

RICHTPLAN

der Räumlichen Entwicklung 2010 – 2030



INHALT

- 02 **03** *Vorwort von Bürgermeister Ewald Ospelt*
- 04 **05** *Rückblick / Ausblick auf Raumentwicklung*
- 06 **07** *Raumentwicklungskonzept 2010 – 2030*
- 08 **09** *Hauptzielsetzungen der Raumentwicklung*
- 10 **11** *RICHTPLAN 2010 der räumlichen Entwicklung*
- 12 **15** *Verkehrsentlastung im Zentrum*
- 16 **17** *Optimierte Siedlungsstruktur*
- 18 **19** *Attraktivitätssteigerung Aussenraum*

Soweit in dieser Publikation personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, dient dies der leichteren Lesbarkeit, sie beziehen sich aber auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

Diese Publikation kann im Internet unter www.vaduz.li heruntergeladen werden.



Liebe Einwohnerinnen, Liebe Einwohner

Die Raumordnung stellt unter der Vielzahl öffentlicher Aufgaben nur einen Teilaspekt dar. Die Entscheidungen, die aber im Bereich der Raumordnung gefällt werden – auch jene, die zu spät oder nicht gefällt werden – strahlen ausnahmslos auf alle weiteren Aufgaben der öffentlichen Verwaltung aus und beeinflussen diese mehr oder weniger stark.

Dabei lösen die raumwirksamen Entscheidungen häufig Massnahmen mit extrem langfristiger Wirkung aus und beinhalten oft tiefgreifende und langfristige Folgeaufgaben in anderen Bereichen (Sicherheit, Bildung, Kultur, Freizeit, Wohlfahrt, Verkehr, Umwelt, Volkswirtschaft, Finanzen). Deshalb müssen raumwirksame Entscheidungen, basierend auf einem räumlichen Gesamtkonzept, weit vorausschauend und besonders sorgfältig vorbereitet und auch deren Nebenwirkungen gründlich bedacht werden. Insbesondere geht es darum, den Handlungsspielraum zur Gestaltung des öffentlichen Raumes auch künftigen Generationen zu erhalten.

Auf Grund einer Analyse der räumlichen Entwicklung der Gemeinde Vaduz werden insbesondere die bedeutenden und wertvollen Eigenheiten der bisherigen Entwicklung hervorgehoben. Mit dem Richtplan wird nun ein Bild der räumlichen Zukunft gezeichnet, das die bisherige Entwicklung kontrolliert und unter den einzelnen Sachbereichen koordiniert weiterführt. Die wertvollen bisherigen Strukturen sind erhalten und neue wichtige Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung werden gesetzt.



Die Spuren des starken Wachstums der vergangenen Jahre sollen in den kommenden Jahren verstärkt in räumlich-qualitative Werte überführt werden. Mit der Verdichtung des Siedlungskörpers bietet sich der Gemeinde nur noch über wenige Jahre der Spielraum, auf Grund eines vernetzten räumlichen Konzeptes und mittels Reservationen, die für die künftige Entwicklung der Gemeinde wichtigen Flächen zu sichern.

Die im Folgenden vorgeschlagenen Ansätze zur Gestaltung der räumlichen Zukunft unserer Gemeinde markieren den Beginn einer intensiven, detaillierten Gestaltungs- und Überprüfungsarbeit in den einzelnen Sachbereichen. Mittels direkt wirksamer Einzelmassnahmen, aber auch über die dem Richtplan nachfolgende Zonenplanrevision, wird das Konzept der räumlichen Entwicklung baurechtlich verbindlich umgesetzt werden.

Sämtliche relevanten Ämter des Landes sind in die Planung einbezogen worden.

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 25. August 2009 auf Antrag der Bau- und Planungskommission den Richtplan der räumlichen Entwicklung 2010 – 2030 befürwortend zur Kenntnis genommen.

Der Bevölkerung soll die nachfolgende Skizze Einblick geben, wie sich Vaduz in den nächsten 10 - 20 Jahren räumlich entwickeln könnte. Manches, was der Richtplan beschreibt, wird mit etwas Weitblick und Mut ohne weiteres zu erreichen sein. Anderes kann nur dann umgesetzt werden, wenn alle Beteiligten – Private wie Behörden – Hand bieten, Gewohntes zu überdenken und Wichtiges für die Zukunft zu unterstützen.

Ewald Ospelt, Bürgermeister



Die Gemeinde Vaduz blickt auf eine Zeitspanne von 20 Jahren zurück, in der die Einwohnerzahl sehr moderat von 4'800 auf 5'200 Einwohner wuchs und sich die Arbeitsplatzzahl sehr rasant von 6'000 auf 9'000 Voll- und Teilzeit-Arbeitsplätze entwickelte. Gleichzeitig nahm der Pendler- und Normalverkehr, insbesondere auch aus den Nachbargemeinden, so stark zu, dass in den Spitzenzeiten auf dem gesamten Verkehrsnetz Stausituationen mit unangenehmen Folgen entstehen.

Während dieser Jahre gewann das Zentrum an städtebaulicher Aufenthaltsqualität und Dichte durch neue öffentliche und halböffentliche Bauten und Aussenräume. Die Zentrumsentwicklung stösst aber an Grenzen. Der Übergang vom städtischen Zentrum in die angrenzenden Wohnquartiere einerseits und in die künftigen, zur Entwicklung der Dienstleistungsnutzung vorgesehenen Strassenräume andererseits, bedarf klarer raumplanerischer Weichenstellungen. Das Zentrum soll nicht unkontrolliert weiter in die Wohnquartiere und die noch unbebauten Wohnbauzonen ausufern. Dabei ist in den kommenden 20 Jahren in der Gemeinde Vaduz von einer Entwicklung von heute 5'200 auf 6'000 – 6'500 Einwohner, von 9'000 auf ca. 11'500 Vollzeit- und Teilzeit-Arbeitsplätze sowie einer durchschnittlichen Zunahme des individuellen Verkehrs auf dem Verkehrsnetz der Gemeinde von ca. 1,5 % pro Jahr auszugehen.

Dieser absehbare Schub der Weiterentwicklung ist in den kommenden Jahren so zu nutzen, dass das Zentrum von Vaduz nicht noch mehr im Verkehr erstickt, sondern dass dieses auf Grund eines vernetzten Konzeptes der räumlichen Entwicklung vom Individualverkehr entlastet wird. Der mit Gemeindeabstimmung vom 18./20. Juni 1999 genehmigte Verkehrsrichtplan diene als Grundlage und wird entsprechend zu ergänzen sein. Mittels Flächenreservierungen und gezieltem Einsatz der verfügbaren finanziellen Mittel soll der Gestaltungsspielraum im öffentlichen Aussenraum des Zentrums erweitert werden, um das Zentrum vor allem als Begegnungsbereich des Landeshauptortes gestalten zu können.



