht heute kein spezifisches Gesetz, es existiert allerdings eine umfassende rechtliche Praxis. Die Regierung beabsichtigt mit der Schaffung eines Strassengesetzes die langjährige Praxis festzuhalten und unter anderem ein Baubewilligungsverfahren für Tiefbauten einzuführen (vgl. Massnahme 3.16 und Zusatzantrag E) zu schaffen. Sie hat vor diesem Hintergrund die Erarbeitung eines Strassengesetzes für Liechtenstein in Auftrag gegeben. Im Jahr 2024 wurden hierzu erste Vorbereitungsarbeiten vorgenommen und der entsprechende Vernehmlassungsbericht ausgearbeitet. Im Jahr 2025 fand die Vernehmlassung statt. Das zuständige Ministerium überprüfte in den Berichtsjahren zudem die Möglichkeiten zur Revision des Verbandsbeschwerderechts. Dabei zeigte sich, dass eine weitere Einschränkung des Verbandsbeschwerderechts nicht mit den von Liechtenstein eingegangenen internationalen Verpflichtungen konform wäre.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr werden die Arbeiten zum Strassengesetz weiterverfolgt. Insbesondere werden die Eingaben aus der Vernehmlassung fertig ausgewertet und in die Gesetzesvorlage eingearbeitet. Nachdem die überarbeitete Gesetzesvorlage von der Regierung verabschiedet wurde, wird sie dem Landtag vorgelegt. Aufgrund des derzeitigen Bearbeitungsstands und der noch ausstehenden Konsultationen des Landtags können an dieser Stelle noch keine weiteren Angaben zur Zeitschiene gemacht.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.02: Ausbau des Eisenbahn-Angebots im Personennahverkehr im Rahmen der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein
- 1.04: Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept
- 1.10: 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
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen: Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.09: Überprüfung Baugesetz betreffend Parkplätze
- 3.01: Umsetzung des Projekts S-Bahn Liechtenstein inkl. Angebotserweiterung und damit verbundener Strassenprojekte
- 3.02: Niveaufreimachung ÖB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan

- 3.04: Prüfung neuer Verkehrssysteme zur Erschließung des ganzen Landes als Ergänzung zur S-Bahn
- 3.06: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkronne
- 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.
- 3.12: 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
- 3.16: Abholen des politischen Willens zur Revision des Expropriationsrechts von 1887
- 3.18: Prüfung von Tunnel-, Umfahungs- und Entlastungslösungen in Liechtenstein
- 9.01: Prüfung von Tunnel-, Umfahungs- 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	2022			2023			2024			2025			2026			2027			2028			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		
Abklärungen betreffend Autobahnverbindung A14 und A13																											
Legende 																											
Projektabhängigkeiten												Projektorganisation															
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 																											
Risiken												Projekt-Budget															
												<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projekt</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Abklärungen betreffend Autobahnverbindung A14 und A13</td> <td style="background-color: #d9ead3;"></td> </tr> </tbody> </table> <p>Legende: </p>												Projekt	Status	Abklärungen betreffend Autobahnverbindung A14 und A13	
Projekt	Status																										
Abklärungen betreffend Autobahnverbindung A14 und A13																											
Erreichte Meilensteine												Nächste Schritte															
<ul style="list-style-type: none"> Siehe Rückseite 												<ul style="list-style-type: none"> Liechtensteiner Anliegen einer Autobahnverbindung wurde in den vergangenen Jahren in verschiedenen Gesprächen und Gremien auf Schweizer und Österreicher Seite eingebracht. 															
												<ul style="list-style-type: none"> Die Entwicklung dieses Projekts wird im laufenden Jahr von Seiten Liechtenstein weiterverfolgt. 															

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 in den Berichtsjahren

Aus Liechtensteiner Perspektive besitzt eine Autobahnverbindung zwischen den Rheintalautobahnen A14 und A13, welche zudem knapp nördlich von Feldkirch verläuft, verschiedene Vorteile. Aus diesem Grund wurde dieses Anliegen in den vergangenen Jahren sowohl auf Regierungsebene als auch Verwaltungsebene in verschiedenen Gremien und Gesprächen auf Schweizer und Österreicher Seite eingebracht. Es wurde auch die Option einer finanziellen Beteiligung von Liechtenstein in Aussicht gestellt.

