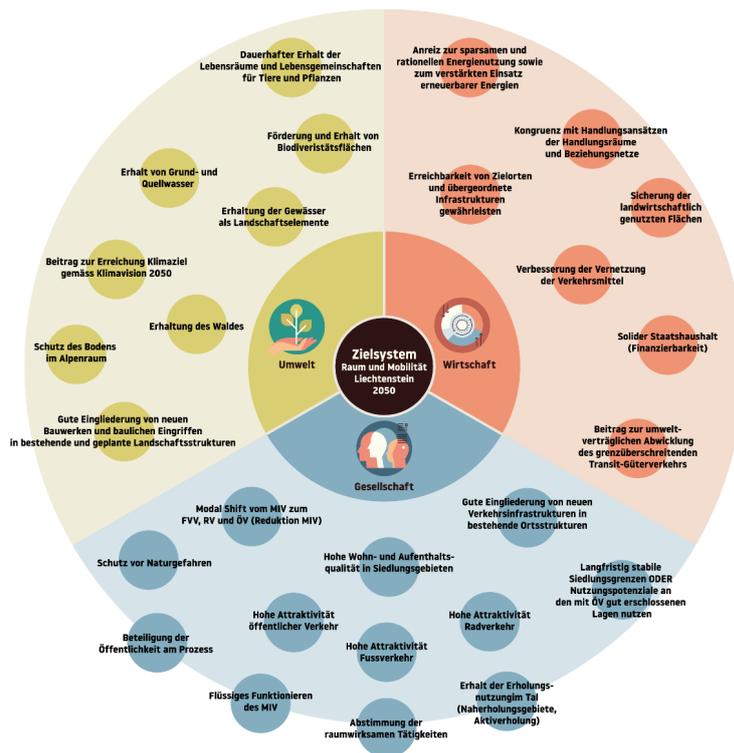


# Raum und Mobilität Liechtenstein 2050

Erstes öffentliches Forum

Dokumentation

2. Juli 2024



## **Bearbeitung**

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Eleonore Jacobi Wolter

Dr. oec. HSG LL.M./SVI

Janine Ritter

Praktikantin

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)

[www.metron.ch](http://www.metron.ch)

Titelbild: Übersicht Ziele

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Anlass	4
1.2	Ziele und Funktion des Forums, Rolle	4
1.3	Ablauf	4
<b>2</b>	<b>Ziele</b>	<b>5</b>
2.1	Einleitung / Arbeitsauftrag	5
2.2	Zielsystem	6
2.3	Ergebnisse	7
2.4	Weiterverwendung der Ergebnisse	8
<b>3</b>	<b>Stossrichtungen</b>	<b>9</b>
3.1	Einleitung / Arbeitsauftrag	9
3.2	Ergebnisse	9
3.3	Weiterverwendung der Ergebnisse	10
<b>4</b>	<b>Weiteres Vorgehen</b>	<b>11</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass

Die Regierung hat im Mai 2023 entschieden, das Projekt «Raum und Mobilität 2050» zu initiieren und mit der ersten von drei Projektphasen zu beginnen. In den vergangenen zwölf Monaten haben Projektgremien sowie ein externes Fachbüro die zu verfolgenden Ziele in einem «Zielsystem» definiert und mögliche «Stossrichtungen» für die Erreichung der Ziele aufgezeigt. Nun soll die breite Bevölkerung in den Prozess involviert werden.

Das Projekt «Raum und Mobilität 2050» wurde aufgrund der Erkenntnisse der Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan sowie des Postulats «Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanung-Mobilitätskonzept für Liechtenstein» initiiert. Mit dem Vorhaben sollen, unter Berücksichtigung raumplanerischer Aspekte, gesamtheitliche Verkehrslösungen mit einem Zeithorizont über denjenigen des Mobilitätskonzepts 2030 hinaus evaluiert und geprüft werden.

In der ersten Projektphase wird ein Zielsystem für die künftige verkehrliche und räumliche Entwicklung erstellt. Parallel dazu werden mögliche Stossrichtungen auf hoher Flugebene definiert, die in einem folgenden Schritt auf Basis des Zielsystems beurteilt werden. In dieser ersten Phase sollen möglichst alle Ideen einfließen und auf ihre Zukunftstauglichkeit hin geprüft werden.