Die raumplanerischen Massnahmen der kommenden Jahre werden beeinflussen,

- ▶ ob in Vaduz das Landeszentrum räumlich attraktiv weiterentwickelt werden kann.
- ▶ ob sich längerfristig das Zentrum und die neuen Dienstleistungen ergänzen oder durch deren Vermischung das ruhige Wohnen stören.
- ▶ ob die Hauptstrassen verstärkt trennende Verkehrsräume oder attraktive Begegnungsräume werden.
- ▶ ob das Zentrum Vaduz künftig wieder besser für Fussgänger und Fahrradfahrer erreichbar sein wird, aber auch ob der öffentliche Verkehr noch sicher und pünktlich erreichbar sein wird.
- ▶ ob die Sozialstruktur in der Gemeinde ausgeglichen bleibt oder sich diese partiell unter anderem auch auf Grund räumlich schlechter Voraussetzungen ungünstig verändern wird.

Die rasante Entwicklung der vergangenen Jahre hat ortsplanerisch etliche Herausforderungen geschaffen, die mit dem Richtplan 2010 erfasst werden. Der Richtplan soll mit wenigen griffigen Ideen aufzeigen, wie die Spuren des räumlichen Wachstums der vergangenen Jahre (vor allem entlang der Hauptverkehrsträger) wieder vermehrt in räumlich-qualitative Werte überführt werden können – kurz, wie die Lebensqualität erhalten bleibt – und sich insbesondere das Zentrum von Vaduz weiterentwickeln kann.



KONZEPT DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG 2010 – 2030

06 07

Zentrum



Quartiere

Weg- /
Platz-
System

Die räumlich-qualitative Optimierung des Bestehenden wird in den kommenden Jahren im Vordergrund der Raumplanung stehen. Die bestehenden Bauzonen sollen verdichtet und nur noch geringfügig erweitert werden.

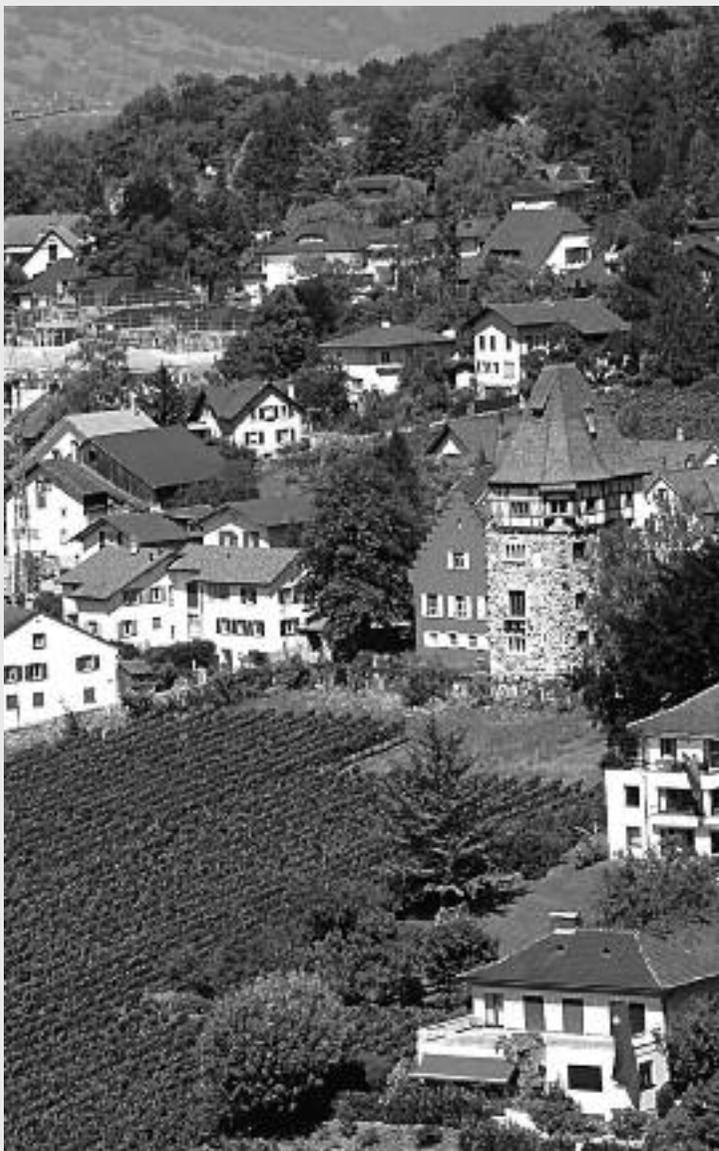
Erst mit der Zonenplanrevision 2020 sollen neue Flächen eingezont werden, falls nach 2020 auf Grund der Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung der kommenden Jahre überhaupt Einzonungsbedarf besteht.

Bis 2020 weist der bestehende Zonenplan, sowohl für das Wohnen wie das Arbeiten, genügend Baulandfläche auf, um die errechnete Einwohner- und Arbeitsplatzzahl-Entwicklung aufnehmen zu können.

In den kommenden 20 Jahren soll im Wesentlichen:

- ▶ Das Zentrum von Vaduz vom Individualverkehr entlastet und attraktive neue Strassenräume gestaltet werden.
- ▶ Die Siedlung stärker strukturiert werden, indem sich die Dienstleistungen im Zentrum und entlang der Hauptverkehrsträger entwickeln und verkehrsberuhigte Wohnquartiere ausschliesslich dem Wohnen dienen.
- ▶ Das Netz von verkehrsfreien Plätzen und Wegen innerhalb der bestehenden Siedlung weiter vernetzt werden und als attraktiver Aussenraum der gesamten Bevölkerung dienen.





Massnahme 1

Das Zentrum von Vaduz wird vom Pendler- und Reisebusverkehr entlastet, indem beim Rheinpark Stadion die Park-and-Ride (P+R)- und Busparkierungsfläche erweitert und als **Empfangs- und Abfahrtsort** attraktiv umgestaltet wird. Flankierend ist vom Rheinpark Stadion über die Lett- und Kirchstrasse zum Zentrum ein leistungsfähiger **Shuttlebetrieb** für die Pendler und Besucher vorzusehen. Das Angebot an Pendlerparkplätzen im Zentrum wird eingeschränkt.

Massnahme 2

Nachdem das Zentrum durch den neuen Shuttle wesentlich vom Zielverkehr entlastet wird, ist dieses auch durch **zwei neue aussenliegende Verbindungsstrassen (Gebiete Au sowie Mölihölzli – Irkales – Lett – Schaaner Au)** wesentlich vom Durchgangsverkehr befreit.

Massnahme 3

Auf der Äule- und Giessenstrasse wird der Verkehr im **Einbahn-System** geführt und der heutige Strassenraum in einen attraktiven Aufenthaltsraum umgestaltet.