Die beteiligten Akteure in der Schweiz und in Österreich favorisieren allerdings eine Ost-West-Verbindung weiter nördlich: Im Rahmen des Projekts «S18 Bodensee-Schnellstrasse» wurden bereits 2020 und früher verschiedene Verbindungsvarianten zwischen Lustenau bzw. Dornbirn und der Schweiz geprüft. Die Österreicher Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) legte sich Ende 2020 auf die Verbindungsvariante «CP», eine Ostumfahrung von der L204 über Lustenau-Nord in die Schweiz fest. Die Alternativvariante «Z», eine Riedquerung mit Unterflurstrasse von Dornbirn-Nord nach Lustenau-Nord und weiter in die Schweiz wurde aufgrund tangierter Naturschutzgebiete nicht als genehmigungsfähig beurteilt. Obschon 2023 durch das Klimaschutzministerium in Wien eine zusätzliche Variante «Lustenau-Süd» erarbeitet wurde, welche von Dornbirn-Süd nach Widnau/Diepoldsau verlaufen sollte, teilte die ASFINAG Anfang 2025 mit, dass das erarbeitete Vorprojekt zur Variante «CP» beim Verkehrsministerium vorgelegt werde. Die Prüfung des Vorprojekts ist demnach im Gang. Das Liechtensteiner Anliegen wurde in den Berichtsjahren unter anderem im Rahmen eines Austauschs zwischen Regierungsrat Daniel Oehry und Landesstatthalter Christof Bitschi eingebracht.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr wird die Verbindung der Rheintalautobahnen A14 und A13 von Liechtensteiner Seite weiterverfolgt. Einerseits werden die Entwicklungen rund um die Varianten «CP», «Z» und «Lustenau-Süd» beobachtet. Andererseits wird das Liechtensteiner Anliegen einer Verbindung nördlich von Feldkirch weiterverfolgt.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIE mobil
- 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. Angebotsweiterung 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	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		Umsetzungsgrad in Prozent [%]	
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II		III
Beantwortung Postulat «Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept»																
Erarbeitung «Nachh. u. ganzh. Raumplanungs-Mobilitätskonzept»																100
Prüfung von Tunnel-, Umfahrungs- und Entlastungslösungen																15
																5

Legende

- AHR: Initialisierung / Konzept
- AHR: Umsetzung
- ATG: Studien / Konzepte
- ATG: Vorprojekt / Projekt

AHR & ATG:

- AHR: Genehmigung/Beschlussfassung
- ATG: Submission / Bau

AHR & ATG:

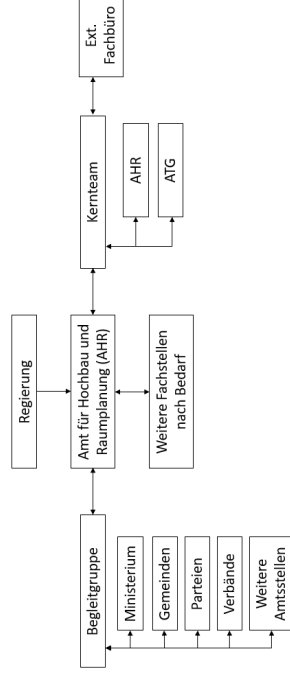
- Daueraufgabe
- Projekt beendet

AHR: Amt f. Hochbau und Raumplanung
ATG: Amt f. Tiefbau und Geoinformation

Projektabhängigkeiten

- 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.

Projektorganisation



Erreichte Meilensteine

- Breiter Fächer an Stossrichtungen für die Raum- und Verkehrsentwicklung in Liechtenstein entworfen.
- Variantenfächer anhand Zielsystem bewertet und Projektphase 1 abgeschlossen.
- Federführung für Projektphase 2 von ATG an AHR übergeben.
- Weiterzuverfolgende Stossrichtungen in Teilprojekte überführt und erste Projektarbeiten gestartet.

Risiken

Projekt-Budget

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	

Legende:

- Budget eingehalten
- Budget kritisch
- Budget überschritten

Nächste Schritte

- Überprüfung von Umfahrungsstrassen und der Verfügbarkeit des bestehenden Strassennetzes durch das ATG.
- Ausschreibung und Vergabe des Forschungsauftrags «aktive Verkehrslenkung» durch das AHR.
- Ausschreibung und Vergabe des Auftrags zur Erarbeitung einer Studie «Eigentrasseierung Bus».
- Überprüfung der Möglichkeiten zur Erarbeitung von Modal-Split-Zielwerten und möglicher regelmässiger Mobilitätsbefragungen.

