

# Information Plattform Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan

12. Dezember 2018

Plattform Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan

# VISION 2050



## EINLEITUNG

Die Siedlungs-, Natur- und Landschaftsräume Liechtensteins stehen in einer vielfältigen Wechselbeziehung, die über die Gemeindegrenzen hinaus reicht. Daraus ergeben sich Herausforderungen und Problemstellungen, welche nur in einer engen und gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit zwischen den fünf Unterländer Gemeinden und Schaan sowie dem Land Liechtenstein bearbeitet und gelöst werden können. Dazu gehören auch Ausgleiche der Gewinne, Belastungen und Verzichte zwischen den Gemeinden, die durch eine gemeinsame Festlegung der Raumstrukturen entstehen. Eine komplexe Aufgabe ist die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse.

In grossen Teilen des Unterlandes und Schaan ergeben sich durch das allmähliche Erreichen der Infrastruktur-Leistungsgrenzen verkehrliche Probleme.

Um die Situation grundlegend zu analysieren und Lösungsansätze zu finden, gründeten die fünf Unterländer Gemeinden und Schaan mit dem Land die Plattform Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan. Die Plattform hat die Vision 2050 erarbeitet.

## WORUM GEHT ES BEI DER PLATTFORM ENTWICKLUNGSKONZEPT LIECHTENSTEINER UNTERLAND UND SCHAAN

- Es geht um ein zukunftsgerichtetes und generationenübergreifendes Anliegen
- Die langfristig angestrebte Entwicklung von Siedlung, Natur und Landschaft sowie Mobilität soll gesteuert werden
- Das Ziel ist ein gemeinsames Verständnis und die Einigung zwischen dem Land, den Unterländer Gemeinden und Schaan über die künftigen Raumstrukturen
- Das Ergebnis soll ein politisch breit abgestützter Masterplan sein

## WAS IST BISHER GESCHEHEN

- Analyse Verkehr Liechtensteiner Unterland und Schaan 2015
- Gemeinsames Verständnis 6 Gemeinden und Land Liechtenstein
  - wir haben Herausforderungen und diese werden grösser
  - wir können sie nur miteinander über Gemeindegrenzen hinweg lösen
- Gründung Plattform 2016
  - Gemeinsame Geschäftsordnung: Ziele, wie zusammengearbeitet wird
  - Zahlreiche Sitzungen Land, Gemeindevorsteherin und -vorsteher mit Leiter Bauverwaltungen
  - Entwicklungsvorstellungen der einzelnen Gemeinden ausgetauscht
  - Massnahmen und Projekte für die Verbesserung der Verkehrssituation gesucht
  - Analyse Verkehrssituation besprochen und als Ausgangsbasis angenommen
  - gemeinsame Vision 2050 entworfen
  - Plausibilisierung der Vision 2050 durch externe Fachleute
  - Zielbilder formuliert für Siedlung, Natur und Landschaft, Mobilität
  - Vorgehen und Kommunikation immer miteinander abgesprochen
- Mitwirkungsveranstaltungen zu Vision 2050 und Zielbildern: Gemeinderäte 11.6.18, Bevölkerung 25.6.18
- Information der Medien 25.6.18
- Information interessierte Organisationen 15.11.18

