

Postfach 813  
9490 Vaduz  
T/F 232 54 53

25.8.2026

Landesverwaltung  
Amt für Hochbau und Raumplanung

## **Landesrichtplan Gesamtüberarbeitung, Stellungnahme des VCL**

Der VCL bedankt sich für die Möglichkeit einer Stellungnahme. Wir beschränken uns auf das Verkehrswesen.

### **Stellungnahme Seiten 1 bis 5**

#### **Anhang Seiten A1 bis A8: Grundsätzliches/Grafiken zum Verkehrswesen**

- A1) Der Begriff Mobilität
- A2) Flächeneffizienz im Verkehr, Flächenbedarf pro Person im Verkehr
- A3) Infrastruktur und Verkehrsmittelwahl
- A4) Kapazität des Strassenraums
- A5) Auch bei uns gibt es nicht den 5er und das Weggli
- A6) Radfahren und Sicherheit
- A7): Umdenken in der Planung nötig
- A8) Hinweise zu den UNO-Nachhaltigkeitszielen

#### **V1) Gesamtverkehr**

Die 4V-Strategie (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten, Vernetzen) wird zwar angesprochen, aber im LRP nicht wirklich umgesetzt.

4V-Strategie verlangt flächeneffiziente Verkehrsmittel:

Flächenbedarf pro Person in Bewegung (m<sup>2</sup>): (A2)

Auto ca. 115 m<sup>2</sup>, Bahn, Tram, Bus ca. 10 m<sup>2</sup>, Velo ca. 3 m<sup>2</sup>.

Die Flächeneffizienz kann real vor allem erhöht werden, wenn der Modalsplit der Wege bewusst/gewollt hin zu weniger Autoverkehr geändert wird. (A4)

#### **V1-1) Nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrs**

Eine nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrs ist nur möglich, wenn der Modalsplit der Wege bewusst/gewollt hin zu weniger Autoverkehr geändert wird, besonders für Arbeitswege. Die heutigen Auto-Staus zu reduzieren braucht keine neuen Strassen (diese induzieren im System Mehrverkehr), sondern eine Änderung der Verkehrsmittelwahl.

#### **V1-2) Erhöhung des Anteils ÖV sowie FRV am Gesamtverkehr**

Um den Anteil des ÖV und FRV zu erhöhen, braucht es Pull und Push.

Pull: ÖV und FRV durch bessere Infrastrukturen attraktiver machen; Leute sensibilisieren.

Push: Infrastrukturen für MIV bewusst weniger attraktiv machen.

5er und Weggli gibt es auch bei uns nicht! (A5)

## **V2) Strassennetz**

Die Strasseninfrastruktur wurde während Jahrzehnten für das Auto optimiert. Deshalb ist das Auto für viele Erwachsene das einzige ihnen bekannte und von ihnen täglich verwendete Verkehrsmittel.

### **V2-1) Funktionsfähiges Strassennetz erhalten**

Die Kapazität der Landstrassen kann in den HVZ in stau-kritischen Bereichen einfach erhöht werden: Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 statt Tempo 50 km/h.

### **V2-2) Strassennetz – Erhalt, Optimierungen und Netzergänzungen**

Damit das Netz möglichst effizient betrieben werden kann, muss der Modalsplit hin zu Verkehrsmitteln mit geringem Flächenbedarf pro Person geändert werden. Das bedingt eine bessere Infrastruktur für den FRV und konsequente Busbevorzugung für den ÖV. Dann ist nur ein minimaler Ausbau der Auto-Infrastrukturen erforderlich.

### **V2-4) Flächenschonende und siedlungsorientierte Strassen**

Strassen im Siedlungsraum mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h statt 50 km/h sind flächenschonend und die Bevölkerung und die Umwelt werden von negativen Auswirkungen (Lärm, Feinstaub von Verbrennungsmotoren und Reifenabrieb) besser geschützt. Zudem wird die Sicherheit erhöht.

#### **V2-2.1 Effizienzsteigernde Massnahmen**

Die wichtigste effizienzsteigernde Massnahme ist die bewusste Veränderung des Modalsplits der Wege hin zu weniger Autoverkehr. Dann ist kein Bau von Entlastungsstrassen nötig.

Doch wichtiger als Effizienz ist Effektivität:

Effizienz = das was man tut richtig tun; E-Auto statt Verbrenner fahren;

Effektivität = das richtige tun; statt Auto fahren zu Fuss gehen, Velo fahren, ÖV benutzen.

