ewp
Ingenieure | Planer | Geometer

region werdenberg

Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein

Koordinierte Stellungnahme von: Name der Gemeinde / FachstelleVCL Verkehrs-Club Liechtenstein

Beiliegend erhalten Sie den Entwurf Synthesebericht des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein. Der Vorstand des Vereins unterbreitet Ihnen diesen Bericht zur Vernehmlassung. Der Synthesebericht stellt zusammen mit dem Anhang Massnahmenblätter das Dokument dar, das nach erfolgter Vernehmlassung und Verabschiedung durch Regierungen und Gemeinden Ende 2016 beim Bundesamt für Raumentwicklung abgegeben wird. Der Bericht ist eine Aktualisierung und Fortschreibung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Zusätzliche Dokumente zur Stellungnahme sind die Objektblätter zu den Bus-Infrastrukturmassnahmen sowie für die Gemeinden die jeweilige vollständige Massnahmenliste der Langsamverkehrsmassnahmen. Die Langsamverkehrsmassnahmen sind im LV-Portal erfasst. Für den Zugang klicken Sie auf www.lvportal.ch, in der Spalte „Gemeinde“ wählen Sie Ihre Gemeinde und geben das Passwort *Gemzug12* ein.

Bitte tragen Sie ihre Anmerkungen in die gelben Zellen in untenstehendem Raster ein (Zeilen bei Bedarf kopieren, bei Massnahmen die jeweilige Nr. ergänzen) und schicken Sie das ausgefüllte Formular **als Word-Dokument per E-Mail bis 15. Juni 2016 an die Geschäftsstelle des Vereins (*annika.birrer@sarganserland-werdenberg.ch*) mit Kopie an das bearbeitende Planungsbüro (*manuela.raab@ewp.ch*)**.

Allgemeines / Grundsätzliches

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
		Der VCL begrüsst den Versuch einer grenzüberschreitenden Planung einer effizienten Verkehrsabwicklung gemäss der Kaskade "3V".	
		Allerdings kann sich der VCL des Eindrucks nicht erwehren, dass die Kaskade "3V" in Liechtenstein von Politik und Behörden weitgehend nicht verstanden wurde oder nicht akzeptiert wird.	

Ausgangslage (Kap. 1)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	2.1.3	Verkehrsplanung Feldkirch Süd: Es fehlt der Hinweis, dass die Realisierung eines Stadttunnels vor Gericht angefochten wird.	

Analyse Ist-Zustand (Kap. 2)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	2.5.1	Tab.15 = Modalsplit für Wege & Hauptverkehrsmittel. Der VCL verwendet eine andere Darstellung und folgende Werte abgeleitet aus der Volkszählung 2010: AV = Aktivverkehr = Fuss- & Radverkehr = 13% KV = Kollektiver Verkehr = öffentlicher Verkehr, Fahrgemeinschaft, Werk-/Schichtbus = 20% MIV = allein per Auto oder Motorrad = 67%	
	2.5.1	Die Umfragen 2003 / 2010 / 2015 der LIHK für Arbeitswege in und nach Liechtenstein ergaben folgende Werte; die VCL-Schätzung ist daraus abgeleitet ergeben: AV = 8% / 10% / 11%; VCL-Schätzung LI = 10% KV = 24% / 31% / 27%; VCL-Schätzung LI = 20% MIV = 67% / 59% / 61%; VCL-Schätzung LI = 70% Bei Umfragen wird der Anteil des MIV unterschätzt.	

Trendentwicklung (Kap. 3)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	3.3.1	Die Prognosen des Verkehrsaufkommens beruhen im Wesentlichen auf der heutigen Verkehrsmittelwahl für die Arbeitswege. Ohne 3V! Mit den richtigen Massnahmen kann der Anteil des MIV für Arbeitswege deutlich gesenkt werden.	
	3.4.5	Handlungsbedarf besteht nach Ansicht des VCL vor allem in der Reduktion der Bevorzugung des MIV (z.B. Busbuchten) und in der Beseitigung von Anreizen, die einseitig die Nutzung des MIV begünstigen. – Dazu müssen die Gemeinden alle relevanten öffentli-	

		chen PP bewirtschaften – BMM muss für Arbeitgeber >10 Mitarbeitende verpflichtend vorgeschrieben werden mit Push & Pull.	
	3.4.6	Wir schreiben: Mit dem Rad zur Arbeit, Mit dem Rad zur Schule, Radfahren für Ihre Gesundheit	
	3.4.6	Zusätzlich zur geplanten Verbindung Räfis-Vaduz sind folgende Fuss-/Radbrücken nötig: - Haag-Bendern - Sevelen Kessiweg – Triesen Nord - Wartau –Balzers Höhe Industrie Nord Die Verbindung im Zusammenhang mit einem zukünftigen Neubau der ÖBB-Brücke ist wünschenswert.	