# PLANUNGSINSTRUMENTE

Plattform Entwicklungskonzept  
Unterland und Schaan

Masterplan

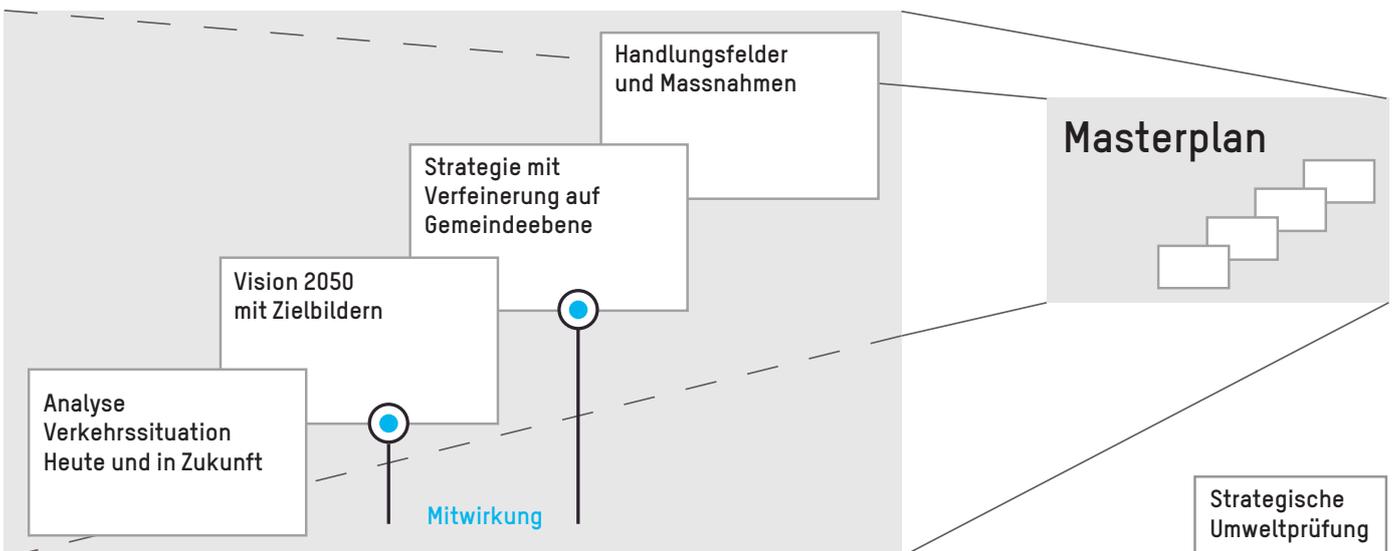
Raum- und Mobilitätskonzept  
Agglomerationsprogramm  
Landesrichtplan

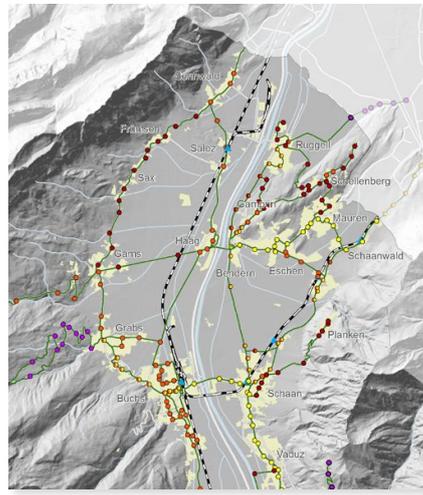
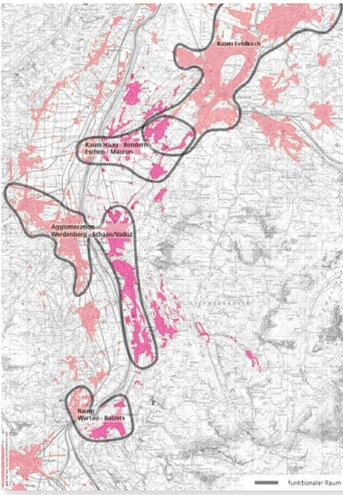
Land

Leitbilder / Konzepte  
Gemeinderichtplan  
Zonenplan  
Überbauungsplan  
Gestaltungsplan  
Baulandumlegung

