



Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein

Koordinierte Stellungnahme von: Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU)

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 2011 beim Bundesamt für Raumentwicklung abgegeben wird. Er basiert auf den folgenden Grundlagen:

- Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein: Bericht Phase 1 vom 5. Februar 2010
Dieser Bericht wurde Ihnen Ende 2009 zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Kapitel 1, 2 und 3 des Syntheseberichtes basieren auf dem bereinigten Bericht Phase 1, ebenso die Beurteilung des Gesamtprogramms in Kapitel 5.4
- Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein: Zukunftsbild und Teilstrategien vom 10. November 2010
Dieser Bericht wurde mit den Gemeindepräsidenten und Vorstehern im Herbst 2010 intensiv diskutiert. Der bereinigte Bericht wurde dem ARE anschliessend zur Vorprüfung eingereicht und nach dieser Rückmeldung noch leicht überarbeitet. Das Kapitel 4 des Syntheseberichtes basiert auf diesem Bericht, einzelne Textteile zu Analyse und Trendentwicklung wurden in die Kapitel 2 und 3 verschoben.
- Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein: Massnahmenblätter vom 27. Dezember 2010
Die Massnahmenblätter konkretisieren die Massnahmen, wie sie im obigen Bericht vom 10. November diskutiert wurden. Sie basieren auf den Massnahmenblättern aus dem Bericht Phase 1 vom 5. Februar 2010, wobei einzelne Massnahmen ergänzt, weggelassen oder angepasst wurden.
- Teilplanungen öV-Konzept, Schwachstellenanalysen Fuss- und Radverkehr
Die von Vertretern der Agglomeration begleiteten Planungen Angebot öffentlicher Verkehr (asa, Schlussbericht vom 2. Dezember 2010), Problemstellenanalyse Fussverkehr (Fussverkehr Schweiz, Schlussbericht vom Juni 2010), Schwachstellenanalyse rollender Langsamverkehr (asa, Schlussbericht vom 11. Februar 2010) und Angebotserhebung öffentliche Veloabstellplätze (asa, Schlussbericht vom 11. Februar 2010) sind im Synthesebericht in den Kapiteln 2 (Analyse) und 4 (Teilstrategien) sowie in den Massnahmenblättern integriert worden.

Zum Koreferat können Ihnen die folgenden Testfragen dienen:

1. Ist die Situation von Siedlung und Verkehr für den heutigen Zustand richtig wiedergegeben?
2. Sind die zukünftige Entwicklung und der resultierende Handlungsbedarf realistisch?
3. Gehen die angestrebte Struktur und die abgeleiteten Strategien des Zukunftsbildes in die richtige Richtung?
4. Sind die notwendigen und zweckmässigen Massnahmen enthalten?

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 Mail bis 28. Mai 2011 an die Geschäftsstelle des Vereins (annika.weber@sarganserland-werdenberg.ch) mit Kopie an die bearbeitenden Planer (stephan.erne@ewp.ch).**

Allgemeines / Grundsätzliches

BITTE LEER LASSEN	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)
	Allgemein	<p>Die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU) begrüsst es sehr, dass mit dem Agglomerationsprogramm Werdenberg – Liechtenstein erstmals eine grenzüberschreitende Raumplanung stattfindet. Im Synthesebericht finden sich aus unserer Sicht zahlreiche Massnahmen, welche sich nach deren Umsetzung positiv auf die Region und deren Naturräume auswirken werden. Vor allem die Siedlungsbegrenzung und den Zonierungsstopp für weitere Wohnzonen, wo schon genügend vorhanden sind, begrüssen wir sehr, da somit der Zersiedelung endlich entgegengewirkt wird.</p> <p>Wie schon der Bund kritisierte, stellen auch wir fest, dass dem Thema Landschaftsentwicklung bzw. Naturräume in der Region in diesem ersten Bericht zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Sogenannte weiche Standortfaktoren wie eben eine schöne, intakte Natur rund um die Siedlungen beeinflussen direkt die Standortattraktivität und somit auch den Wirtschaftsplatz. Damit verknüpft ist auch die Verkehrsentwicklung, weshalb dem Thema Naturräume eigentlich eine Schlüsselrolle zukommt. Im zweiten Bericht ist es daher zwingend, dass dem Kapitel Siedlung und Landschaft mehr Platz und Wichtigkeit eingeräumt wird.</p>	

Ausgangslage (Kap. 1)

BITTE LEER LASSEN	Betreff	Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)	Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)
	Seite 5, 1.1.1	<p>Als Ziel der Programme wird die langfristige Abstimmung von Siedlung und Verkehr genannt. Hier fehlen unserer Meinung nach die Begriffe Landschaft und Naturräume, welche ja im Aggloprogramm ebenfalls berücksichtigt werden müssen (siehe auch Rückmeldung des Bundes, welcher kritisiert, dass die Aspekte Landschaftsentwicklung/Freihaltung von Grünräumen/grenzüberschreitendes</p>	

		Entwicklungskonzept zu Naturräumen zu wenig berücksichtigt wurde)	
	Seite 13, 1.4.3	Auch dieses Kapitel sollte mit dem Thema Landschaft/Naturräume ergänzt werden.	