Grundsätze und Strukturbild (Kap. 4.1)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*

MOCA Indikatoren (Kap. 4.2)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	4.2.1	Nach Wissen des VCL ist der Modalsplit für alle Verkehrszwecke nach Tagesdistanz für LI nicht bekannt. Welche Quellen verwenden sie für Liechtenstein?	

Teilstrategie Siedlung und Landschaft (Kap. 4.3)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*

Teilstrategie Nachfragemanagement (Kap. 4.4)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	4.4.1	Die Gemeinden müssen als Arbeitgeber selbst Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) mit Push & Pull einführen und zudem die öffentlichen PP bewirtschaften.	

Teilstrategie Langsamverkehr (Kap. 4.5)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	4.5.1	Route Ost LI: Die Führung entlang dem Bahndamm zwischen Schaan und Nendeln ist aus Gründen des Naturschutzes eher abzulehnen. Siehe: http://www.vcl.li/bilder/887.pdf	
	4.5.1	Aus Sicht des VCL braucht es zusätzlich zur geplanten Verbindung Räfis-Vaduz folgende Fuss-/Radbrücken: - Haag-Bendern - Sevelen Kessiweg – Triesen Nord - Wartau – Balzers Höhe Industrie Nord Die Verbindung im Zusammenhang mit einem zukünftigen Neubau der ÖBB-Brücke ist wünschenswert.	
	4.5.1	Die Verbesserung der Radverbindung Balzers-Sargans ist dringend angezeigt. Siehe: Brie1405Tbb2014-05-26.pdf an Dani Schöbi und Jan Wenzel (Anhang zu E-Mail)	
	4.5.2 Tab. 33	LV6: Aus Sicht des VCL braucht es zusätzlich zur geplanten Verbindung Räfis-Vaduz folgende Fuss-/Radbrücken: - Haag-Bendern - Sevelen Kessiweg – Triesen Nord - Wartau – Balzers Höhe Industrie Nord	

Teilstrategie öffentlicher Verkehr (Kap. 4.6)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	4.6.1	Der VCL nennt das Projekt einer Bahnverbindung von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans „Regionalbahn Oberland“.	

		Die Diskussion der VCL-Vorstudie „Regionalbahn Oberland“ wird im Fall einer Volksabstimmung über die S-Bahn FL.A.CH vermutlich für ein JA entscheidend sein. Denn ohne “Zukunftsaussichten” wird das Oberland (ausser Schaan) vermutlich mit Nein stimmen.	
	4.6.2	Übersicht Massnahmen öffentlicher Verkehr Tab. 35 Siehe unten ÖV-8	

Teilstrategie motorisierter Individualverkehr (Kap. 4.7)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag* *(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	4.7.1	Industriezubringer Triesen = Umfahrungsstrasse Vaduz-Triesen (Tab. 37) Nach Ansicht des VCL sind HB (Handlungsbedarf) und Rel (Relevanz) höchstens mittel (gelb). Wegen des hängigen Gerichtsverfahrens ist der RG (Reifegrad) klein (rot). Im Synthesebericht 2011, Tab. 26 wurden HB und Rel richtig als mittel (gelb) eingestuft. Dies ist sachlich auch heute noch richtig, aber anscheinend politisch nicht gewollt. Eine strategische UVP wurde nicht wirklich durchgeführt, da nur verschiedene Trassen verglichen wurden. Siehe: http://www.vcl.li/bilder/851.pdf	
	4.7.1	Nach Ansicht des VCL macht die „Entflechtung Bahnknoten Nendeln“ nur im Zusammenhang mit der Realisierung der S-Bahn FL.A.CH und der neuen Haltestelle Sinn.	