Massnahme 4

Das Zentrum von Vaduz wird **entlang der Lett- und Kirchstrasse konzentriert nach Westen** zum Rheinpark Stadion hin ausgeweitet. Dienstleistungsnutzungen an diesen Standorten sind baurechtlich zu fördern. Die sich anbahnende vermischte Vorortentwicklung mit Dienstleistungen und Wohnen sind über griffige Zonenbestimmungen zu bremsen und die Siedlung damit längerfristig attraktiv erlebbar in verkehrsberuhigte Wohngebiete sowie Dienstleistungsstrassenzüge zu gliedern.

ACHT HAUPTMASSNAHMEN ALS GRUNDLAGE ZUR ENTWICKLUNG DES RICHTPLANES 2010-2030

08 09



Massnahme 5

Die **Hauptstrassenzüge**, die zur Aufnahme neuer Dienstleistungsnutzungen vorgesehen sind, werden im Aussenraum attraktiv gestaltet und längerfristig als dicht und teilweise geschlossen bebaute **repräsentative Vorortstrassenzüge** erscheinen.

Massnahme 6

Vom Zentrum zum Rheinpark Stadion wird ein neues verkehrsfreies, durchgehendes **Weg- und Platzsystem** führen, das Vaduz als Flanier- und Erholungsbereich dient. Durch den Zukauf von Privatliegenschaften, der Auslagerung der Oberschule und der Umgestaltung des Oberdecks des Parkhauses Marktplatz entsteht ein Freiraum **für einen zentralen, grosszügigen Marktplatz im Hauptort sowie für einen grosszügigen naturnahen Grünpark.**

Massnahme 7

In der Ebene wird das **Fussgänger- und Fahrradwegnetz** noch durchgängiger, sicherer und attraktiver gestaltet. Die neu zu schaffenden Quartierplätze sind einzubeziehen sowie insbesondere auch entlang der renaturierten Fliessgewässer zu führen.

Massnahme 8

Die **Kapazität der Rheinbrücke und der Zufahrtstrecken** muss innert weniger Jahre durch Spur-Ergänzungen erhöht werden, um den Verkehrsinfarkt in diesen Bereichen zu verhindern.

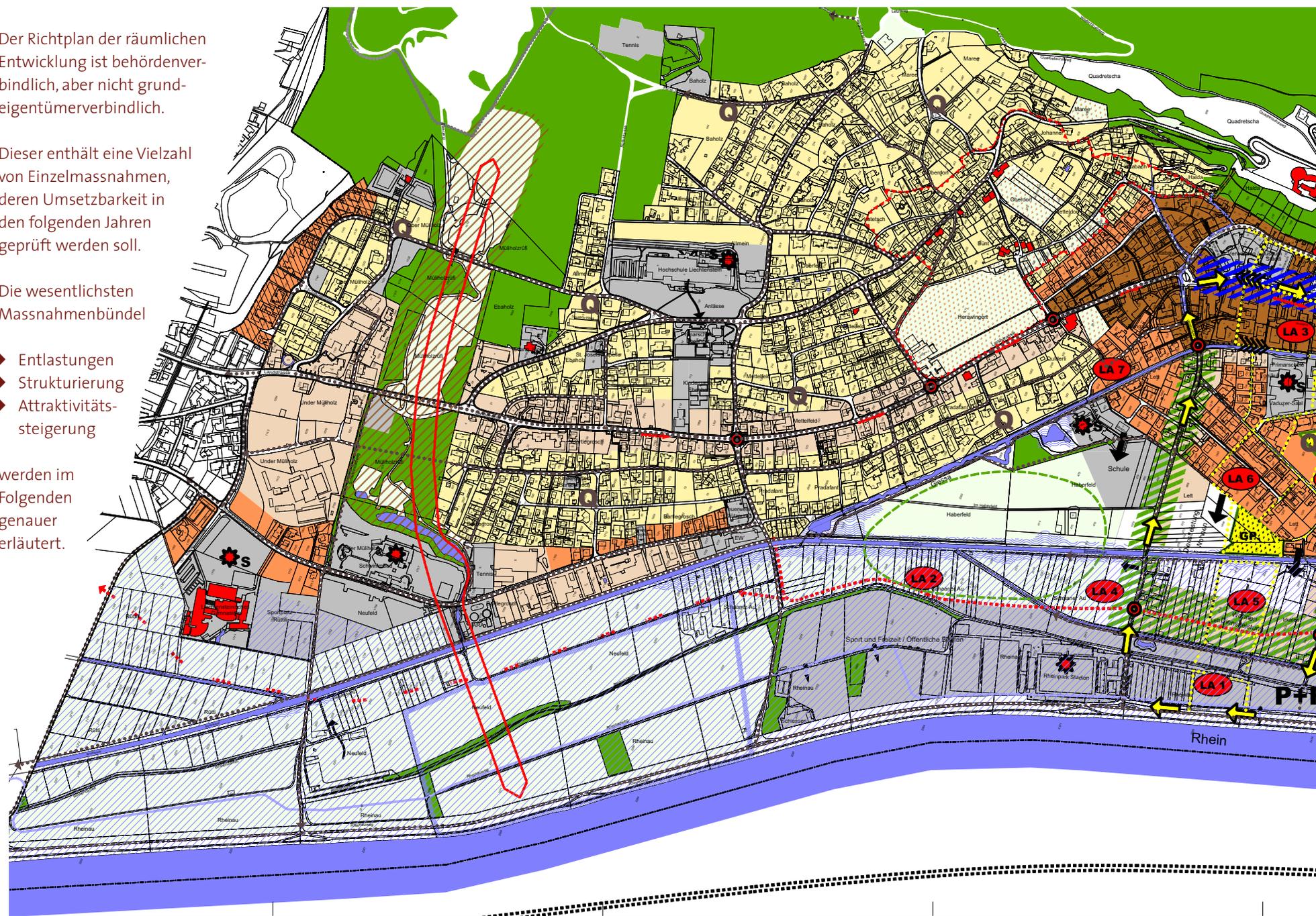
Der Richtplan der räumlichen Entwicklung ist behördenverbindlich, aber nicht grund-eigentümergebunden.