Gemeinde

# VORGEHEN UND INHALT MASTERPLAN





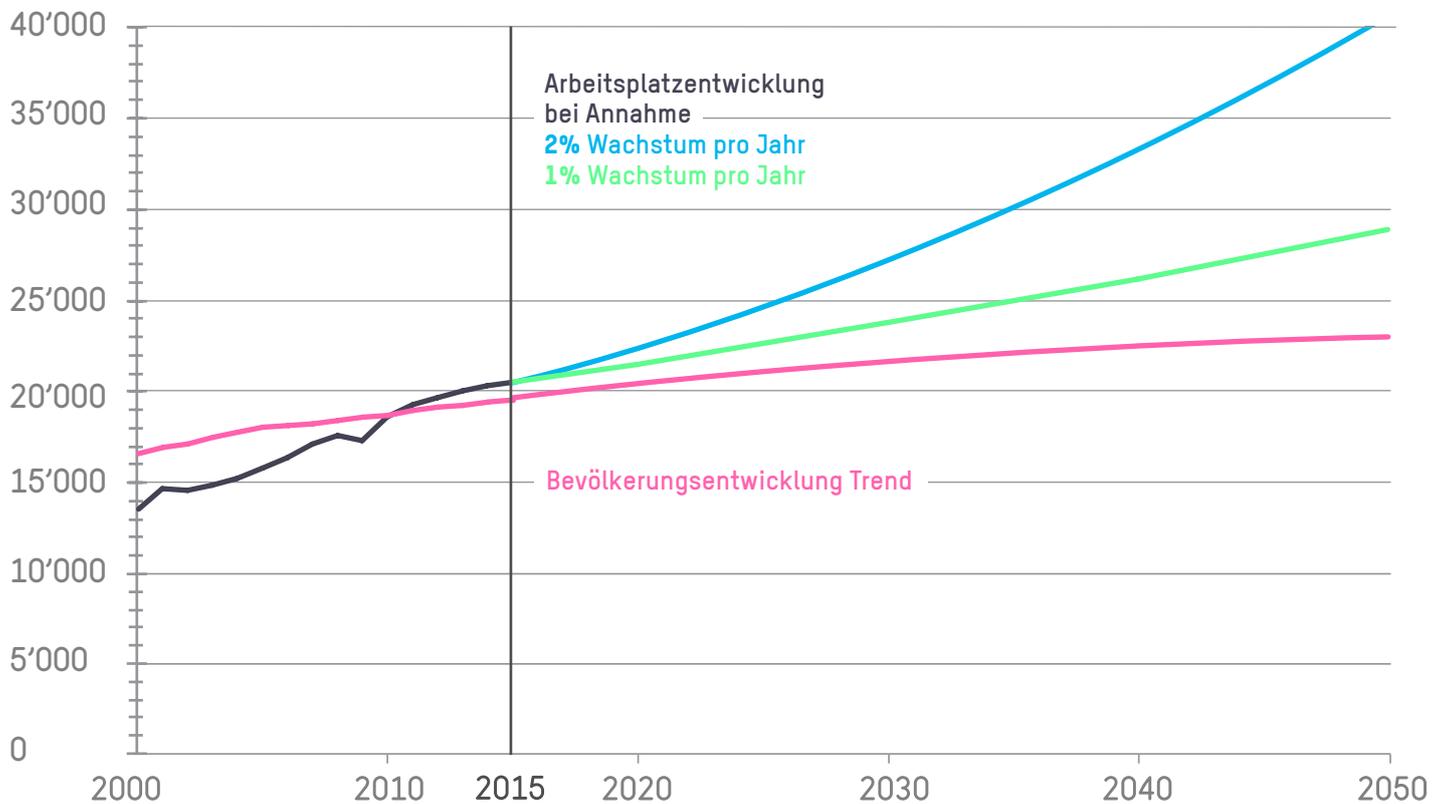
## WO DRÜCKT DER SCHUH

### Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen

- ➔ Wirtschaftskraft und Arbeitsplatzangebot wachsen
- ➔ aktuell in ganz Liechtenstein nicht überbaut
  - 35 % der Wohnzonen
  - 21 % der Misch- und Kernzonen
  - 23 % der Arbeitszonen
- ➔ enormes Wirtschafts- und Siedlungspotenzial
  - mobilitätstechnisch zu bedienen
- ➔ Bevölkerungswachstum flacht ab
  - Arbeitskräftebedarf ist durch Zupendler zu decken
- ➔ Kapazitätsengpässe in den Spitzenstunden heute und starkes Verkehrswachstum in Zukunft
- ➔ mangelnde Attraktivität im ÖV durch Behinderungen (Verspätungen, etc.)
- ➔ Lücken im Hauptradroutennetz bringen Umwege für den Alltagsradfahrer
- ➔ Lösungen mit grosszügigem Strassenausbau alleine nicht ausreichend, da Limitierungen ausserhalb Liechtensteins vorhanden (u.a. Autobahn)
- ➔ Gesamtbündel an Massnahmen nötig:
  - an der Wurzel der Verkehrserzeugung beginnen
  - alle Verkehrsmittel und raumplanerische Aspekte berücksichtigen
  - Verkehrsverhalten beeinflussen

# BEVÖLKERUNGS- UND ARBEITSPLATZENTWICKLUNG

## Unterland und Schaan



Die in dieser Grafik dargestellte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung entspricht nicht der tatsächlich angestrebten Entwicklung.