Teilstrategie Gesamtverkehr und Sicherheit (Kap. 4.8)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag* *(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*

Massnahme NM-1

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	Zweckmässigkeit	Es sollte richtig heissen: Die Veränderung des Modalsplit zu	

Massnahme

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*

Massnahme

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*

Objektblätter Bus-Infrastrukturmassnahmen (ergänzend zu den Massnahmenblättern ÖV-8, ÖV-9 und ÖV-10)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*
	ÖV-8	Busbuchten Triesen Post und Triesen Sonnenkreisel (alternativ Richtung Vaduz) statt der Fahrbahnhaltestellen sind nach Ansicht des VCL sachlich unbegründet und sie sind teuer. Busbuchten scheinen eher ein kostenintensives Zugeständnis an die Autofahrenden zu sein als ein Vorteil für den öffentlichen Verkehr. Busbuchten sind nur gerechtfertigt, wenn sie aus betrieblichen Gründen wirklich nötig sind. Da in Triesen Süd für die Kurse Feldkirch-Schaan-Vaduz-Triesen ein Wendeplatz vorgesehen ist, können die Busse dort ihre Standzeit überbrücken. Somit ist eine Busbucht auch in Richtung Vaduz nicht nötig.	
	ÖV-8	Nach H. Knoflacher sind Busbuchten eine sachlich nicht zu rechtfertigende Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs. Siehe http://www.vcl.li/?page=18&id=386	

Separate Massnahmenliste Langsamverkehr (nur für Gemeinden; ergänzend zu den Massnahmenblättern LV-2 und LV-9)

BITTE LEER LASSEN	*Betreff*	*Anregung oder Antrag (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)*	*Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)*

Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein: Radverkehr

Netzlücke Trübbach

Gespräch von asa Jan Wenzel, Kanton SG Daniel Schöbi und VCL Georg Sele
am 23.5. in Buchs
anlässlich des Treffens zur Fuss-/Radbrücke im Raum Buchs-Schaan-Vaduz.

Schwachstelle Nr: 16.92.06 wurde zum Wildkorridor

Schwachstelle Nr: 16.92.06 Kantonaler Radweg: Unterführung Stocksteilerweg
Schwachstelle: Wichtige Stelle im Alltagsnetz, welche auf Grund der Belagsbeschaffenheit bei schlechter Witterung schwierig befahrbar ist (Morast).
Lösungsvorschlag: Einen Teilbereich der Unterführung asphaltieren.

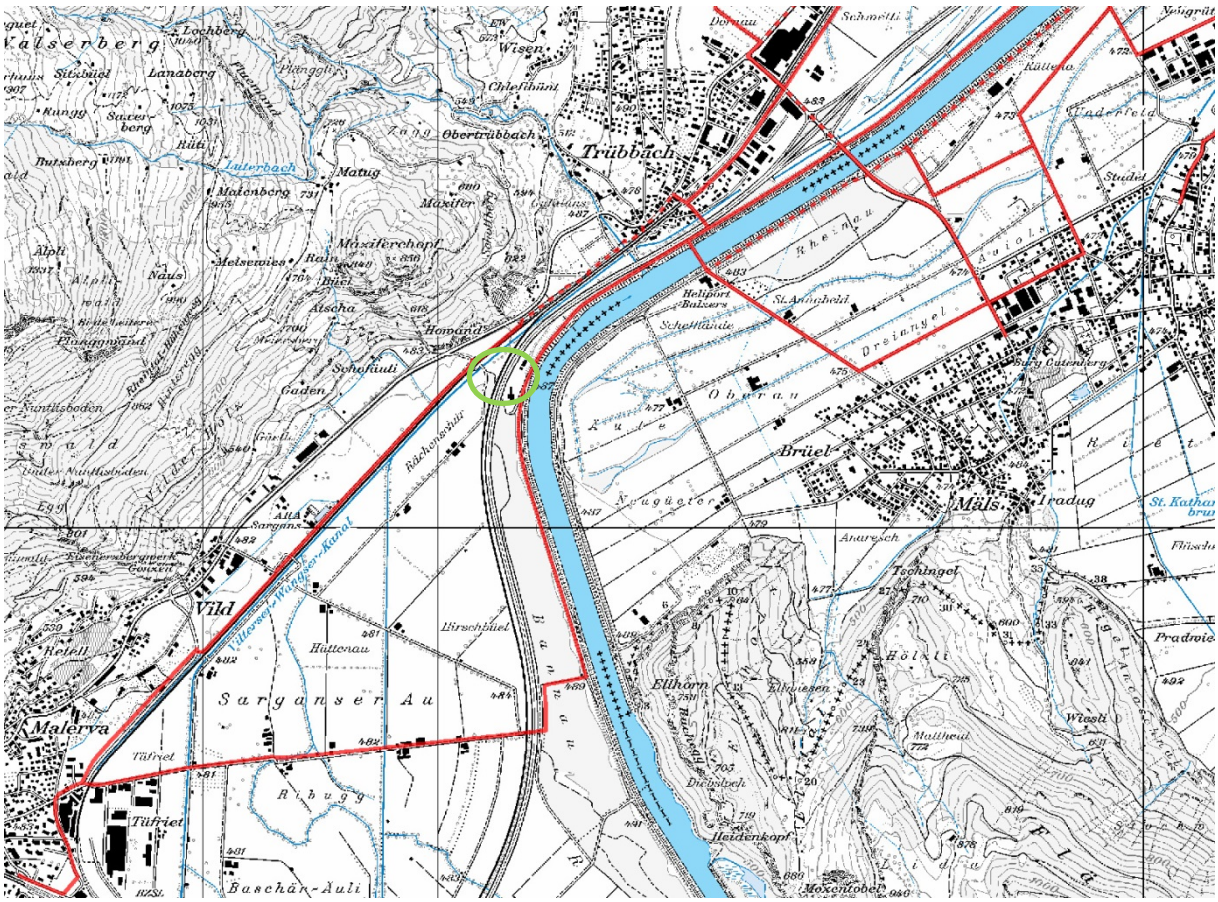
Diese Unterführung wurde als Wildkorridor deklariert. Deshalb ist sie für den Alltagsverkehr nur noch bedingt geeignet.