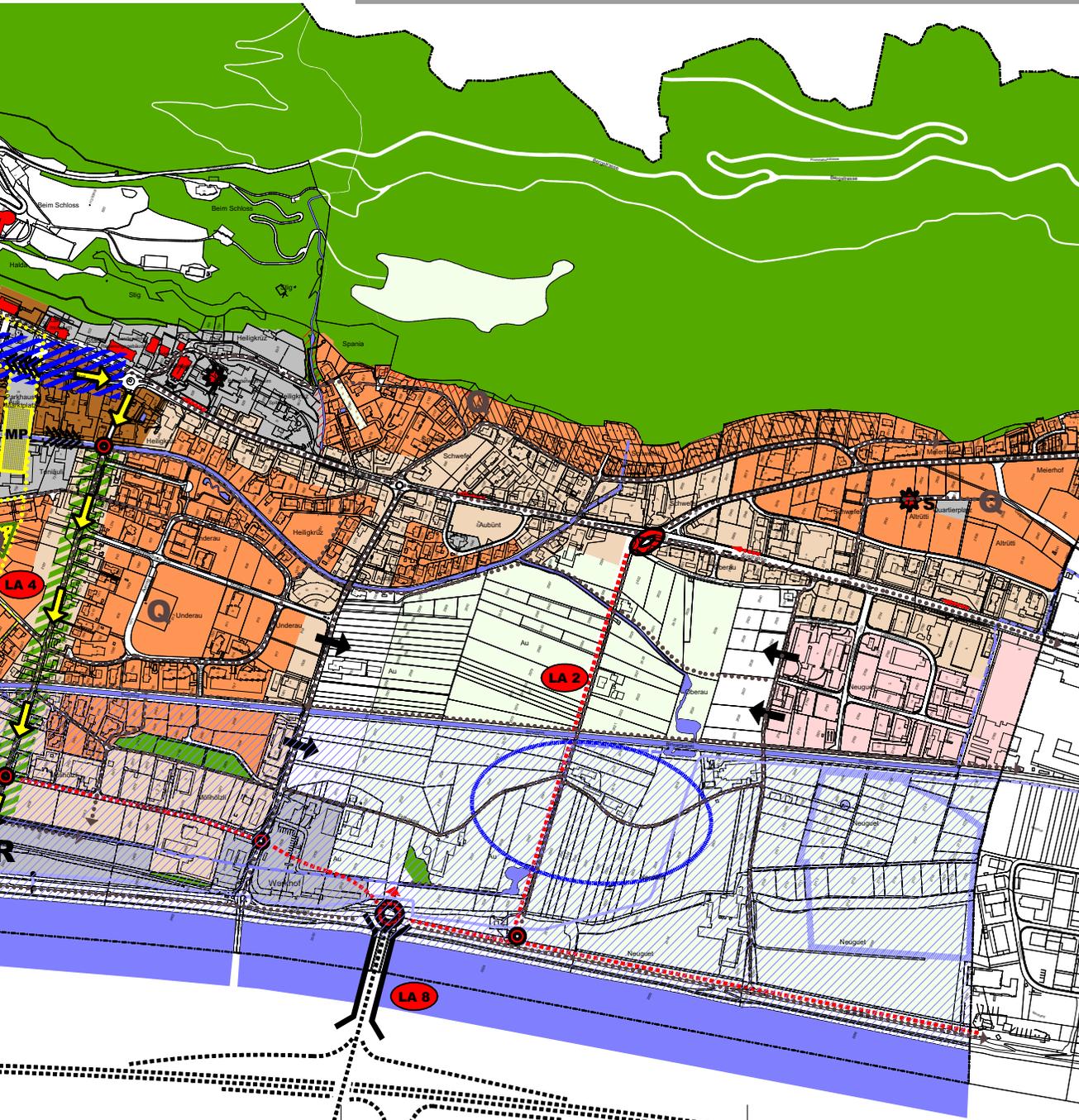
Dieser enthält eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, deren Umsetzbarkeit in den folgenden Jahren geprüft werden soll.

Die wesentlichsten Massnahmenbündel

- ▶ Entlastungen
- ▶ Strukturierung
- ▶ Attraktivitätssteigerung

werden im Folgenden genauer erläutert.