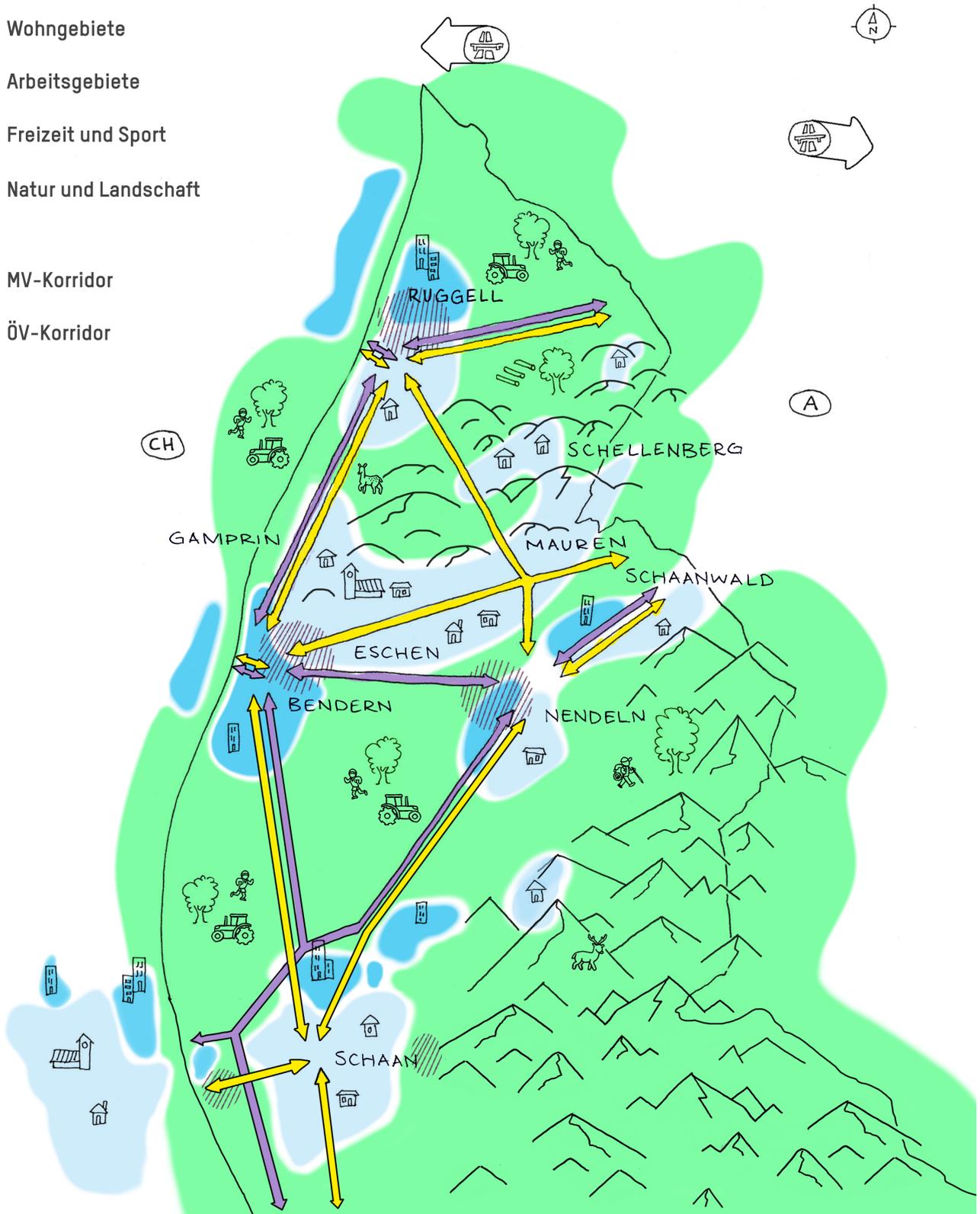
Angestrebt wird ein kontinuierliches, gesundes, moderates Arbeitsplatzwachstum. Das Wirtschaftswachstum soll stärker auf die Steigerung der Produktivität pro Arbeitsplatz ausgerichtet sein.

Für die Darstellung der Prognose der Arbeitsplatzentwicklung werden Annahmen von 1% bzw. 2% Wachstum pro Jahr mit einer Abweichung von +/- 25% für das Unterland und Schaan getroffen, wobei es sich um eine reine Fortschreibung der Entwicklung aus der Vergangenheit handelt. Die Bevölkerungsentwicklung beruht ebenfalls auf der Fortschreibung der Entwicklung der letzten Jahre. Es wird festgestellt, dass Abweichungen durch gesellschaftliche, wirtschaftliche oder politische Veränderungen jederzeit möglich sind und deshalb ein regelmässiges Monitoring der Entwicklung und entsprechende Anpassungen in den Massnahmen des Konzepts integraler Teil der Umsetzung sein muss.