Die Auf-/Abfahrten der Unterführung sind für Alltags-Velos nicht geeignet.

Heutige Radverbindungen Sargans – Balzers

In der Liechtensteiner Alltags-Radweg-Karte wurde die Unterführung Stocksteilerweg deshalb nicht mehr aufgenommen.

Die Lage des Wildkorridors ist durch ein grünes Oval gekennzeichnet.

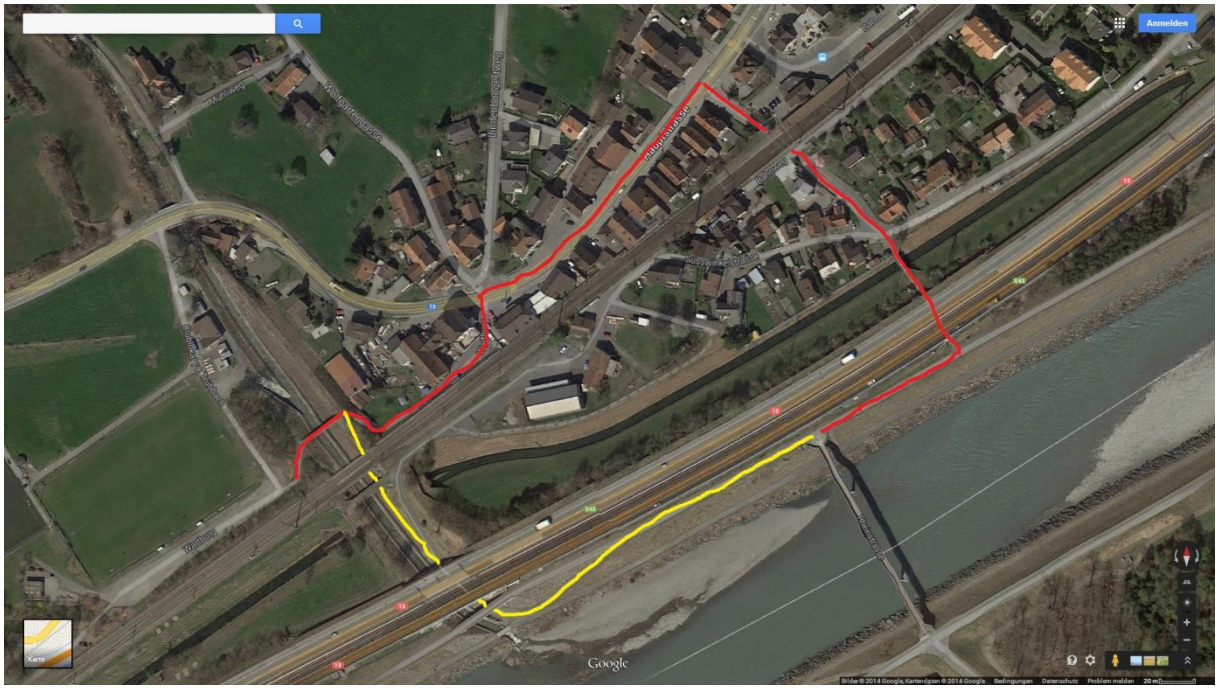


Karte: http://geodaten.llv.li/geoportal/altagsradwegverbindungen.html

Verkehrs-Club Liechtenstein

Vorschlag zum Schliessen der Netzlücke

Rot: heutige Radverbindung Balzers – Trübbach – Sargans via Hauptstrasse
Gelb: Vorschlag für neue Radverbindung Balzers –Sargans



Aufnahmestandorte und lokale Details

Bilder 1 – 5: Standort auf Niveau Radweg
Bild 6: Standort auf Brücke

Verkehrs-Club Liechtenstein

Bild 1 Abfahrt vom Rheindamm	Bild 2
Bild 3	Bild 4 Lichte Höhe Bahnbrücke hinreichend
Bild 5 Rampe rechts hoch zur Radbrücke	Bild 6

Per E-Mail an asa Jan Wenzel und Kanton SG Daniel Schöbi

Dr. Georg Sele, Präsident VCL
2014-05-26

ewp
Ingenieure | Planer | Geometer

region werdenberg

Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein

Vernehmlassungsbericht 3. Generation

Antwort auf die Stellungnahme von:

VCL

Allgemeines / Grundsätzliches

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*
VCL		Der VCL begrüsst den Versuch einer grenzüberschreitenden Planung einer effizienten Verkehrsabwicklung gemäss der Kaskade "3V".	Wird zur Kenntnis genommen.