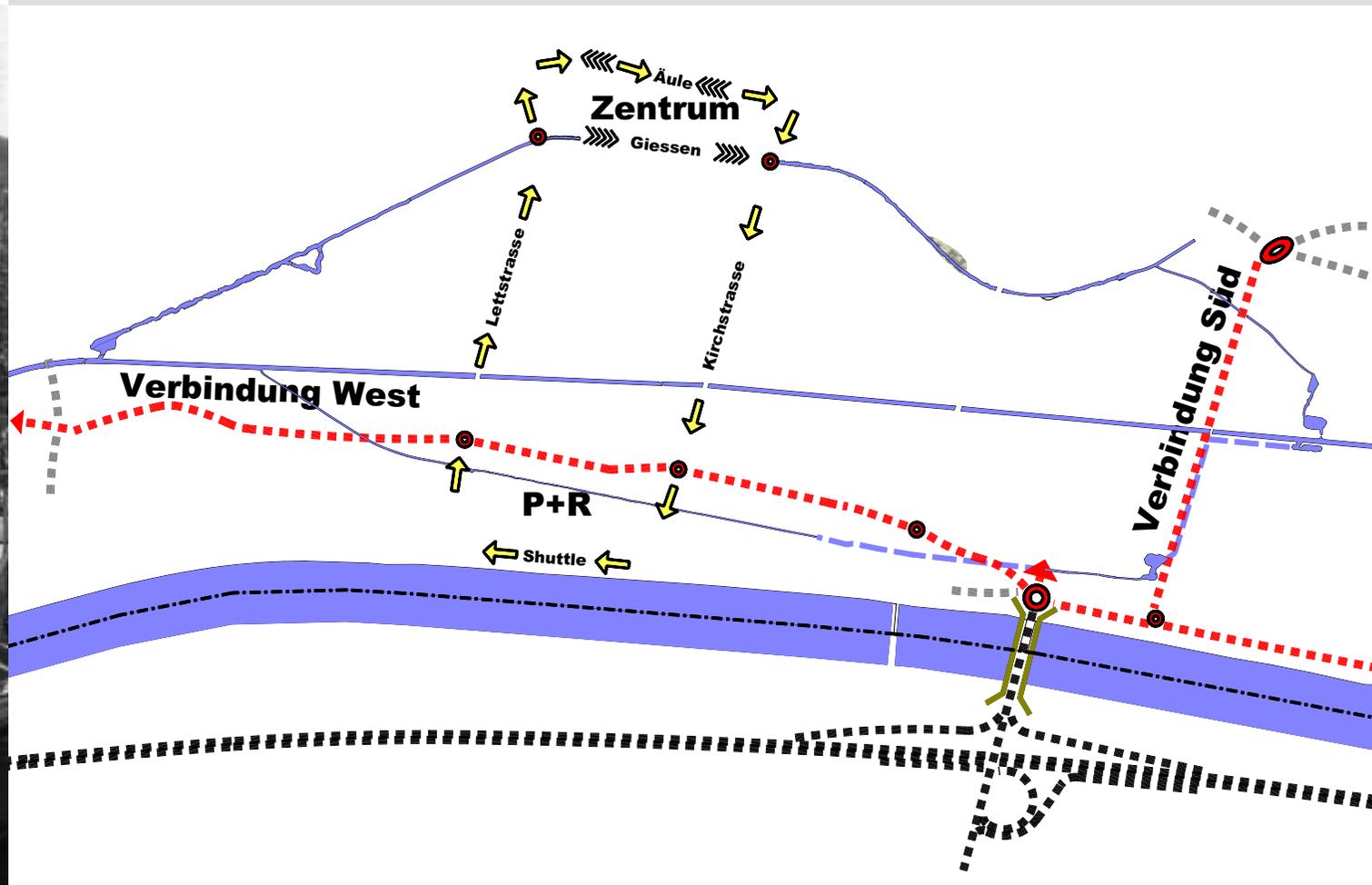




Legende

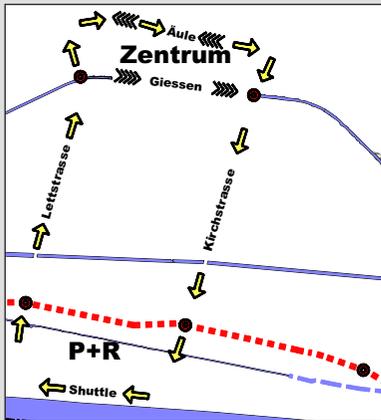
- Wohnen mit mittlerer Dichte
- Wohnen mit hoher (sehr hoher) Dichte
- Dienstleistungen (mit Wohnen / Kleingewerbe)
- Zentrum (Dienstleistungen / Wohnen)
- Gewerbe (mit Dienstleistungen)
- Entwicklungsrichtung
- Brennpunkte im öffentlichen Raum (S = Schule)
- P+R** Park and Ride Rheinau
- Shuttlestrecke Prio 1
- Verbindungsstrassen
- Einbahnsystem für PW (Knotenpunkte)
(Bus Aulestrasse im Gegenverkehr)
- Attraktiver Aufenthaltsraum
- Prioritäre Vorortstrassenzüge
- Flanier- und Erholungsbereich
 Marktplatz MP / Grünpark GP
- Elemente des Fuss- und Fahrradwegnetzes
(Q Quartierplätze/Renaturierungen)
- Kapazitätserhöhung Rheinbrücke
- LA** Lösungsansätze der räumlichen Entwicklung
- separate Busspur vorgesehen
- Wald / Hecke
- Gewässer (freizulegen)
- Ausuferung / Renaturierung vorgesehen
- Rebbaubau
- Naturgebiet / Landwirtschaft
- Zone für öffentliche Nutzungen
- Nutzung längerfristig zu verlegen
- Hochwasserentlastungsraum
- Gewässerschutzgebiet
- Gefahrenzone erheblich
- Gas Hochdruckleitung (zu verlegen)
- Streifen ökologischer Vernetzung
- Übriges Gemeindegebiet
- Schutzzone Grundwasser
- Grüne Lunge
- Deponieperimeter
- Denkmalschutzobjekte

- LA1**
- LA1**
- LA2**
- LA3**
- LA4**
- LA5**
- LA6**
- LA7**
- LA8**

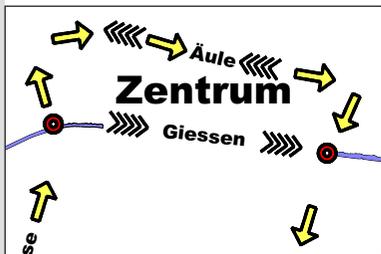


VIER EINGRIFFE IN DAS BESTEHENDE, ÜBERLASTETE VERKEHRSSYSTEM

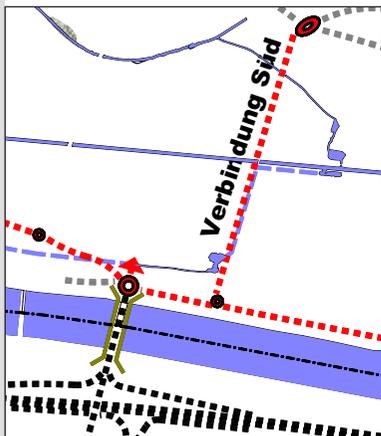
12 13



- I Die Einführung eines leistungsfähigen Shuttlebetriebes vom Rheinpark Stadion zum Zentrum und zu den angrenzenden Gebieten ist auf Ende 2010 geplant. Auf den Zeitpunkt der Betriebsbereitschaft der P+R-Station soll auch der Shuttlebetrieb aufgenommen werden. Dieser muss auf das Angebot der Liechtenstein Busanstalt (LBA) abgestimmt sein. Auf Grund des neuen P+R-Angebotes im Rheinpark Stadion wird das Angebot an Pendlerparkplätzen bei den bestehenden und neuen grösseren Dienstleistungsbetrieben im Einzugsbereich des Shuttles reduziert. Mittels Mobilitätskonzepten sollen in diesen Betrieben attraktive Angebote für den P+R- und den öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

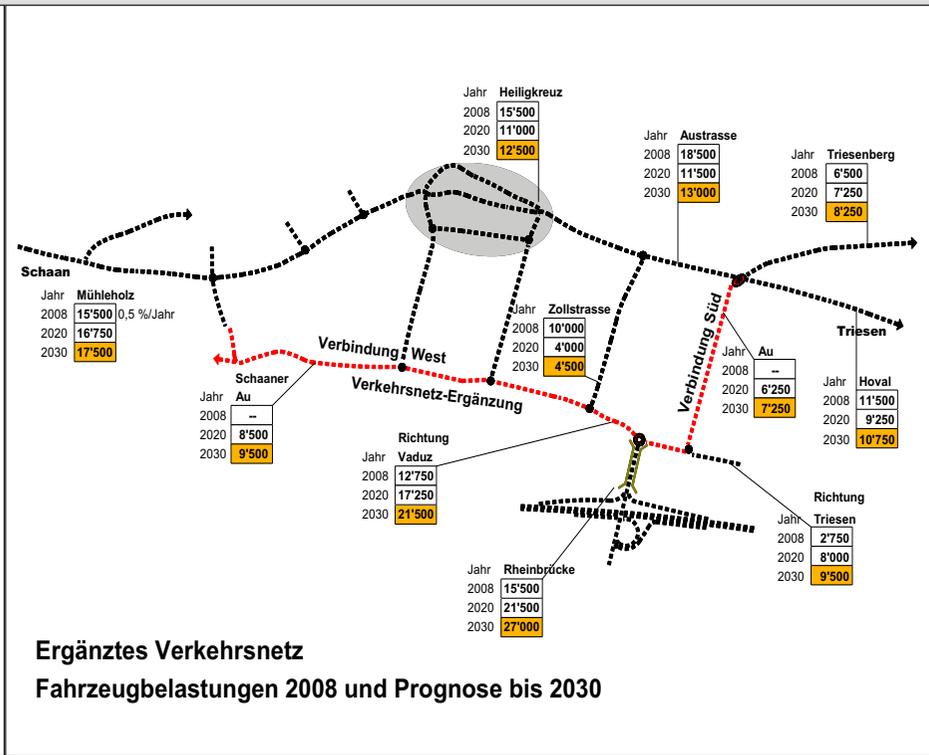
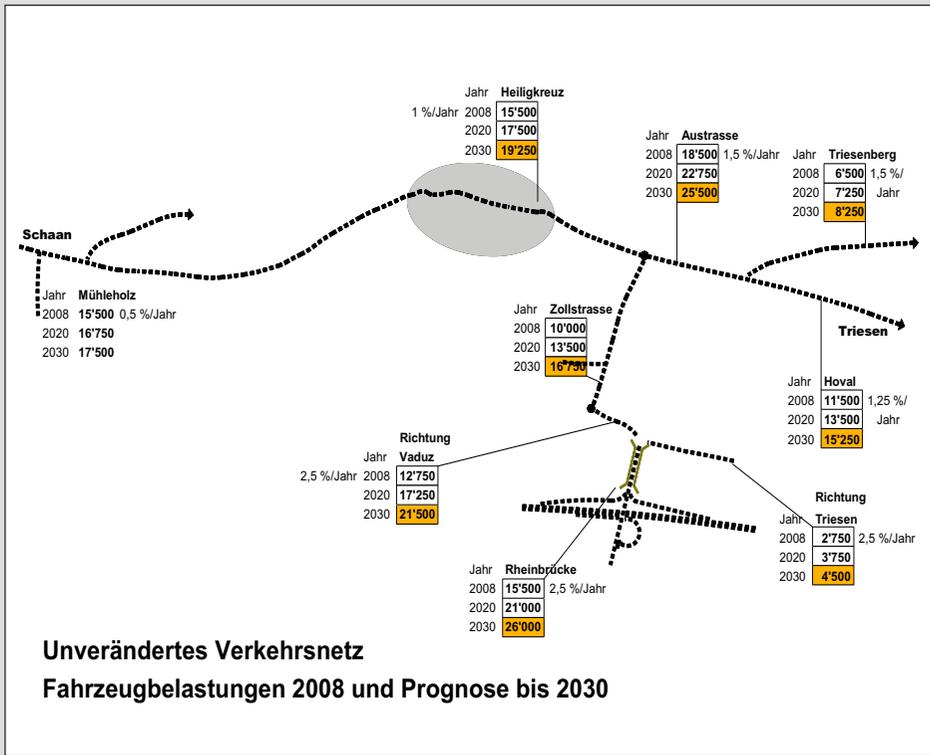