# KARTE

-  Wohngebiete
-  Arbeitsgebiete
-  Freizeit und Sport
-  Natur und Landschaft

-  MV-Korridor
-  ÖV-Korridor



# ERLÄUTERUNGEN ZUR VISION 2050

## Natur

Die erarbeitete Vision orientiert sich stark an den natürlichen landschaftlichen Verhältnissen des Unterlandes und knüpft an die vorhandenen Elemente im Liechtensteiner Oberland und im benachbarten Ausland an. Vor allem bei den Naturräumen stehen die Durchgängigkeit und der Verbund der Flächen im Vordergrund. Sowohl die Flächen an den Hanglagen als auch in der Talebene sind nicht isoliert, sondern stehen zur Gänze im gegenseitigen Verbund.

## Siedlung

Der Kultur- und Siedlungsraum gliedert sich in drei unabhängige Formationen, welche jeweils benachbarte Gebiete für Wohnen und Arbeiten aufweisen. Für die Wohngebiete wurden bewusst die attraktiven Hanglagen am Eschner Berg sowie am Maurer Berg gewählt, ergänzt um die Talebene im nördlichsten Landesteil im Bereich Ruggell.

In der Vision 2050 sind keine Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen berücksichtigt, wie beispielsweise Deponiestandorte. Sie werden aber selbstverständlich bei der Weiterbearbeitung berücksichtigt.

## Freizeit und Sport

An den Nahtstellen zwischen Wohnen und Arbeiten sind jeweils infrastrukturelle Anlagen für Freizeit und Sport vorgesehen.

## Arbeit

Die Positionierung der Wirtschaftsgebiete mit emissionsintensiven Betrieben an den vorhandenen Rheinübergängen folgt der Nähe zu den Autobahnanschlüssen. Die östlich gelegenen Wirtschaftsgebiete orientieren sich wiederum an einer guten ÖV-Erschliessung und sollen emissionsarme Betriebe beheimaten.

Arbeitsgebiete sind konzentriert an den ortsplanerisch sinnvollsten Gebieten im Unterland und in Schaan zu entwickeln.

Es soll ein Ausgleich für Gemeinden erfolgen, die zugunsten einer positiven Raumentwicklung auf Wachstumsmöglichkeiten verzichten oder Belastungen übernehmen.

Angestrebt wird ein kontinuierliches, gesundes, moderates Arbeitsplatzwachstum. Die bestehenden Arbeitszonen werden optimal genutzt.

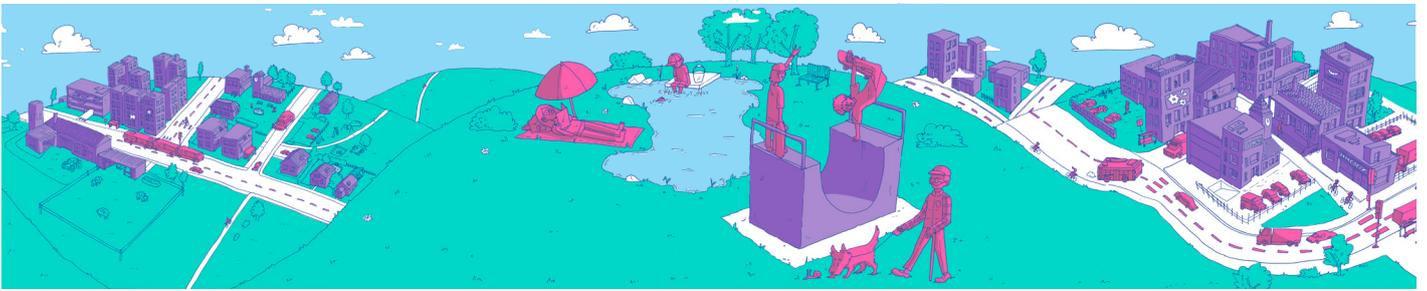
Das Wirtschaftswachstum soll stärker auf die Steigerung der Produktivität pro Arbeitsplatz ausgerichtet sein.