VCL		Allerdings kann sich der VCL des Eindrucks nicht erwehren, dass die Kaskade "3V" in Liechtenstein von Politik und Behörden weitgehend nicht verstanden wurde oder nicht akzeptiert wird.	Wird zur Kenntnis genommen.

Analyse Ist-Zustand (Kap. 2)

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*
VCL	2.1.3	Verkehrsplanung Feldkirch Süd: Es fehlt der Hinweis, dass die Realisierung eines Stadttunnels vor Gericht angefochten wird.	Wird angepasst. „Zurzeit liegt das Verfahren zur Zeit beim Bundesverwaltungsgericht in Wien. Ein Entscheid wird im Herbst 2016 erwartet.“
VCL	2.5.1	Tab.15 = Modalsplit für Wege & Hauptverkehrsmittel. Der VCL verwendet eine andere Darstellung und folgende Werte abgeleitet aus der Volkszählung 2010: AV = Aktivverkehr = Fuss- & Radverkehr = 13% KV = Kollektiver Verkehr = öffentlicher Verkehr, Fahrgemeinschaft, Werk-/Schichtbus = 20% MIV = allein per Auto oder Motorrad = 67%	Wird angepasst. (vgl. oben Buchs) „Anteil der Verkehrsmittel (Modalsplit-Anteil) für die Arbeitswege.“
VCL	2.5.1	Die Umfragen 2003 / 2010 / 2015 der LIHK für Arbeitswege in und nach Liechtenstein ergaben folgende Werte; die VCL-Schätzung ist daraus abgeleitet ergeben: AV = 8% / 10% / 11%; VCL-Schätzung LI = 10% KV = 24% / 31% / 27%; VCL-Schätzung LI = 20% MIV = 67% / 59% / 61%; VCL-Schätzung LI = 70% Bei Umfragen wird der Anteil des MIV unterschätzt.	Wird zur Kenntnis genommen.