Analyse Ist-Zustand (Kap. 2)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Seite 22, 2.2.2	Im Absatz „Internationale Zuwanderung“ wird auf die restriktive Niederlassungspolitik in Liechtenstein hingewiesen. Dieses Thema ist zurzeit jedoch Gegenstand von politischen Diskussionen in Liechtenstein. Somit ist es nicht auszuschliessen, dass alsbald diese restriktive Politik gelockert wird, was wiederum Auswirkungen auf die Prognosen im Aggloprogramm hätte. Aus diesem Grunde sollte der Faktor restriktive Niederlassungspolitik in Liechtenstein für das Aggloprogramm nicht überbewertet werden und muss für das Nachfolgekonzept 2014 neu beurteilt werden.	
	Seite 35, 2.3.3	Beim Absatz „Publikumsintensive Einrichtungen“ wird behauptet, dass in Liechtenstein keine vorhanden wären und auch nicht angestrebt würden. Hier gilt es den am 1. April 2011 eröffneten „Mühleholzpark“ zu erwähnen, welcher an der Landstrasse zwischen Schaan und Vaduz steht. Dieses Einkaufszentrum schien hier noch nicht berücksichtigt worden zu sein, da es noch nicht in Betrieb war oder als nicht gross genug taxiert wurde um als publikumsintensive Einrichtung zu gelten. Dies gilt es zu prüfen.	
	Seite 40, 2.3.7	Im Text wird richtigerweise auf das Entwicklungskonzept Alpenrhein hingewiesen. In der Karte auf Seite 41 (Abb. 21) fehlen aber die freizuhaltenden Räume für Aufweitungen. Dies sind für diesen Perimeter folgende drei Gebiete: Eilhorn Balzers, Schaan-Vaduz und Eschner Au. Diese gilt es dringend in die Abbildung einzufügen und folgerichtig auch freizuhalten.	
	Seite 41, 2.3.7	In der Abbildung 21 fehlen wie erwähnt die freizuhaltenden Räume für Rheinaufweitungen gemäss Entwicklungskonzept Alpenrhein.	
	Seite 41, 2.3.7	In der Abbildung 21 wurden Waldreservate fälschlicherweise als Naturschutzgebiete bezeichnet. Dies gilt es zu	

		berichtigen, da zumindest in Liechtenstein Waldreservate nicht den gleichen rechtlichen Schutz wie Naturschutzgebiete geniessen und folglich auch nicht das Gleiche sind. In Liechtenstein haben folgende Gebiete den rechtlichen Status eines Naturschutzgebietes: Ruggeller Riet, Schneckenäule Ruggell, Birka in Mauren, Wisanels in Mauren, Gampriner Seelein, Schwabbrünnen-Äscher in Schaan, Heilos in Triesen und Äulehäg in Balzers! Alle anderen Gebiete in Liechtenstein sind keine Naturschutzgebiete und dürfen somit auch nicht als solche in der Graphik ausgedient werden! Siehe dazu auch: http://www.liv.li/amtsstellen/liv-awnl-natur_und_landschaft.htm	
	Seite 69+71, 2.6	Im Absatz Luftschadstoffe wird erklärt, dass in der Region keine alarmierenden Werte bei der Luftschadstoffbelastung herrschen. Dies sei unter anderem auf das günstige Lokalklima zurückzuführen (Föhneinfluss). Auf Seite 71 wird in der zusammenfassenden Tabelle dieser Umstand mit der Erklärung beschrieben, dass der Naturraum Rheinebene wie ein Katalysator gegen übermässigen Schadstoffaustausch wirken würde. Das Wort Katalysator scheint uns hier fehl am Platz, da ein Katalysator unter der Herabsetzung der Aktivierungsenergie einer chemischen Reaktion diese beschleunigt ohne selbst verbraucht zu werden. Der Föhn allerdings setzt unseres Wissens keine Aktivierungsenergie einer chemischen Reaktion herunter, sondern bläst unseren „Dreck“ einfach Richtung St. Gallen und Vorarlberg weg, sodass wir bei Föhneinfluss wenig von unseren selbstverschuldeten Luftschadstoffen spüren. Zudem treten bei uns immer wieder alarmierende Ozonwerte auf.	
	Seite 72, 2.7	Im Kapitel Fazit wird das Angebot für den Fuss- und Radverkehr sowohl Innerorts als auch Ausserorts allgemein als sehr gut eingeschätzt. Als Beispiel dafür wird Buchs-Grabs angeführt. Diese Aussage stimmt denn auch nur für die schweizerische Seite des Perimeters. In Liechtenstein ist das Angebot für den Fuss- und Radverkehr bei weitem nicht befriedigend und besitzt noch enormes Verbesserungspotential. Es ist falsch davon auszugehen, dass diese Annahme auch für Liechtenstein gilt.	