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 in den Berichtsjahren

Hintergrund und Grundlagen für das im Jahr 2023 initiierte Projekt «Raum und Mobilität Liechtenstein 2050» bilden einerseits die Resultate der Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan (vgl. Massnahme 3.03), welche dem Landtag 2021 zur Kenntnis gebracht wurden und andererseits die im Jahr 2022 erarbeitete und im April 2023 im Landtag behandelte Postulatsbeantwortung betreffend ein «nachhaltige und ganzheitliches Raumplanungs- und Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein». Es wird das Ziel verfolgt, umfassende und langfristige Verkehrslösungen für die Mobilitätsbedürfnisse Liechtensteins unter Berücksichtigung der raumplanerischen Aspekte über den Zeithorizont des Jahres 2030 hinaus, zu evaluieren und zu prüfen. Im Jahr 2024 wurden unter Federführung des ATG die Arbeiten an der Projektphase 1 fortgeführt. Es wurde ein breiter Fächer an möglichen Stossrichtungen für die verkehrliche und räumliche Entwicklung Liechtensteins in der Zukunft ausgearbeitet. Dazu gehören beispielsweise punktuelle ober- oder unterirdische Umfahrungsstrassen, verkehrlenkende Massnahmen oder auch Hochbahnen oder U-Bahnen. Diese Stossrichtungen wurden anhand des zuvor erarbeiteten Zielsystems bewertet und es wurde ein Entscheid über die weiterzuverfolgenden Stossrichtungen gefällt. Mit Beginn der Projektphase 2 Anfang 2025 wurde die Federführung vom ATG an das AHR übergeben. Zusammen mit dem begleitenden externen Fachbüro wurden die weiterzuverfolgenden bzw. im Detail zu prüfenden Stossrichtungen in fünf Teilprojekte überführt und in Angriff genommen. Einerseits werden verschiedene Entlastungsstrassen in Liechtenstein hinsichtlich ihrer Auswirkungen überprüft, in Ergänzung zum Busbevorzugungskonzept von 2022 eine Studie zur Bus-Eigentrasse in Liechtenstein erarbeitet sowie ein Forschungsauftrag zur aktiven Verkehrslenkung in Auftrag gegeben. Letzterer soll insbesondere die Akzeptanz hinsichtlich beschränkender Push-Massnahmen eruieren. Zusätzlich wird ein Teilprojekt bezüglich möglicher Zielwerte des Modal-Splits in Liechtenstein bearbeitet und in Abhängigkeit davon ein Monitoring- und Controlling aufgebaut. Die Teilprojekte werden kontinuierlich in das übergeordnete Konzept Raum und Mobilität 2050 zurückgebunden, welches als Nachfolge-Konzept zum Mobilitätskonzept 2030 zu verstehen ist. Die Arbeiten am Teilprojekt «Entlastungsstrassen» wurden durch das ATG bereits soweit vorangetrieben, dass erste Varianten einander gegenübergestellt und miteinander verglichen werden konnten. Für die Teilprojekte «Forschungsauftrag» und «Eigentrasse» wurden die relevanten Grundlagen zusammengetragen und die Ausschreibung für die externe Begleitung vorbereitet. Es fanden mehrere Sitzungen des Lenkungsausschusses sowie der eingesetzten Begleitgruppe statt. In letzterer sind neben Parteivertreter auch Vertreter von Verbänden und Gemeinden enthalten.

Nächste Massnahmen

Im laufenden Jahr führen AHR und ATG die Projektarbeiten fort. Das Teilprojekt «Entlastungsstrassen» wird durch das ATG weiterbearbeitet. Es wird auch das Liechtensteiner Strassennetz hinsichtlich Siedlungs(un)verträglichkeit untersucht, um allenfalls weiterer Bereiche mit Umfahrungsbedarf eruieren zu können. Das AHR wird die Ausschreibung für die externe Begleitung der Teilprojekte «Eigentrasse» und «aktive Verkehrslenkung» durchführen. Zudem werden mit Blick auf das Teilprojekt «Zielwerte Modal-Split» verschiedene Zieldefinitionen aus anderen Kantonen und Regionen untersucht und zwecks Schaffung einer soliden Datenbasis Möglichkeiten zur künftigen Durchführung von regelmässigen Mobilitätsbefragungen überprüft. Weitere Stossrichtungen, welche derzeit nicht weiter vertieft werden, fungieren als mittel- oder längerfristige Rückfallebenen, sofern eine Umsetzung der aktuellen Teilprojekte nicht möglich sein sollte.

Abhängigkeiten zu anderen Projekten

- 1.01: Punktueller Ausbau Angebot LIEmobil
- 1.04: Neuauflage Busbevorzugungskonzept
- 1.10: Lückenschluss des Hauptroutennetzes
- 1.11: Erweiterung Hauptroutennetz

- 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen
- 2.01: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung
- 2.03: Pfortneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs
- 2.07: Ansiedlung von Arbeitsgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse
- 3.02: Niveaufreimachung ÖBB-Übergang Nendeln
- 3.03: Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein
- 3.04: Prüfung neuer Verkehrssysteme zur Erschliessung des ganzen Landes als Ergänzung zur S-Bahn
- 3.05: Realisierung des Industriezubringers Vaduz-Triesen und Verlegung des Radwegs auf die Dammkrone
- 3.07: Rheinübergang Vaduz-Sevelen: Optimierung und Ausbau der Verkehrsknoten beim Rheinübergang
- 3.08: Langsamverkehrsbrücke 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 Vorarbergerstrasse 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