

2 Effizienzsteigerung – Effizientere Nutzung bestehender Infrastruktur

Nr.	LP	Zeitraum	Teilstrategie	Zuständigkeit Umsetzung
2.01	6	(K) (M)	 	ABI, Kanton St. Gallen, ASTRA

Rheinbrücke Vaduz-Sevelen – Testphase für die intelligente Nutzung der Mittelfahrbahn und ggf. Umsetzung

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.

2.02	8	(K)	 	ABI
------	---	-----	---	-----

Einsatz von Mobilitätsplattformen/Apps zur Steuerung und Steigerung der Effizienz in der individuellen Mobilität

Neue digitale Angebote ermöglichen eine Verbesserung der individuellen Mobilität. Die Plattform unterstützt den Nutzer beim Finden der kürzesten Wege, beim Bilden von Fahrgemeinschaften, beim Finden von passenden Sharing-Angeboten sowie bei der Planung einer gesamten Wegkette. Dies erfolgt anhand der individuellen Verkehrsdaten.

2.03	1	(K) (M) (L)	  	LIEmobil, ABI
------	---	-------------	---	---------------

Pförtneranlagen für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

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

2.04		(K) (M)	  	ABI
------	--	---------	---	-----

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

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

2.05		(K) (M) (L)	  	ABI
------	--	-------------	---	-----

Unterstützung der Betriebe zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

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.

2.06					
------	--	--	--	--	--



					ABI, ASV
--	--	--	--	--	----------

Prüfung der Förderung alternativer Antriebssysteme zur Minimierung des CO₂-Ausstosses

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.

2.07					
------	--	--	--	--	--



					Gemeinden
--	--	--	--	--	-----------

Ansiedlung von Arbeitsgebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse

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

2.08					
------	--	--	--	--	--



					Gemeinden, ABI
--	--	--	--	--	----------------

Einführung einer allgemeinen Parkplatzbewirtschaftungspflicht

Mit einer Parkplatzbewirtschaftung 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.

2.09					
------	--	--	--	--	--



					ABI
--	--	--	--	--	-----

Überprüfung Baugesetz betreffend Parkplätze

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.

2.10					
------	--	--	--	--	--



					ABI
--	--	--	--	--	-----

Verbessertes Monitoring von Verkehrsüberlastungen, Staulängen und Verlustzeiten an kritischen Orten

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.

2.11					
------	--	--	--	--	--



					ABI, ASV
--	--	--	--	--	----------

Prüfung der Möglichkeiten und Effekte des Road Pricing zur Steuerung des MIV

Die Zunahme der Arbeitsplätze und das damit verbundene Pendleraufkommen wirken sich zunehmend auf den Morgen- und Abendverkehr aus. Dies führt zu Zeitverlusten und erschwert die Planung für Unternehmen und Arbeitnehmer. Road Pricing könnte ein Mittel sein, um Fahrgemeinschaften zu fördern, Verkehrsspitzen zu brechen und den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel (ÖV, LV) zu begünstigen.