## 1.2 Ziele und Funktion des Forums, Rolle

Am Dienstag, 2. Juli 2024 wurden der Entwurf des Zielsystems und die Sammlung der Stossrichtungen zum ersten Mal öffentlich diskutiert. Das Forum hatte zum Ziel:

- über das Projekt / den Prozess zu informieren,
- möglichst alle Ideen und Vorstellungen frühzeitig zu integrieren,
- Inhalte breit abzustützen

Am Forum wurden keine Entscheide gefällt. Die Erkenntnisse fließen in die weitere Bearbeitung ein (Siehe dazu auch Kapitel 2.4 und 3.3). Die Inhalte wurden vorgängig vom Planungsbüro und der Projektleitung unter Beizug des Lenkungsausschusses erarbeitet und mit einer Begleitgruppe gespiegelt. Diese Gremien werden auch für die weitere Bearbeitung beigezogen.

## 1.3 Ablauf

18.00	Begrüssung, Einstieg	Graziella Marok-Wachter Denise Belloli
18.20	Informationen zum Projekt	Maximilian Rüdisser
18.40	Ziele und Zielsystem	
	– Input	Eleonore Jacobi-Wolter
	– Workshop	Alle
	– Zusammenfassen der Ergebnisse	Gruppenmoderator*innen
20.00	Pause	
20.15	Stossrichtungen	
	– Input	Denise Belloli
	– Workshop	Alle
	– Zusammenfassen der Ergebnisse	Gruppenmoderator*innen
21.30	Ausblick, weiteres Vorgehen	Denise Belloli
21.35	Abschluss	Graziella Marok-Wachter

## 2 Ziele

### 2.1 Einleitung / Arbeitsauftrag

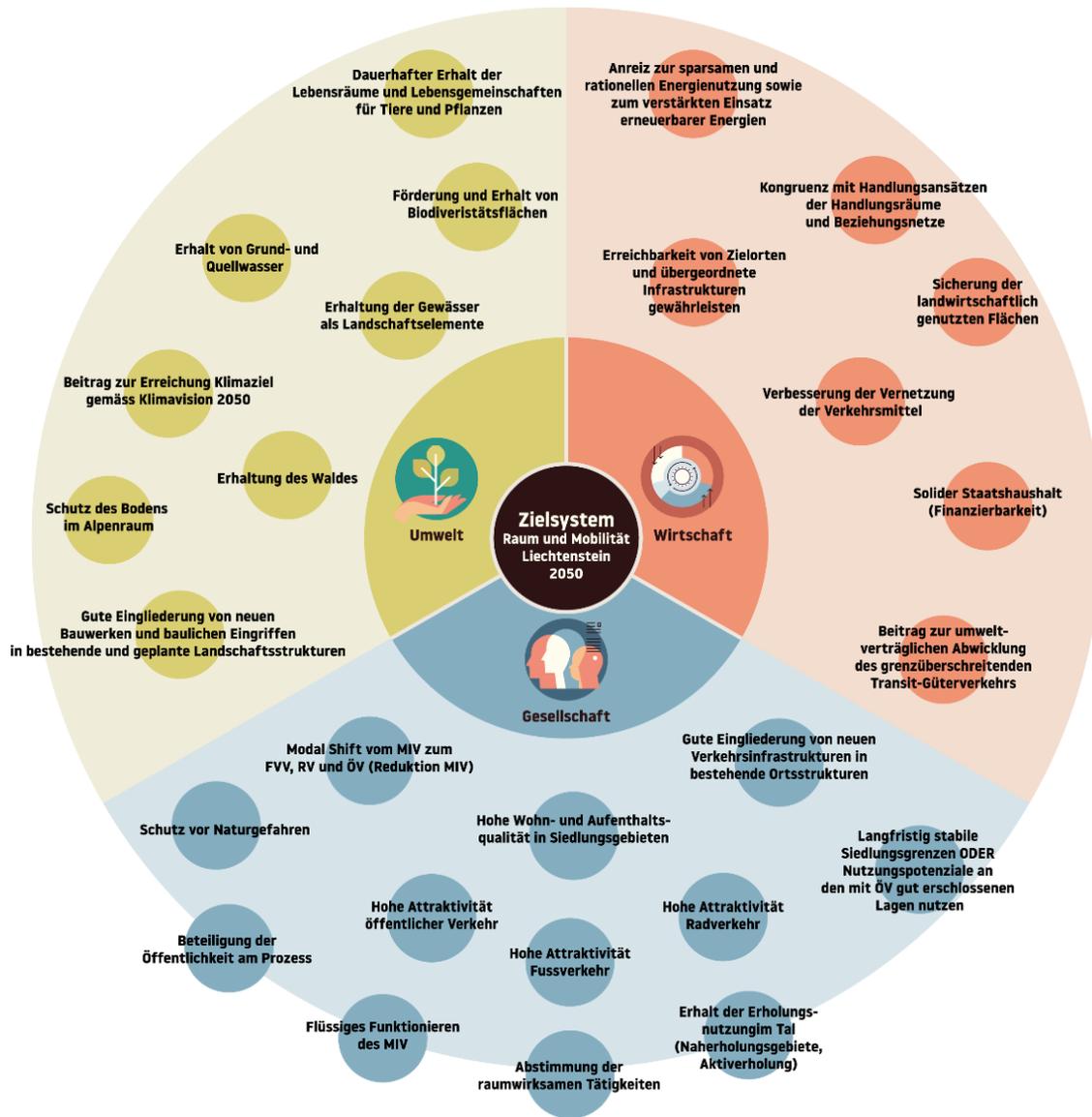
Den Teilnehmenden wird ein Entwurf eines Zielsystems präsentiert. **Die Kernfrage ist: Welche Ziele muss ein nachhaltiges Raumplanungs-Mobilitätskonzept erfüllen?** Das Zielsystem berücksichtigt möglichst alle Aspekte und orientiert sich an den Nachhaltigkeitsdimensionen Gesellschaft, Wirtschaft Umwelt. Für die vorliegende erste Phase dient das Zielsystem der Beurteilung der Stossrichtungen auf hoher Flugebene.