Entwicklung ohne Agglomerationsprogramm (Kap. 3)

<i>BITTE LEER</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
-------------------	----------------	-----------------------------------	---

LASSEN		(bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)
	Seite 75, 3.1.1	Im Absatz „ausgeklammerte Faktoren“ wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass die Energiepreise in Zukunft eine wichtige Grösse darstellen. Die Aussage, dass die Auswirkungen eines Anstiegs der Energiepreise zu einer rezessiven wirtschaftlichen Entwicklung führen, ist aus unserer Sicht sachlich falsch (weil nicht zwangsläufig) und kann somit mit den berücksichtigten Faktoren auch nicht abgedeckt werden. Diese Aussage sollte nochmals überprüft werden!
	Seite 76, 3.1.2	Im Absatz soziodemographische Entwicklung wird wieder die restriktive Niederlassungsbewilligung in Liechtenstein angesprochen. Siehe dazu die Ausführungen unter Kapitel 2, Analyse Ist-Zustand! (erster Kritikpunkt)
	Seite 77, 3.2.1	Im Absatz Einwohner wird wieder die restriktive Niederlassungsbewilligung in Liechtenstein angesprochen. Siehe dazu die Ausführungen unter Kapitel 2, Analyse Ist-Zustand! (erster Kritikpunkt)
	Seite 89, 3.4.4	Im Kapitel Handlungsbedarf Landschaft wird richtigerweise betont, dass bis 2014 ein grenzüberschreitendes Landschaftsentwicklungskonzept erarbeitet werden muss, da für diese erste Version des Aggloprogramms ein solches fehlt. Was aber bereits heute vorhanden ist, ist das Entwicklungskonzept Alpenrhein (EKA)! Dieses wurde hier zu wenig berücksichtigt. In den Karten der Naturräume der Region sind die geplanten Aufweitungen nicht eingezeichnet! Dieses Manko gilt es zu beheben und das EKA stärker in das Aggloprogramm mit einzubeziehen! Dies ist umso wichtiger, da in diesem Programm auch von zusätzlichen Rheinbrücken für den Langsamverkehr und diversen Strassenverläufen am Rheindamm entlang die Rede ist. Diese Massnahmen sind mit dem EKA abzustimmen und sollten keinesfalls dort geplant werden, wo später der Rhein aufgeweitet wird.
	Seite 93, 3.4.7	Tabelle 16 wurde so gestaltet, dass der Leser den Eindruck hat, dass die Verlagerung des MIV's oberste Priorität geniesse. Dies widerspricht aber ganz klar der Kaskade „3 V“ auf Seite 95 und den Aussagen zu Netzergänzungen auf Seite 96! Wir regen deshalb an die linke Spalte der Tabelle 16 mit der rechten Spalte zu vertauschen, da im christlichen Kulturraum, im Gegensatz zum arabi-