## Verkehr

Die verkehrliche Erschliessung folgt mit den dargestellten Korridoren dem Prinzip einer engen Vernetzung und Verknüpfung der Hauptknotenpunkte und der Anschlussstellen im Oberland und benachbarten Ausland. Deziert wird festgestellt, dass die Verbindung zwischen den Autobahnen A13 im Schweizer und A14 im Vorarlberger Rheintal nördlich und ausserhalb von Liechtenstein erfolgen muss. Im Visionsbild wird dies sinnbildlich über die beiden grossen Pfeile dargestellt. Das Eisenbahnnetz in Liechtenstein soll primär dem Personennah- und Fernverkehr dienen.

Die Korridore für den motorisierten Verkehr sollen dabei an den Siedlungsrändern verlaufen, jene des öffentlichen Verkehrs jedoch die Siedlungsgebiete über Durchmesserlinien in hoher Qualität erschliessen. Um einerseits die langfristige Erreichbarkeit des Unterlandes sicherstellen wie auch die Bewohner in den Wohngebieten vom zunehmenden motorisierten Verkehr entlasten und befreien zu können, wurden zusätzlich auch unterirdische Verkehrsführungen im Dreischwesternmassiv und im Bereich des Eschnerbergs diskutiert, aber noch nicht im Visionsbild konkretisiert. Allenfalls mögliche Korridore für sämtliche Verkehrsmittel der Zukunft sollen im Zuge der Erarbeitung des Masterplans vertieft untersucht und dann wenn nötig und möglich für die Zukunft von einer Verbauung freigehalten werden.

Die Strukturen für den Langsamverkehr sind in der Vision zwar nicht dargestellt, sollen jedoch über ein durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet mit einer engen Maschenweite sowie über attraktive Hauptverbindungen für den Radverkehr eine hohe Qualität vor allem auch für die Alltagsmobilität erreichen.



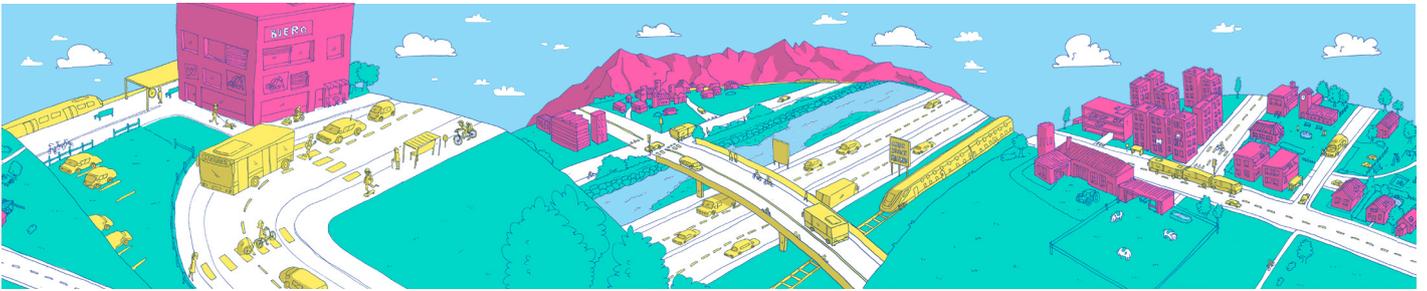
## ZIELBILD SIEDLUNG

- ① Die Gemeinden und das Land planen die Siedlungsräume und Verkehrsverbindungen gemeinsam und gemeindeübergreifend aufeinander abgestimmt.
- ② Die Siedlungen entwickeln sich von innen nach aussen prioritär in den vorgesehenen Siedlungsräumen. Für öffentliche Nutzungen ausgeschiedener Raum hält mit dem Wachstum Schritt.
- ③ Es wird eine hohe Wohnqualität angestrebt. Die Dorfkerne werden als gesellschaftliche Zentren genutzt, mit einer Mischung aus Wohnen, Dienstleistung und emissionsarmem Kleingewerbe.
- ④ Freizeit- und Sportanlagen sind konzentriert an Nahtstellen zwischen Arbeits- und Wohngebieten mit guter Verkehrserschliessung angesiedelt.
- ⑤ Die Arbeitsgebiete weisen hohe Dichten auf und sind gut ans übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen.
- ⑥ Arbeitsgebiete mit hohem Güterverkehrsaufkommen sind vorzugsweise im Bereich der Autobahnanschlüsse angesiedelt.