### **Netzergänzungen und -optimierungen (Umfahrungs- / Entlastungsstrassen) (V 2-2.1)**

#### **V 2.03 Umfahrung Vaduz, Rheinübergang bis Kreuzung Austrasse/Meierhofstrasse**

Der VCL bezweifelt die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit dieser neuen Strasse sehr. Auch im Hinblick auf die jetzt landwirtschaftlich genutzten Flächen.

#### **V 2.05 Schaan, Industriezubringer 2; ebenso V 2.06**

Der VCL bezweifelt die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit dieser neuen Strasse. Auch im Hinblick auf die jetzt landwirtschaftlich genutzten Flächen und den wertvollen Naherholungsraum.

#### **V 2.05 Schaan-Vaduz: Neubau Verbindung Zollstrasse – Marianumstrasse**

In diesem Korridor sollte die Oberland-Bahn eines Tages verkehren. Sie ist langfristig wichtiger und sinnvoller als eine Umfahrungsstrasse. Zudem hat sie eine grössere Kapazität.

#### **V 2.09 Eschen-Nendeln: Umfahrung Engelkreuzung Nendeln**

Falls eine Umfahrung angedacht wird, müsste auch die Fortführung gegen Süden mitgedacht werden. Jede Art Umfahrung von Nendeln ist eine massive Erhöhung der Strassenkapazität und führt deshalb zu induziertem Auto-Mehrverkehr.

#### **V 2.12 Vaduz: Zentrum-Äulestrasse**

In der Äulestrasse soll Tempo 30 nach dem Vorbild von Köniz eingeführt werden.

### **V 3 Fuss- und Radverkehr**

#### **Ausgangslage: Autowege und Raddistanzen**

Etwa 50% der Autofahrten sind im Bereich bis 5 km. Etwa 30% der im Land Wohnhaften und Arbeitenden haben einen Arbeitsweg bis 3 km. Das sind Fahrraddistanzen!

#### **Ausgangslage: Sicherheit**

Für die Velo-Alltagsnutzungen ist die direkte Erreichbarkeit eines Zieles wichtig, doch viel wichtiger ist die subjektive und objektive Sicherheit. Das gilt auch für V 3-4. (Anhang 4)

Ja, bei Querungen von Hauptstrassen bestehen sehr oft Sicherheitsdefizite. Auf Landstrassen ausserorts kann die subjektive und objektive Sicherheit deutlich verbessert werden durch Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von Tempo 80 auf Tempo 60 im Bereich der Querung, innerorts von Tempo 50 auf Tempo 30.

Das Alltagsroutennetz innerorts kann durch flächendeckendes Tempo 30 auf Gemeindestrassen für den Radverkehr deutlich sicherer und somit attraktiver gemacht werden. Quelle und Ziel eines Veloweges liegen praktisch immer innerorts an einer Gemeindestrasse.

#### **V 3-1 Sitzgelegenheiten:**

Im Hinblick auf eine alternde Gesellschaft, sind hinreichend Sitzgelegenheiten nicht nur für Wanderwege wichtig, sondern auch für Fusswege innerorts. Dies besonders nach Steigungen.

#### **V 3-4 Der VCL möchte den Satz ändern, da die Sicherheit der wichtigste Parameter ist.**

Nötig ist ein sicheres, zusammenhängendes, direktes, und attraktives Radverkehrsnetz. Denn die subjektive und objektive Sicherheit ist das wichtigste Argument, um die Menschen zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad zu gewinnen. (Anhang 4)

#### **Fuss- und Radverkehrsbrücken:**

Triesen

Eine Fuss- und Radverkehrsbrücke Triesen –Weite ist unnötig für Arbeitswege und wurde von der Bevölkerung von Wartau begründet abgelehnt.

Triesen

Eine Fuss- und Radverkehrsbrücke Triesen – Sevelen ist unnötig für Arbeitswege, wenn die Zufahrt zur alten Rheinbrücke auf der CH-Seite verbessert wird (siehe Vaduz).

Balzers

Eine Fuss- und Radverkehrsbrücke auf der Höhe des Industriegebietes Balzers Nord für Arbeitswege ist wichtig. Dann kann das Industriegebietes Balzers Nord von Sevelen und Weite her besser erreicht werden. Auch von Sargans her ist der Rheindamm auf der CH-Seite die bessere Lösung, da der LKW-Verkehr unangenehm ist und subjektiv ein Sicherheitsrisiko darstellt.