- II Die Einführung des Einbahnsystems für den Individualverkehr auf der Äulestrasse und der neuen Giessenstrasse halbiert die Verkehrsbelastung. Dies ergibt im Aussenraum die Gestaltungsfreiheit eines Flanierbereiches und eines attraktiven Platzes mit integriertem Gewässer und umgebenden öffentlichen Bauten im Bereich des heutigen Oberdecks des Parkhauses Marktplatz. Das Einbahnsystem soll ab 2020 umgesetzt sein.



- III Vom Durchgangsverkehr kann das Zentrum nur mittels Verbindungsstrasse im Süden (Au) und im Westen (Mölihölzli - Irkales - Lett - Schaaner Au) entlastet werden. Die ab 2015 zu realisierenden Verbindungsstrassen werden später auch als Teilstrecken einer rheinnahen Schnellbuslinie von Schaan nach Triesen mit Halt bei der P+R-Anlage Rheinpark Stadion dienen.

- IV Die Kapazitätserhöhung der Rheinbrücke mit einer Pendlerspur ist eine landesübergreifende Aufgabe, welche rasch angegangen werden muss. In Zusammenhang mit der Kapazitätserhöhung der Brücke sollen auf liechtensteinischem Gebiet auch die Zufahrten zur Brücke über ein ergänztes Kreiselsystem neu gestaltet werden.