Trendentwicklung (Kap. 3)

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*
VCL	3.3.1	Die Prognosen des Verkehrsaufkommens beruhen im Wesentlichen auf der heutigen Verkehrsmittelwahl für die Arbeitswege. Ohne 3V! Mit den richtigen Massnahmen kann der Anteil des MIV für Arbeitswege deutlich gesenkt werden.	Die Prognose des Verkehrsaufkommens bezieht sich nicht auf einzelne Verkehrsmittel. Grundsätzlich zum Aufbau des Berichts: Die Prognose ist eine Trendprognose (Kap. 3 Trendentwicklung). Von dieser wird der Handlungsbedarf abgeleitet (Kap. 3.4) welcher dann zur die Strategie führt (Kap. 4).
VCL	3.4.5	Handlungsbedarf besteht nach Ansicht des VCL vor allem in der Reduktion der Bevorzugung des MIV (z.B. Busbuchten) und in der Beseitigung von Anreizen, die einseitig die Nutzung des MIV begünstigen. – Dazu müssen die Gemeinden alle relevanten öffentlichen PP bewirtschaften – BMM muss für Arbeitgeber >10 Mitarbeitende verpflichtend vorgeschrieben werden mit Push & Pull.	Wird zur Kenntnis genommen.
VCL	3.4.6	Wir schreiben: Mit dem Rad zur Arbeit, Mit dem Rad zur Schule, Radfahren für Ihre Gesundheit	Wird angepasst.
VCL	3.4.6	Zusätzlich zur geplanten Verbindung Räfis-Vaduz sind folgende Fuss-/Radbrücken nötig: - Haag-Bendern - Sevelen Kessiweg – Triesen Nord - Wartau –Balzers Höhe Industrie Nord Die Verbindung im Zusammenhang mit einem zukünftigen Neubau der ÖBB-Brücke ist wünschenswert.	Wird zur Kenntnis genommen. LV-Verbindung Wartau-Balzers/Triesen ist Teil der Massnahme LV-3 aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation. Die Agglomeration hat sich zudem für den prioritären Standort Haag-Bendern entschieden, welcher Teil der Massnahme GV-2 ist.

MOCA Indikatoren (Kap. 4.2)

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*
VCL	4.2.1	Nach Wissen des VCL ist der Modalsplit für alle Verkehrszwecke nach Tagesdistanz für LI nicht bekannt. Welche Quellen verwenden sie für Liechtenstein?	Die Zahlen beziehen sich nur auf die Schweizer Agglomerationsgemeinden gemäss BfS: Buchs, Grabs und Sevelen)

Teilstrategie Nachfragemanagement (Kap. 4.4)

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*
VCL	4.4.1	Die Gemeinden müssen als Arbeitgeber selbst Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) mit Push & Pull einführen und zudem die öffentlichen PP bewirtschaften.	Wird zur Kenntnis genommen.

Teilstrategie Langsamverkehr (Kap. 4.5)

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*
VCL	4.5.1	Route Ost LI: Die Führung entlang dem Bahndamm zwischen Schaan und Nendeln ist aus Gründen des Naturschutzes eher abzulehnen. Siehe: http://www.vcl.li/bilder/887.pdf	Wird angepasst. „Von dort wird die Route gemäss Radroutennetz Liechtenstein weiter geführt.“
VCL	4.5.1	Aus Sicht des VCL braucht es zusätzlich zur geplanten Verbindung Räfis-Vaduz folgende Fuss-/Radbrücken: - Haag-Bendern - Sevelen Kessiweg – Triesen Nord - Wartau – Balzers Höhe Industrie Nord Die Verbindung im Zusammenhang mit einem zukünftigen Neubau der ÖBB-Brücke ist wünschenswert.	Wird zur Kenntnis genommen. LV-Verbindung Wartau-Balzers/Triesen ist Teil der Massnahme LV-3 aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation. Die Agglomeration hat sich zudem für den prioritären Standort Haag-Bendern entschieden, welcher Teil der Massnahme GV-2 ist.
VCL	4.5.1	Die Verbesserung der Radverbindung Balzers-Sargans ist dringend angezeigt. Siehe: Brie1405Tbb2014-05-26.pdf an Dani Schöbi und Jan Wenzel (Anhang zu E-Mail)	Die Verbindung wurde berücksichtigt mit A-Priorität.
VCL	4.5.2 Tab. 33	LV6: Aus Sicht des VCL braucht es zusätzlich zur geplanten Verbindung Räfis-Vaduz folgende Fuss-/Radbrücken: - Haag-Bendern - Sevelen Kessiweg – Triesen Nord - Wartau – Balzers Höhe Industrie Nord	Wird zur Kenntnis genommen. LV-Verbindung Wartau-Balzers/Triesen ist Teil der Massnahme LV-3 aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation. Die Agglomeration hat sich zudem für den prioritären Standort Haag-Bendern entschieden, welcher Teil der Massnahme GV-2 ist.