Die Teilnehmenden arbeiten in Gruppen an den Zielen und diskutieren folgende Fragen:

- Mit welchen Zielen bin ich einverstanden?
- Mit welchen nicht?
- Gibt es weitere Ziele, die mir wichtig sind?
- Sollten Ziele umformuliert werden?
- Welche Ziele sind mir wichtig? Welche nicht?

Dazu bestimmen die Teilnehmenden die Relevanz der einzelnen Ziele und können Ziele streichen ergänzen oder umformulieren.

## 2.2 Zielsystem



### 2.3 Ergebnisse

Generell zeigt sich ein eher heterogenes Bild – bei vielen Zielen wird die Relevanz von den Gruppen sehr unterschiedlich eingestuft. Die Ziele wurden aber grossmehrheitlich als richtig und relevant befunden. Einige Gruppen haben Präzisierungsvorschläge für einzelne Ziele gemacht. Zudem wurde angemerkt, dass das Thema «Gesundheit» in der Dimension Gesellschaft nicht resp. nur indirekt thematisiert wird. Hier wird empfohlen, ein zusätzliches Ziel zu ergänzen.

Die grosse Heterogenität der Einstufung der Relevanz ist teils auch der Methode geschuldet, bei der jede Gruppe für sich ein «Gesamtbild» schuf. Die Ergebnisse sind daher sorgfältig zu hinterfragen, und es dürfen keine pauschalen Schlüsse gezogen werden. Dennoch zeigt die Auswertung, dass einige Ziele sehr einheitlich eingestuft wurden, während bei anderen die Beurteilung der Relevanz unterschiedlich war.