		schen, automatisch von links nach rechts gelesen wird und auch die Rangierung so vorgenommen wird.	
Grundsätze und Strukturbild (Kap. 4.1)			
<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
Teilstrategie Siedlung und Landschaft (Kap. 4.2)			
<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Seite 102, Abbildung 55	Hier werden wieder fälschlicherweise die Waldreservate als Naturschutzgebiete bezeichnet. Rechtlich gesehen haben Waldreservate nicht den gleichen Status wie ein Naturschutzgebiet. Folglich dürfen sie auch nicht so bezeichnet werden! Siehe dazu auch den Kommentar unter Betreff Seite 41, 2.3.7	
	Seite 102, Abbildung 55	In dieser Abbildung fehlen die im Entwicklungskonzept Alpenrhein festgelegten Aufweitungen des Rheins. Diese sind sehr wichtig und sollten hier unbedingt abgebildet werden. Siehe dazu auch Kommentare unter Betreff Seite 40, 2.3.7 und Seite 89, 3.4.4	
	Seite 102, Abbildung 55	Wieso werden in der Schweiz die Kiessammler abgebildet in Liechtenstein jedoch nicht? Wir schlagen vor diese entweder überall einzuzeichnen oder überall wegzulassen damit die Darstellung konsequent wird.	
	Seite 104, Abbildung 56	In Liechtenstein wurden keine Siedlungsbegrenzungslinien gezogen, in der Schweiz jedoch schon. Konsequenterweise sind sie überall zu ziehen oder überall wegzulassen.	
	Seite 104, Abbildung 56	Der am 1. April 2011 eröffnete Mühleholzpark zwischen Schaan und Vaduz (grösstes Einkaufszentrum in Liechtenstein) wurde in der Abbildung nicht berücksichtigt. Siehe dazu auch den Kommentar unter Betreff Seite 35, 2.3.3	
Teilstrategie Nachfragemanagement (Kap. 4.3)			
<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Seite 105, Regionale Mobilitätszentrale	Den Nutzen solcher Zentralen stellen wir in Frage, da heute viele Leute das Internet als Informationsquelle benutzen (sei es vorab zu Hause oder im Büro oder vor	

		Ort via Mobiltelefon). Zudem wird der ÖV auch in Zukunft vorwiegend von Einheimischen und Pendlern benutzt werden. Diese kennen in der Regel das Angebot innert kurzer Zeit und sind somit nicht auf diese Zentralen angewiesen. Somit würde das Erbauen von Mobilitätszentralen einzig den Touristen nützen. Viel wichtiger in diesem Zusammenhang erscheint uns ein grenzüberschreitendes Tarifsysteem einzuführen und an allen wichtigen Haltestellen Informationstafeln aufzustellen, welche die nächsten Verbindungen oder Verspätungen in „real time“ anzeigen.	
--	--	---	--

Teilstrategie Langsamverkehr (Kap. 4.4)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Seite 108, Tabelle 20	Unter den Punkt „Aufenthaltsqualität Ortszentren für Fussgänger erhöhen“ gehören unserer Ansicht nach auch die Ortszentren von Schaan und Vaduz. Beide Ortszentren sind auf Grund der sehr stark befahrenen Landstrassen (mit Tempo 50) für Fussgänger äusserst unattraktiv, zumal hier auch wenig Fussgängerstreifen vorzufinden sind (Schaan) oder man an den Fussgängerampeln sehr lange warten muss bis es grün wird (Vaduz).	
	Seite 110, Abbildung 57	Die geplante Brücke für den Langsamverkehr im Bereich südlich der Eisenbahnbrücke sollte weiter nach Süden in das Gebiet Räfis-Burgerau verschoben werden. Ausgewertete Pendlerzahlen des Liechtensteinischen Verkehrsclubs (VCL) zeigen nämlich, dass eine neue Brücke in diesem Bereich den grössten Nutzen verspricht. Zudem genügt ein Blick auf die Karte um festzustellen, dass die Brücke am eingezeichneten Ort sehr nahe an der Energiebrücke zu liegen käme und weit weg von der alten Rheinbrücke in Vaduz. Wird die Brücke aber im Bereich Räfis-Burgerau gebaut so läge sie ziemlich in der Mitte der anderen zwei Brücken und Buchs-Süd, Räfis und Sevelen-Nord könnten von ihr profitieren!	

Teilstrategie Öffentlicher Verkehr (Kap. 4.5)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr (Kap. 4.6)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Seite 119, Tabelle 26	Hier zeigt sich die in Liechtenstein angewandte Salami-taktik beim Strassenbau sehr schön. Was zuerst als ein kleiner Industriezubringer (Schaan wie auch Triesen) deklariert wird, ist in Tat und Wahrheit eine erste Etappe einer Umfahrungsstrasse (in Schaan nach Buchs, in Triesen nach Balzers). Die LGU bedauert es daher sehr, dass in Schaan dieser ersten Etappe bereits zugestimmt wurde und nun auch die Massnahme „Industriezubringer Triesen“ in Zusammenhang mit der Optimierung Rheinbrücke Vaduz-Sevelen in den Massnahmenkatalog aufgenommen wurde. Dies widerspricht ganz klar der Kaskade „3 V“ und stellt eine Netzergänzung für den MIV dar. Aus Sicht der LGU sind diese Massnahmen abzulehnen, weil sie der Grundidee des Aggloprogramms zuwiderlaufen! Umso mehr begrüsst es die LGU, dass die Massnahmen Nordspange Schaan und Entlastungsstrasse Triesen ganz im Sinne des Aggloprogrammes nicht weiter diskutiert werden und auch nicht in den Massnahmenkatalog aufgenommen wurden.	