Vaduz

Bestehende Fuss- und Radverkehrsbrücke, Süd («alte Rheinbrücke»).

Die Radwegführung auf der CH-Seite muss sicherer gemacht werden. Gemäss Gespräch mit Marco Caminada bestehen dazu Ideen.

### **V 4 Öffentlicher Verkehr, Ausgangslage**

Wegen den regelmässigen Verkehrsüberlastungen zu den Hauptverkehrszeiten ist eine konsequente Busbevorzugung zu Lasten des Autoverkehrs nötig. Dies verbilligt den Busbetrieb und macht den Bus zu den Hauptverkehrszeiten attraktiver.

## **V 4-2 Gute Vernetzung des Busnetzes im Inland und ins Ausland gewährleisten**

Fehlt hier nicht die Buslinie Feldkirch-Ruggell?

## **V 4-3) Busbevorzugung; geeignete Massnahmen**

Dynamische Trasseefreihaltung in staugefährdeten Räumen kann durch Fahrbahnhaltstellen und eine LSA bei Busbuchten erreicht werden. Eine weitere Möglichkeit ist die elektronische Busbevorzugung mit LSA. Natürlich sind separate Busspuren die besten, teuersten und vielerorts kaum realisierbaren Lösungen.

## **V 4-7 Förderung des strassenungebundenen ÖV**

Der VCL hat zusammen mit anerkannten Experten die Realisierbarkeit einer Oberlandbahn als Mittelverteiler (der Bus ist der Feinverteiler) untersucht.

Als beste Variante hat sich eine Normalspur Tram-Bahn erwiesen. Von Schaan-Bahnhof via ÖBB-Geleise, auf im Richtplan vorgesehenem Korridor zum SZ Mühleholz mit Haltestelle, im Strassenraum im Bereich SZ-Schwimmbad, nördlich des Schwimmbads in den Berg bis Vaduz Süd, unterirdische Haltestelle beim Spoerry-Areal (Universität), unterirdische Haltestelle im Zentrum von Vaduz hinter dem heutigen Touristenpavillon und in Vaduz Süd, dem Kanal entlang nach Triesen (kann in Triesen auch auf der Strasse geführt werden) und Balzers, via neue Bahnbrücke zum Bahnhof Dornau, auf dem SBB-Geleise nach Sargans.  
Anhang: Tram-Bahn im 15-Minuten-Takt (VCL\_lie\_zeit\_Nr. 86\_Juni 2020final)

**V 4-7:** Auf der Bahnlinie Buchs-Feldkirch werden bauliche und betriebliche Massnahmen für eine Verbesserung des ÖV-Angebots weiterverfolgt. Dazu gehört eine Haltestelle bei der Industrie Schaanwald.

Eine weitere Verbesserung sollte sein, dass der Railjet nicht mehr durch Liechtenstein fährt. Eine unterirdische Führung im Zentrumsbereich von Schaan sollte geprüft werden. Das ist eine massive Aufwertung (Mensch und Umwelt) für Schaan. Zudem scheint die niveaugleiche Querung der Zollstrasse sowohl beim Ausbau der S-Bahn (30-Minuten-Takt) und noch mehr beim Bau der Oberlandbahn (15-Minuten-Takt) unabdingbar.

### **V 4.10 Schaan Nordschleife Bahnhof Buchs**

Die Nordschleife ist nach Ansicht des VCL unnötig und kontraproduktiv. Sie zerstört viel landwirtschaftliche Fläche und wertvollen Naherholungsraum.

Zudem besteht die Gefahr, dass die Verkehrsdrehscheibe Schaan «abgehängt» wird.

Wichtiger als die Bahn-Nordschleife Buchs ist es, dafür zu kämpfen, dass der Railjet nicht mehr durch unser Land fährt. Denn der Railjet hat nur eine minimale Bedeutung für unser Land. Dies vor allem, weil der von Wien kommende Railjet nach Zürich regelmässig Verspätung hat. Da er Priorität hat vor dem für Pendelnde wichtigen Regionalzug, macht das die S-Bahn viel weniger attraktiv für PendlerInnen.

## **V 5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Ausgangslage: «Der Grossteil der Mobilitätsbedürfnisse in Liechtenstein wie auch im grenzüberschreitenden Arbeitspendlerverkehr von/nach Liechtenstein wird gegenwärtig durch den motorisierten Individualverkehr abgedeckt.»