Bei folgenden Zielen besteht eine relativ grosse Einigkeit zur Einstufung in **mittlere bis hohe Relevanz**:

- Modal Shift vom MIV zum ÖV, RV, FV (Reduktion MIV)
- Hohe Attraktivität öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radverkehr
- Erreichbarkeit von Zielorten und übergeordneten Infrastrukturen gewährleisten
- Dauerhafter Erhalt der Lebensräume und Lebensgemeinschaften für Tiere und Pflanzen
- Erhalt von Grund- und Quellwasser

Folgende Ziele wurden besonders kontrovers diskutiert:

- Beitrag zur Erreichung Klimaziel gemäss Klimavision 2050: Hier wurde intensiv darüber diskutiert, ob das Klimaziel an sich realistisch, zu hoch oder zu tief gesetzt wurde. Dementsprechend bestand Uneinigkeit darüber, ob dieses zu erreichen oder gar zu übertreffen sei.
- Sicherung der landwirtschaftlich genutzten Flächen: Hier beschäftigte insbesondere die Frage, wie gross die Abhängigkeit der eigenen landwirtschaftlichen Produktion sei resp. sein sollte.

Die übrigen Ziele wurden von den Gruppen sehr unterschiedlich eingestuft. Hier muss für die Einstufung der Ergebnisse jeweils die Gesamtschau berücksichtigt werden.



## 3 Stossrichtungen

### 3.1 Einleitung / Arbeitsauftrag

Den Teilnehmenden wird ein Entwurf der Stossrichtungen präsentiert. **Die Kernfrage ist: Welche Infrastrukturen brauchen wir, um die künftigen Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen?**

Dazu wurden grundsätzliche Stossrichtungen entwickelt. Der Fächer an Stossrichtungen soll möglichst breit sein und alle denkbaren Möglichkeiten umfassen. Die Stossrichtungen bestehen jeweils aus einem Kernelement (Infrastruktur) und notwendigen Managementmassnahmen. Die aufgeführten flankierenden Massnahmen sind nicht zwingend, aber sinnvoll, um die Wirkung zu verbessern oder negative Auswirkungen zu minimieren. Für die Bewertung wird auf das Gesamtpaket aus Infrastrukturelement, Managementmassnahmen und flankierenden Massnahmen abgestellt.

Generelle Bemerkung:

- Die Stossrichtungen beziehen sich teils auf Massnahmen resp. Ideen, die im Mobilitätskonzept in Kapitel 7 «Das Jahr 2030 und die Zeit danach» aufgeführt sind
- Es wird davon ausgegangen, dass die Stossrichtungen Ausbau Strassennetz (STR) und Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) als zeitlich nachgelagert oder ergänzend zum Mobilitätskonzept (Siehe Stossrichtung Umsetzung Mobilitätskonzept (M) unten) umgesetzt werden.
- Definitionen:
  - Management: notwendige ergänzende Massnahmen, die das Funktionieren der Stossrichtung gewährleisten
  - Flankierende Massnahmen: zur Erhöhung des Nutzens resp. der Wirksamkeit

Die Teilnehmenden arbeiten in Gruppen an den Stossrichtungen und diskutieren folgende Fragen:

- Was sind die Kernelemente?
- Wie wirken die Stossrichtungen auf den Verkehr?
- Wie wirken die Stossrichtungen auf den Raum und die Landschaft?
- Welche Stossrichtungen sollen weiterverfolgt werden?

Ziel ist es, die Stossrichtungen und deren verkehrliche und räumliche Wirkung kennenzulernen. Eine Beurteilung steht (noch) nicht im Vordergrund. Die Auseinandersetzung sollte daher beobachtend, nicht wertend sein. Dazu bearbeiten die Teilnehmenden mit Unterstützung der Gruppenmoderation vorbereitete Plakate pro Stossrichtung.