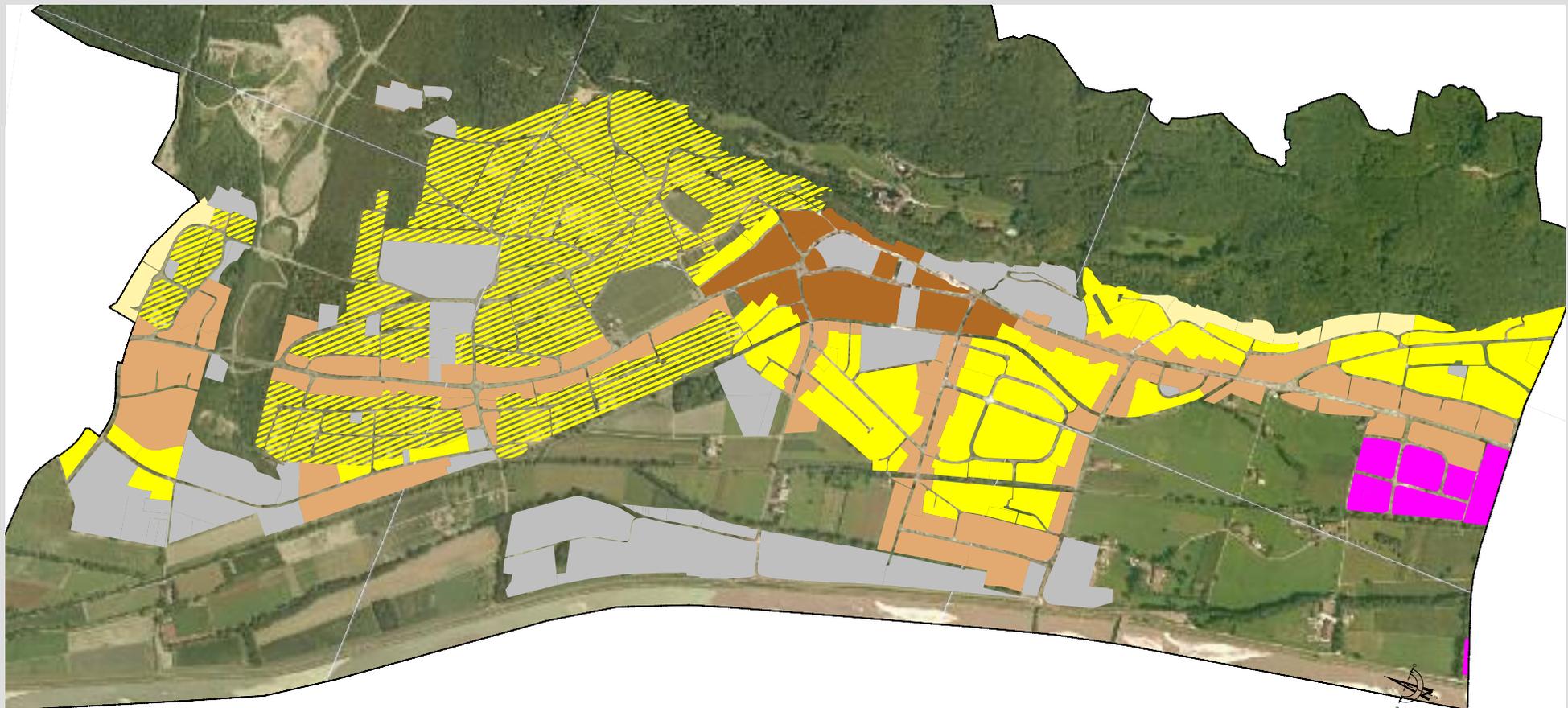
WIRKUNGSWEISE DER VIER PRIORITÄREN VERKEHRS-ENTLASTUNGSMASSNAHMEN

14 15



Durch die vier prioritären Verkehrsentslastungen,

- ▶ wird an den heute schon neuralgischen Stellen (Ortsdurchfahrt / Rheinbrücke) der Verkehrskollaps verhindert.
- ▶ wird die Kapazität des Verkehrsnetzes durch Verkehrsumlegungen erhöht, ohne das Verkehrsnetz wesentlich zu erweitern.
- ▶ entsteht Spielraum zur Wiedergestaltung attraktiver und sicherer Strassenräume, auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.
- ▶ wird das pünktliche Funktionieren des öffentlichen Verkehrs auch längerfristig sichergestellt.
- ▶ werden die Voraussetzungen zur Einführung von öffentlichen Schnellbussen geschaffen.
- ▶ wird die Immissionsbelastung (Lärm- / Luftbelastung) durch Stau an vielen Standorten reduziert.



AUSUFERN DER DIENSTLEISTUNGSNUTZUNGEN IN DIE WOHNQUARTIERE STOPPEN

16 17

Legende:



- ▶ verkehrsberuhigten, durchgrüntem Wohnquartieren mit Quartierplätzen, die zum Aufenthalt einladen.



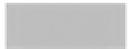
- ▶ dem verdichteten Zentrum mit publikumsintensiven Dienstleistungsnutzungen und allenfalls Wohnnutzung in den Obergeschossen.



- ▶ den Dienstleistungszonen entlang der Hauptverkehrsträger, in denen vielfältigste Nutzungen zugelassen sind, so auch Kleingewerbe im Erdgeschoss und allenfalls Wohnnutzung ab dem zweiten Obergeschoss.



- ▶ dem Gewerbegebiet Neugut, in dem auch Dienstleistungsnebennutzungen zugelassen sind.



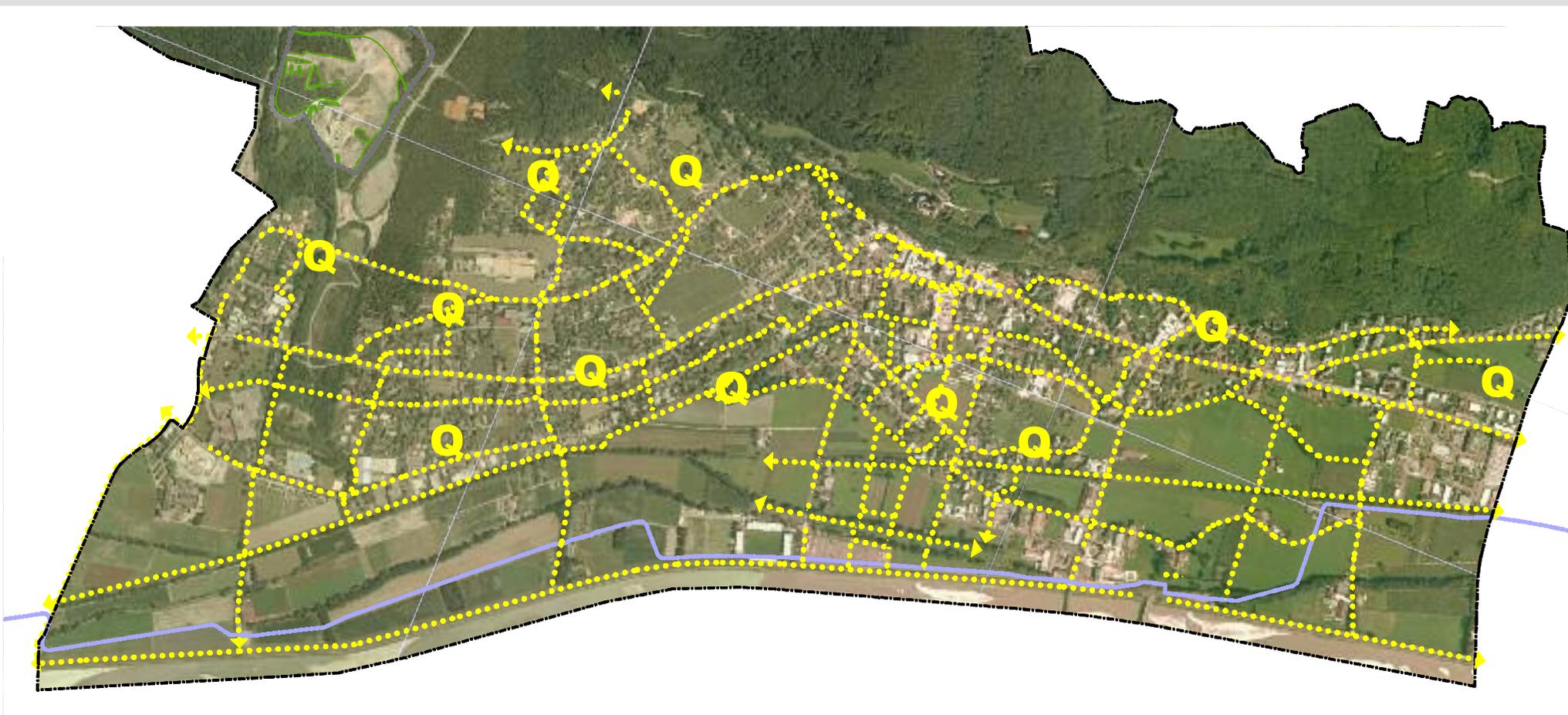
- ▶ den öffentlichen Zonen für Schulen, Sport, P+R, Verwaltung.

In der Kernzone und den Dienstleistungszonen wird künftig eine weitgehende Durchmischung der Nutzungsbereiche «Dienstleistung – Kleingewerbe – Wohnen» möglich sein.

Die Wohnzone soll restriktiv dem Wohnen und die Gewerbezone vorwiegend dem Gewerbe dienen.



Das Fussgänger- und Fahrradwegnetz soll insbesondere in der Ebene durchgängiger, komfortabler und sicherer gestaltet werden. Es soll aus den Quartieren auch entlang renaturierter Bachabschnitte von Platz zu Platz und zu den öffentlichen Einrichtungen führen. Die Übergänge über die Hauptstrassen werden mit Inseln gesichert.