Teilstrategie öffentlicher Verkehr (Kap. 4.6)

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*
VCL	4.6.1	Der VCL nennt das Projekt einer Bahnverbindung von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans „Regionalbahn Oberland“. Die Diskussion der VCL-Vorstudie „Regionalbahn Oberland“ wird im Fall einer Volksabstimmung über die S-Bahn FL.A.CH vermutlich für ein JA entscheidend sein. Denn ohne “Zukunftsaussichten” wird das Oberland (ausser Schaan) vermutlich mit Nein stimmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
VCL	4.6.2	Übersicht Massnahmen öffentlicher Verkehr Tab. 35 Siehe unten ÖV-8	Anregungen werden in der Detailplanung aufgenommen.

Teilstrategie motorisierter Individualverkehr (Kap. 4.7)

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*
VCL	4.7.1	Industriezubringer Triesen = Umfahrungsstrasse Vaduz-Triesen (Tab. 37) Nach Ansicht des VCL sind HB (Handlungsbedarf) und Rel (Relevanz) höchstens mittel (gelb). Wegen des hängigen Gerichtsverfahrens ist der RG (Reifegrad) klein (rot). Im Synthesebericht 2011, Tab. 26 wurden HB und Rel richtig als mittel (gelb) eingestuft. Dies ist sachlich auch heute noch richtig, aber anscheinend politisch nicht gewollt. Eine strategische UVP wurde nicht wirklich durchgeführt, da nur verschiedene Trassen verglichen wurden. Siehe: http://www.vcl.li/bilder/851.pdf	Wird zur Kenntnis genommen. Vgl. Ausführung zu Kommentar LGU, 4.3.1, Siedlung und Landschaft.
VCL	4.7.1	Nach Ansicht des VCL macht die „Entflechtung Bahnknoten Nendeln“ nur im Zusammenhang mit der Realisierung der S-Bahn FL.A.CH und der neuen Haltestelle Sinn.	Nach Ansicht des ABI macht die Entflechtung der Verkehrsströme am Knoten auch ohne FL-A-CH Sinn.

Massnahme NM-1

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*

VCL	Zweckmässigkeit	Es sollte richtig heissen: Die Veränderung des Modalsplit zu	Wird angepasst.

Objektblätter Bus-Infrastrukturmassnahmen (ergänzend zu den Massnahmenblättern ÖV-8, ÖV-9 und ÖV-10)

	Betreff	*Anregung oder Antrag*	*Umgang mit dem Antrag*
VCL	ÖV-8	Busbuchten Triesen Post und Triesen Sonnenkreisel (alternativ Richtung Vaduz) statt der Fahrbahnhaltestellen sind nach Ansicht des VCL sachlich unbegründet und sie sind teuer. Busbuchten scheinen eher ein kostenintensives Zugeständnis an die Autofahrenden zu sein als ein Vorteil für den öffentlichen Verkehr. Busbuchten sind nur gerechtfertigt, wenn sie aus betrieblichen Gründen wirklich nötig sind. Da in Triesen Süd für die Kurse Feldkirch-Schaan-Vaduz-Triesen ein Wendeplatz vorgesehen ist, können die Busse dort ihre Standzeit überbrücken. Somit ist eine Busbucht auch in Richtung Vaduz nicht nötig.	Grund für eine allfällige Bucht ist eine Buslinie bis/ab Triesen. Wichtig ist, dass ein Wenden in Triesen bei oder kurz nach der Haltestelle Post, inklusive Standzeit abwarten, möglich ist. Eine Möglichkeit wäre Wenden im Kreisel, eine Bucht ist dann nicht in beide Richtungen nötig. Wenn der Wendeplatz in Triesen Süd gebaut wird, muss die Wendemöglichkeit bei Triesen Post nochmals überdacht werden.
VCL	ÖV-8	Nach H. Knoflacher sind Busbuchten eine sachlich nicht zu rechtfertigende Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs. Siehe http://www.vcl.li/?page=18&id=386	Wird zur Kenntnis genommen.