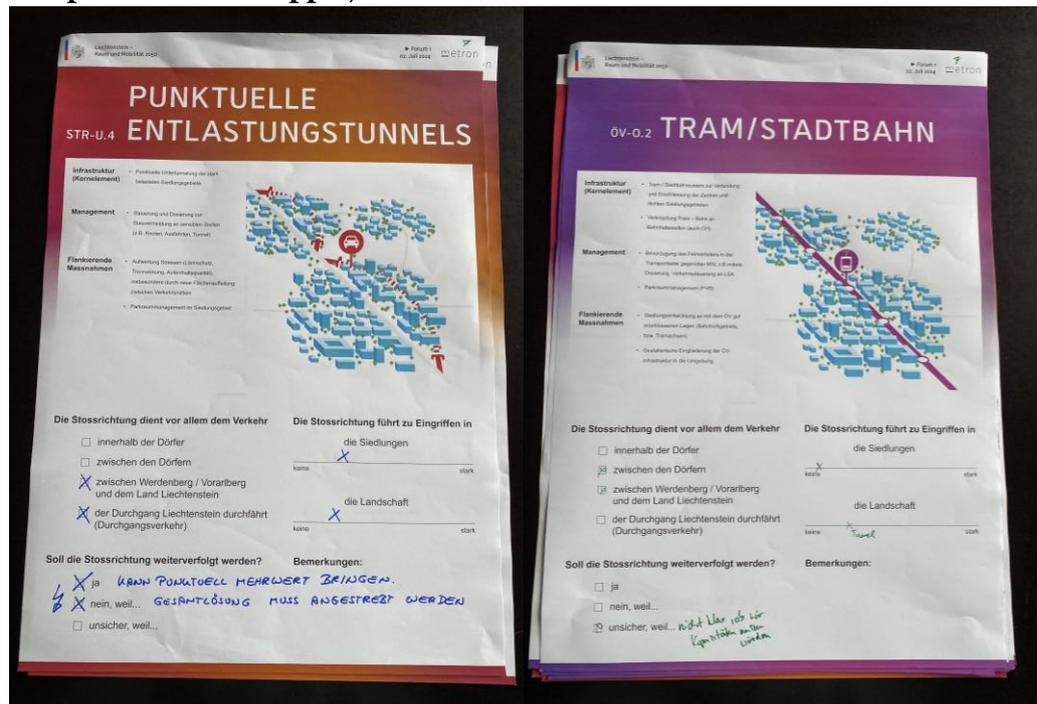
### 3.2 Ergebnisse

Aufgrund der grossen Zahl von Stossrichtungen konnten nicht alle Gruppen alle Stossrichtungen in der gleichen Tiefe diskutieren. Es hat sich in den Diskussionen zudem gezeigt, dass die Beurteilung der verkehrlichen und räumlichen Wirkung auf der abstrakten Ebene herausfordernd ist. Bei vielen Stossrichtungen hängt die Eingriffstiefe stark davon ab, wo welche Infrastrukturen gebaut werden, resp. ob bestehende Infrastrukturen ausgebaut oder komplett neue erstellt werden. Dennoch können einige generelle Erkenntnisse aus den Diskussionen abgeleitet werden:

- Die Stossrichtung M Umsetzung Mobilitätskonzept ist eine «ohnehin»-Stossrichtung, die mit den anderen nicht vergleichbar ist. Die Mehrheit der Gruppen ist der Meinung, dass diese Stossrichtung weiterverfolgt werden soll

- Die Mehrheit der Gruppen ist zudem der Meinung, dass die nicht-infrastrukturellen Massnahmen verstärkt oder zumindest deren mögliche Wirkung vertieft geprüft werden sollten (Massnahmen N Aktive Verkehrslenkung)
- Bei den Stossrichtungen mit Kernelement Strasse werden jene Stossrichtungen mit grossen und aufwendigen Infrastrukturen aufgrund ihrer Eingriffstiefe und der Kosten kritischer beurteilt als kleinräumigere Massnahmen.
- Die ÖV-Stossrichtungen, welche einen Ausbau oder Neukonzipierung bestehender Verkehrsmittel anstrebt, werden generell positiver beurteilt, als jene, die auf neue Verkehrsmittel setzen oder grössere unterirdische Infrastrukturen zur Folge hätten (Metro / U-Bahn, Seilbahnen, Hochbahnen, Magnetbahnen). Hier werden sehr viele kritische Punkte gesehen (z.B. Machbarkeit, Herausforderung der Verknüpfung mit dem bestehenden Verkehrsnetz)