Teilstrategie Gesamtverkehr und Sicherheit (Kap. 4.7)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

Evaluation und Priorisierung (Kap. 5)

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Seite 127, Abbildung 64	Wie aus Abbildung 64 hervorgeht, sind im Jahre 2025 insgesamt 23 von total 138 dargestellten Verbindungen schneller oder gleich schnell mit dem ÖV zurückzulegen wie mit dem MIV. Bei dieser Quote (17%) im Text unterhalb der Tabelle von einem konkurrenzfähigen ÖV zu sprechen, scheint uns ein wenig hoch gegriffen. Besser wäre hier wohl zu schreiben, dass er konkurrenzfähiger im Vergleich zur heutigen Situation werden wird. Konkurrenzfähig ist der ÖV nur wenn er auf mind. 50% aller Strecken gleich schnell oder schneller oder aber zumindest auf vielen Strecken nur unwesentlich langsamer ist	

		(< 5 min.).	
--	--	-------------	--

Massnahme SL-8

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Mühleholzpark	Siehe dazu Kommentar unter Betreff Seite 35, 2.3.3	

Massnahme NM-1

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
	Balzers	Im Text werden vorbildliche Firmen bezüglich Mobilitätsmanagement genannt (VP Bank und Balzers). Balzers stimmt nicht und sollte durch Inficon Balzers ersetzt werden!	

Massnahme LV-3

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>
		Bei dieser Massnahme wird im Kapitel Inhalt unter Punkt a) wieder betont, dass eine in die Bahnbrücke integrierte Brücke für den LV einer neuen Brücke zu bevorzugen sei. Der Standort dieser integrierten Brücke ist aber suboptimal. Siehe dazu auch den Kommentar unter Betreff Seite 110, Abbildung 57. Was nützt der Region eine neue integrierte Brücke, welche anschliessend von vielen Leuten im Gebiet Sevelen-Nord und Räfis-Burgerau dennoch nicht benützt wird, da sie mit dem Auto immer noch schneller am Arbeitsplatz sind und vor allem die Radfahrzeit nicht verkürzt werden kann?	

Zum Vorgehen

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

Weiteres

<i>BITTE LEER LASSEN</i>	<i>Betreff</i>	<i>Änderungen und Ergänzungen (bitte für jedes Thema eine eigene Zeile benutzen)</i>	<i>Umgang mit dem Antrag (BITTE LEER LASSEN!)</i>

--	--	--	--

Redaktionelles zum Bericht

Kap. Seite

1.2.2	Seite 8	Titel Mobilitätskonzept Liechtenstein	Bei Punkt 4 fehlt das Schlusszeichen >> nach dem Begriff <<umweltverträgliches Mobilitätsverhalten	
1.3	Seite 11	Titel Trägerschaft	Im 2. Satz sollte es der Kanton St. Gallen heissen anstatt der Kantons St. Gallen	
2.4.4	Seite 52	Titel Schwachstellen im regionalen Netz	Im dritten Satz „Netzergänzungen sind demnach....“ hat sich beim Wort dem vor Regionalzentrum ein Komma statt des „m“ eingeschlichen (de,)	
2.4.5	Seite 56	Abb.: 30	In der Abbildung 30 wurden farbige Linien dargestellt, welche in der Legende nicht erklärt sind. Was bedeutet die z.B. die gelbe Linie von Sargans nach Feldkirch?	
	Seite 113	Abb.: 58	Hier scheint die Legende unvollständig zu sein, zumal in der Legende nur drei Farbcodes erklärt werden in der Abbildung aber weit mehr Farben verwendet wurden. Siehe dazu auch den Kommentar unter Betreff Seite 56, 2.4.5	
	Seite 120	Abb.: 60	In der Legende ist von der „Netzergänzung MIV 2. Priorität“ die Rede. In der Abbildung fehlt aber ein entsprechender Eintrag dazu! Folglich kann dieser Punkt aus der Legende gelöscht werden.	
5.3	Seite 134	Tabelle Massnahmenübersicht	Im Bereich Teilstrategie der Tabelle ist das Wort Nachfragemanagement sehr unschön auf zwei Zeilen getrennt worden (Nachfragemanagement)	
ÖV-5	Anhang	Kapitel Inhalt	Unter dem Punkt Festlegung Perimeter wurde in Klammer angefügt „läuft“. Dabei wurde die Klammer doppelt geöffnet -> ((läuft)	