Dies vor allem, da die Auto-Infrastruktur seit Jahrzehnten für den Autoverkehr optimiert wird, und deshalb zu attraktiv ist. Noch haben die Staus nicht die Schmerzgrenze erreicht. Zudem steckt der Bus wegen mangelhafter Busbevorzugung auch im Stau. Ein Umdenken in der Planung ist nötig. (Anhang 5)

**V 5-3/2** Das wichtigste Element fehlt: Verpflichtendes Betriebliches Mobilitätsmanagement BMM für die ca. 100 Betriebe im Land mit 50 und mehr Mitarbeitenden (BuA2018\_12).

Die Subvention von Mittagessen durch den Arbeitgeber wird im Lohnausweis als geldwerter Vorteil aufgeführt. Also sollte auch der gratis Parkplatz beim Arbeitgeber als geldwerter Vorteil behandelt werden. Ein Parkplatz im Freien bei einem Mietobjekt kostet typisch 100 Franken pro Monat.

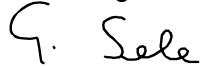
Bei gutem BMM werden nach Erfahrung des VCL im ersten Anlauf etwa erreicht:  
MIV 50 %, Kollektiv-Verkehr (vor allem ÖV) 30%, FRV 20%.

### **V 6 Güterverkehr, Ausgangslage**

Ausgangslage: Die Bahn-Nordschleife Buchs beschleunigt zwar den Güterverkehr auf der Bahn, bedeutet aber auch, dass noch mehr Güterzüge durch unser Land verkehren werden und die Weiler Nendeln und Schaanwald noch stärker belastet werden.

Noch mehr Güterzüge bedeutet auch eine Einschränkung für den regionalen Personenverkehr durch eine S-Bahn. Das macht eine S-Bahn für Arbeitswege weniger attraktiv.

Freundliche Grüsse,  
Dr. Georg Sele, Präsident VCL



## Anhang: Grundsätzliches/Grafiken zum Verkehrswesen

### A1) Der Begriff Mobilität

Mobilität ist die Befriedigung der Bedürfnisse nach Ortsveränderung, z.B. um zur Arbeit zu gelangen, zum Einkaufen, usw. Daraus folgt Verkehr, unabhängig vom Verkehrsmittel.

Mobilitätsrate:

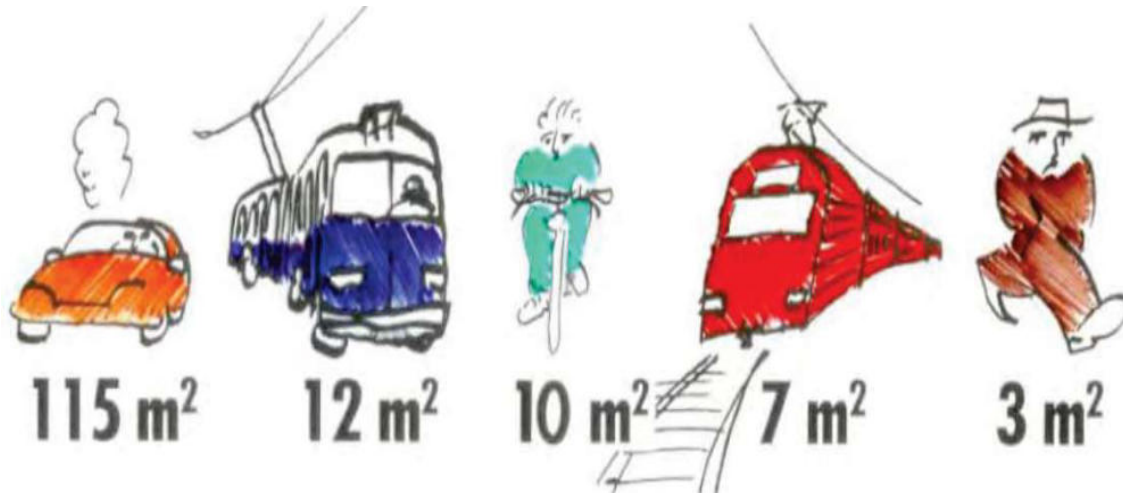
Die Zahl der Wege pro Tag und Person ist im Durchschnitt ziemlich konstant, ca. 3.5 Wege. (CH Ø 3.4 Wege (2.6 – 3.8), 5 Etappen)

Zeit im Verkehr.