### Beispiel Plakate Gruppe 7



### 3.3 Weiterverwendung der Ergebnisse

In der Auseinandersetzung der Gruppen mit den Stossrichtungen hat sich gezeigt, dass neue Infrastrukturen resp. neue Mobilitätslösungen sehr rasch auf Basis ihrer Machbarkeit beurteilt werden. Das führt unter anderem dazu, dass gänzlich neue Lösungen sehr kritisch beurteilt werden. Dies widerspiegelt die Realität – die Implementierung sehr umfangreicher neuer Infrastrukturen mit grossen Eingriffen bringt grosse Risiken und muss gegenüber Lösungen mit weniger Eingriffen sehr grosse Mehrwerte bringen, um ein akzeptables Kosten-Nutzen-Verhältnis aufzuweisen. Da zum aktuellen Zeitpunkt der Fächer von Stossrichtungen möglichst breit gehalten werden sollte, werden daher trotzdem alle Stossrichtungen in die Beurteilung einbezogen. Es werden aber allenfalls Abstufungen in der Beurteilungstiefe vorgenommen.

## 4 Weiteres Vorgehen

- Dokumentation der Ergebnisse
- Einarbeiten der Erkenntnisse in die weiteren Projektschritte
- Beurteilung der Stossrichtungen anhand des Zielsystems
- Vorbereitung des nächsten Forums im Lenkungsausschuss und Begleitgruppe
- Nächstes Forum zur Beurteilung der Stossrichtungen im Winter 2024/ 2025

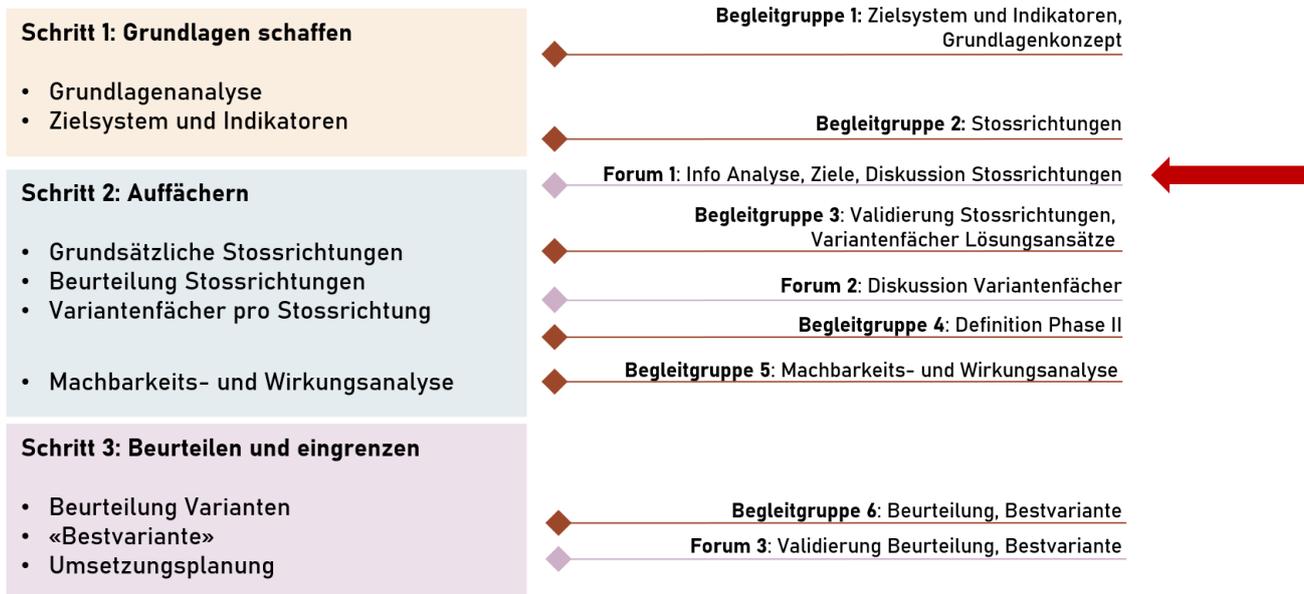


Abbildung 1: Vorgehen und aktueller Stand

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
+41 56 460 91 11