## ZIELBILD NATUR UND LANDSCHAFT

- ① Durch die raumplanerische Koordination der Siedlungsgebiete behält die Natur ihren Raum und gewinnt an Qualität.
- ② Die Naturräume sind längs und quer durchgängig vernetzt. In den Siedlungen stehen genügend Grünräume zur Verfügung.
- ③ Die wertvollen Natur- und Landschaftsgebiete, insbesondere die Schutzgebiete, sind in Art und Qualität erhalten.
- ④ Für Erholung und Sport in der Natur stehen attraktive Landschaften zur Verfügung.
- ⑤ Die Landwirtschaft hat genügend Raum zur Verfügung.



## ZIELBILD MOBILITÄT

- ① Die Entwicklung der Mobilitätsinfrastruktur und -angebote ist zwischen Gemeinden, Land und Nachbarländern abgestimmt.
- ② Die regionale und internationale Erreichbarkeit ist sichergestellt.
- ③ Die Arbeits- und Siedlungsgebiete sind für den Verkehr gut erschlossen und in einer guten Qualität erreichbar.
- ④ Der Fuss- und Radverkehr wie auch der Öffentliche Verkehr sind innerhalb und ausserhalb der Siedlungen gut ausgebaut und bieten eine hohe Qualität.
- ⑤ Das Fuss- und Radverkehrsnetz ist lückenfrei und mit den Ortskernen verbunden sowie gut mit dem Öffentlichen Verkehr verknüpft. Das Fahrrad ist als Alltagsverkehrsmittel etabliert.
- ⑥ Der Öffentliche Verkehr verbindet die Wohn- und Wirtschaftsräume in alle Richtungen innerhalb des Landes sowie in das grenznahe Ausland.
- ⑦ Der motorisierte Individual- und Güterverkehr wird gebündelt auf wenigen, aber leistungsfähigen Achsen und innerhalb der zulässigen Belastungsgrenzen abgewickelt, die Verkehrsbelastung in den Wohnquartieren ist gering.
- ⑧ Das Parkraumangebot für den motorisierten Individualverkehr und dessen Bewirtschaftung wird regional abgestimmt.
- ⑨ Internationaler Durchgangsverkehr wird auf das notwendige Minimum beschränkt.

# MITWIRKENDE AN DER PLATTFORM ENTWICKLUNGSKONZEPT LIECHTENSTEINER UNTERLAND UND SCHAAN



## Land Liechtenstein

Daniel Risch, Regierungschef-Stellvertreter

Gerlinde Gassner, Generalsekretärin Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport

Markus Verling\*, Amtsleiter Amt für Bau und Infrastruktur (bis 31.10.18)

Stephan Banzer\*, Abteilungsleiter Amt für Bau und Infrastruktur

Henrik Caduff, Amt für Bau und Infrastruktur

## Untertländer Gemeinden

Günther Kranz, Vorsteher Eschen-Nendeln

Siegfried Risch, Leiter Bauwesen Eschen-Nendeln

Donath Oehri\*, Vorsteher Gamprin-Bendern

Helmut Bühler, Leiter Hochbau Gamprin-Bendern

Freddy Kaiser, Vorsteher Mauren-Schaanwald

Stefan Schuler, Gemeindebauführer Mauren-Schaanwald

Maria Kaiser-Eberle, Vorsteherin Ruggell

Manuel Schöb, Leiter Bauverwaltung Ruggell (bis 30.9.18)

Emanuel Matt, Leiter Bauverwaltung Ruggell (ab 1.10.18)

Norman Wohlwend, Vorsteher Schellenberg

Martin Kaiser, Leiter Bauverwaltung Schellenberg

## Gemeinde Schaan

Daniel Hilti, Vorsteher Schaan

Jürgen Gritsch, Leiter Tiefbau Schaan

## Moderation

Emanuel Wassermann\*

Wolfgang Wörnhard\*

## Protokollführung

Manfred Bischof\*, verkehrsengeieure

## Kontakt

Donath Oehri, Vorsteher Gamprin-Bendern

Donath.Oehri@gamprin.li

Stephan Banzer, Amt für Bau und Infrastruktur

stephan.banzer@llv.li

\* Mitglieder der Projektkoordination, Stephan Banzer ab 1.11.18