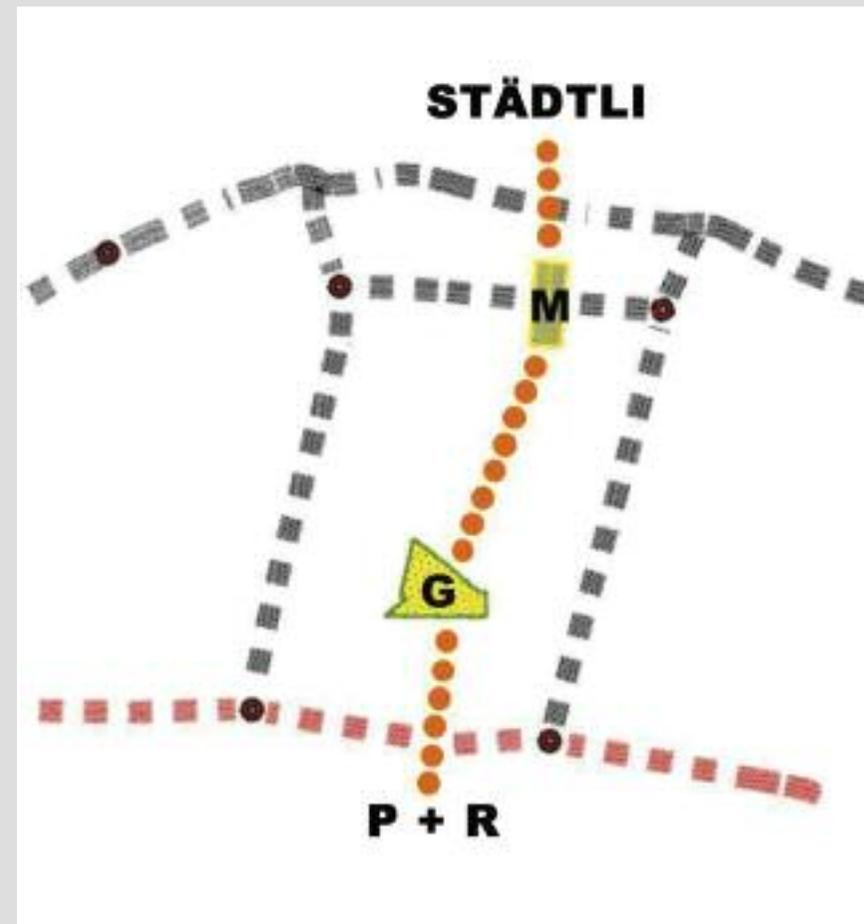


STÄRKERE AUSRICHTUNG DES AUSSENRAUMS SOWIE DES WEG- UND STRASSENRAUMS AUF DIE BEDÜRFNISSE DER FUSSGÄNGER UND FAHRRADFÄHRER

- II Die Hauptstrassenzüge werden besser gegliedert in Fahrbahn, flächentrennendes Grün, Fussgänger- und Fahrradbereiche.

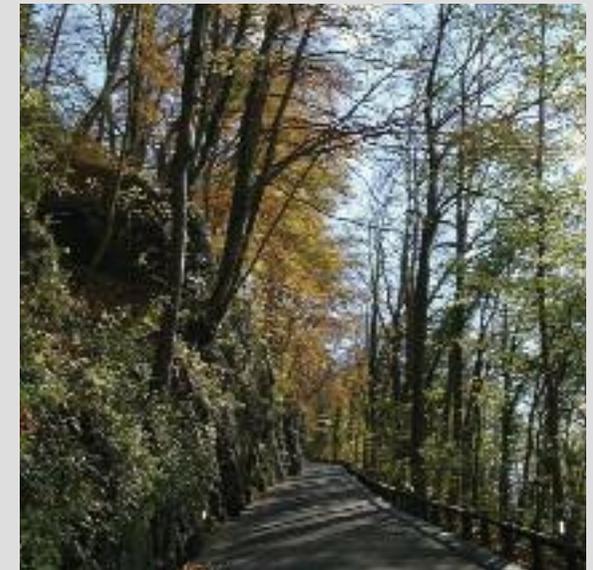
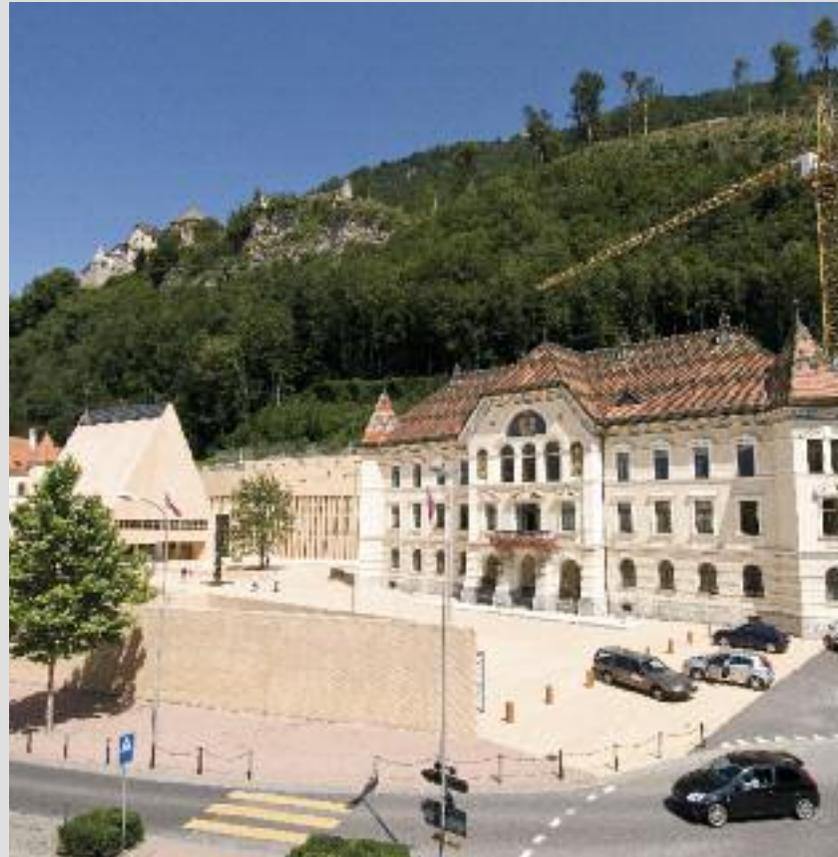


- III Das verkehrsfreie Weg- und Platzsystem vom Zentrum zum Rhein wird über einen neuen grosszügigen Marktplatz  und einen grosszügigen naturnahen Grünpark  zum P+R führen.





Der Richtplan 2010 - 2030 der räumlichen Entwicklung wurde durch die Bau- und Planungskommission und den Gemeinderat in Zusammenarbeit mit den Ämtern Stabsstelle für Landesplanung, Hochbauamt, Tiefbauamt, Amt für Wald, Natur und Landschaft, Amt für Umweltschutz, Landwirtschaftsamt und dem Raumplaner ETH / FSU Christoph E. Schneider erarbeitet.



Impressum:

Herausgeber: Gemeinde Vaduz

Grundlage: Richtplan 2010 – 2030

Redaktion: atelier schneider partner ag

*Gestaltung und Satz: Reinold Ospelt AG,
Vaduz*

Druck: Lampert Druckzentrum AG, Vaduz

*Fotonachweis Copyright: Gemeinde Vaduz
2009*