Durchschnittlich ziemlich konstant: 70 – 90 Minuten pro Tag. (CH Ø 83)

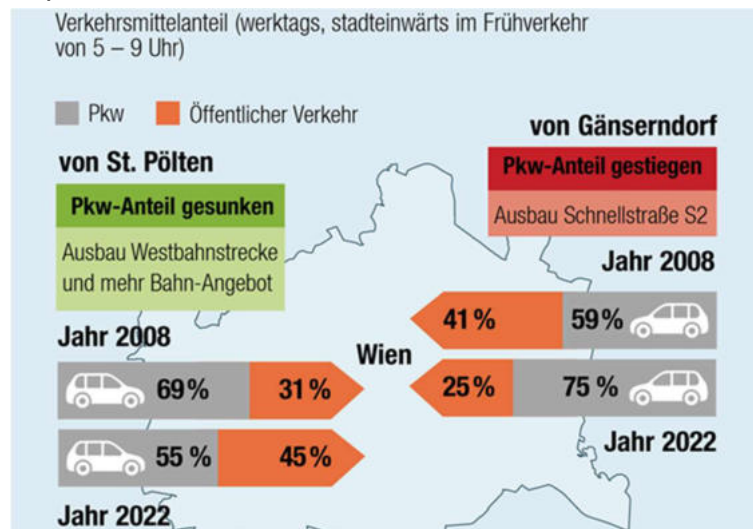
Folge: Mit einem schnelleren Verkehrsmittel spart man durchschnittlich keine Zeit, sondern legt längere Wege zurück.

### A2) Flächeneffizienz im Verkehr, Flächenbedarf pro Person im Verkehr



Quelle: Tiefbaumamt Kanton Zürich

### A3) Infrastruktur und Verkehrsmittelwahl



Quelle VCÖ



#### A4) Kapazität des Strassenraums



#### A5) Auch bei uns gibt es den 5er und das Weggli nicht



**Verbesserungen, Verschlechterungen –  
Effekt trifft erst ein, wenn die Waage kippt.**

**Erlebte Verschlechterungen der gewohnten Wahl hat grösseren  
Effekt als Verbesserungen bei den Fahrtmitteln die nicht benutzt  
werden.**

Quelle: Michael Koucky, Amigo 2029-10-04; [www.koucky.se](http://www.koucky.se)

#### A6) Radfahren und Sicherheit



Quelle: guide-velo.ch



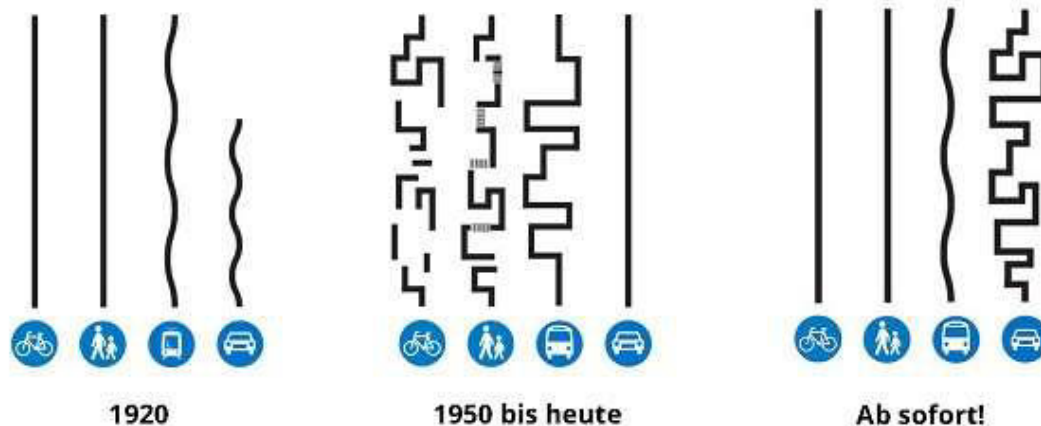
Quelle: guide-velo.ch

Kriterien für eine gute Veloinfrastruktur nach  
CROW Design Manual for Bicycle Traffic 2016,

## A7): Umdenken in der Planung nötig

## Planungsprinzipien

Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Verkehrsplanung



Quelle: copenhagenize.eu

Quelle: Vortrag Verkehrsingenieure am Seniorenkolleg

## A8) Hinweise zu den UNO-Nachhaltigkeitszielen

### SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen

Eine inaktive Lebensweise, z.B. kurze Alltagswege und speziell tägliche Arbeitswege per Auto zurücklegen, führt bei vielen Menschen zu Bewegungsmangel. Dies ist ein Grund für eine hohe Zahl an nicht übertragbaren Krankheiten. Laut einer Grafik der britischen Regierung können diese Krankheiten durch eine täglich aktive Lebensweise durchschnittlich um 30% gesenkt werden.





### SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur

Wenn die Infrastruktur attraktiv ist für enkeltaugliche Verkehrsmittel, speziell den Radverkehr, und weniger attraktiv für Autos werden mehr Arbeitswege per Velo zurückgelegt. Das bewirkt Vorteile für alle. Für die einzelne Person (Lebensqualität) und für den Arbeitgeber (höhere Produktivität und weniger (je nach Quelle 2 bis 5) Absenztage).

BMM ist ein einfacher Weg zu höherer Produktivität dank mehr aktiven Arbeitswegen.



### SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden

Nachhaltige Mobilität in Kommunen kann nur erreicht werden durch attraktivere Infrastruktur für enkeltaugliche Verkehrsmittel (speziell Fahrrad und Fussverkehr) und weniger attraktive Infrastrukturen für Autos.

Speziell ein Umsteigen auf zu Fuss Gehen und Radfahren reduziert die Umweltverschmutzung und den Flächenverbrauch. Dadurch ergibt sich Platz für Begrünung.

# Tram-Bahn im 15-Minuten-Takt

Viertelstündlich vom Bahnhof Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers und Trübbach nach Sargans.



Balzner Neujahrsblätter 2013

Eine Tram-Bahn kann auf den ÖBB- und SBB-Strecken wie eine «normale» Bahn fahren – mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Auf der eingeleisteten Neubaustrecke mit Doppelspurinseln fährt die Tram-Bahn als Tram mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und einem minimalen Kurvenradius von 22 Metern (wie ein Lkw). Wo möglich fährt die Tram-Bahn auf einem eigenen Trasse. Doch sie fährt kurze Strecken auch im Mischverkehr auf Strassen.

## Trassee und Haltestellen

Eine moderne Normalspur-Trambahn hat eine Länge von gut 35 Metern; sie fährt zu den Hauptverkehrszeiten als Doppelkomposition. Die Haltestellen sind also 75 Meter lang. Vom Bahnhof Schaan fährt die Tram-Bahn via ÖBB-Gleise Richtung Buchs und im Mischverkehr via Rüttileweg (Verkehrskorridor laut Richtplan) zur Haltestelle vor dem Schulzentrum Mühleholz.

Nach kurzer Fahrt auf der Schaanerstrasse biegt die Bahn am Nordrand des Schwimmbads in den Tunnel ab. Nach den unterirdischen Haltestellen Spoerry-Areal/Universität und Vaduz-Zentrum kommt das Trasse im Süden von Vaduz wieder ans Tageslicht. Es führt via Haltestellen Austrasse zum Kreisel und via Industriestrasse und dann entlang dem Binnenkanal zur Haltestelle Triesen-Zentrum.

Via Haltestellen Balzers-Nord und Balzers-Gagoz führt das Trasse über den Rhein und beim neuen Bahnhof Trübbach-Fährhütten in das SBB-Gleis nach Sargans.

## Realisierbarkeit

Voraussetzung für die Regionalbahn Oberland ist die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein zwischen Feldkirch und Buchs. In Schaan stellt die Tram-Bahn Verbindungen Richtung Feldkirch und Richtung Buchs her. Die Regionalbahn Oberland und die S-Bahn Liechtenstein sind Mittelverteiler mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler.

## Attraktives Angebot

Im 15-Minuten-Takt kann die Regionalbahn etwa 1200 Personen pro Stunde befördern. Dabei ist sie weitgehend unabhängig von Staus auf den Strassen. Die Investitionskosten betragen etwa 300 Millionen Euro.

## Studie des VCL mit Fachleuten

Geologen und Bahnfachleute haben den VCL bei der seit 2010 durchgeführten und mehrmals vertieften Studie beraten. Politik und Behörden auf Landes- und Gemeindeebene wurden involviert und sind informiert.

Weitere Informationen: [www.vcl.li](http://www.vcl.li)

