



# RICHTPLAN DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG 2012

**Begleitender Bericht**

Datum: 31. Januar 2012, rev. 20. Juni 2012

Genehmigt durch den Gemeinderat der Gemeinde Vaduz am 19. Juni 2012

  V A D U Z

## 1 INHALTSVERZEICHNIS

1	Inhaltsverzeichnis.....	2
2	Vorwort.....	3
3	Grundlagen, Kontext.....	4
4	Richtplanziele.....	4
5	Ausgangslage.....	6
5.1	Siedlung.....	6
5.1.1	Struktur.....	6
5.1.2	Zentrum.....	9
5.1.3	Quartiere.....	10
5.1.4	Identitäten.....	10
5.1.5	Sozialstruktur.....	11
5.2	Wirtschaft.....	11
5.3	Verkehr.....	13
5.3.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	13
5.3.2	Öffentlicher Verkehr.....	15
5.3.3	Langsamverkehr.....	16
5.4	Landwirtschaft, Natur und Landschaft.....	16
5.4.1	Landwirtschaft.....	17
5.4.2	Natur und Landschaft.....	18
5.5	Freizeit und Erholung.....	18
6	Herausforderungen.....	19
7	Anhang.....	20
7.1	Richtplankarte.....	20
7.2	Massnahmenblätter.....	20

---

Richtplanbearbeitung:

AGRU Richtplan räumliche Entwicklung mit BM Ewald Ospelt, Gemeinderat (GR) Hansjörg Vogt, GR Renate Feger, GR René Hasler, GR Manfred Ospelt  
Gemeindebauverwaltung Vaduz mit Erich Marxer und Andreas Büchel  
Ralph Beck, dipl. Architekt ETH / SIA, St. Wolfgangstrasse 17, 9495 TRIESEN  
Ingenieurbüro Frommelt AG, Landstrasse 31, 9490 VADUZ

Grundlage: Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)

## 2 VORWORT

Die Herausforderungen an der Planung des Raumes werden durch die Bedürfnisse der Einwohner, Werktätigen und Besucher immer komplexer und damit anforderungsreicher. Sowohl die Bevölkerungs- als auch die Arbeitsplatzzahlen nehmen tendenziell zu. Das Bedürfnis nach einer geordneten Entwicklung einer intakten Umwelt ist gefordert.

Um den steigenden Bedürfnissen von Gesellschaft, Wirtschaft und Landschaft auch zukünftig gerecht zu werden, sind die verschiedenen Interessen zu koordinieren.

Die Richtplanung hat dabei zum Ziel, soziale, wirtschaftliche und ökologische Anliegen im Raum zu koordinieren. Diese Aufgabe umfasst die Gewährleistung eines haushälterischen Umgangs mit dem zur Verfügung stehenden Boden, den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, der Wohnlichkeit der Siedlungen und der Schaffung von guten Rahmenbedingungen für die Wirtschaft.

Mit dem Ziel einer geordneten Zukunftsplanung hat der Gemeinderat Vaduz im Herbst 2007 beschlossen, einen kommunalen Richtplan auszuarbeiten. Dieser soll aufzeigen, wo die Qualitäten der bisherigen Entwicklung liegen, wo Defizite festzustellen sind, welches die wesentlichen räumlichen, demographischen, sozioökonomischen Herausforderungen der kommenden 20 Jahre sein werden und mit welchen Lösungsansätzen die Herausforderungen im Raum angegangen werden können. Als behördenverbindliches Planungsinstrument dient der Richtplan der Sicherung der für die Entwicklung von Vaduz notwendigen verschiedenen Nutzungsräume.

Innerhalb der letzten vier Jahre haben verschiedene Arbeitsgruppen und Kommissionen in Zusammenarbeit mit der Gemeindebauverwaltung, den Landesbehörden und dem beauftragten Raumplanungsbüro Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf, den Richtplan der räumlichen Entwicklung erarbeitet. Im September 2009 wurde die Vaduzer Bevölkerung anlässlich einer Informationsveranstaltung über den Stand der Richtplanung Vaduz informiert.

Im Mai 2011 hat der Gemeinderat Vaduz beschlossen, den Richtplan hinsichtlich der Vorgaben, Rahmenbedingungen und Ziele seitens der Gemeinde Vaduz zu überprüfen und den aktuellen Rahmenbedingungen anzupassen. Unter Aufsicht der zu diesem Zweck gebildeten Arbeitsgruppe aus Gemeinderatsmitgliedern sowie der Gemeindebauverwaltung Vaduz wurden Stephan Beck, Ingenieurbüro Frommelt AG, Vaduz und Ralph Beck, Bargetze und Partner Architekten SIA Anstalt, Triesen im Mai 2011 beauftragt, den vorliegenden Richtplan zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren.

Mit Blick auf die rasante Entwicklung der vergangenen Jahre dient der Richtplan Vaduz als Koordinationsinstrument einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung. In Abstimmung mit den Planungen des Landes, der benachbarten Gemeinden sowie den Entwicklungen im umliegenden Agglomerationsraum, sollen damit die räumlichen Voraussetzungen zur Umsetzungen der im Leitbild der Gemeinde definierten Ziele geschaffen werden.

Im Rahmen der Aktualisierung des Richtplanes konnten zahlreiche Fragen und Anmerkungen seitens des Gemeinderates mitberücksichtigt und eingearbeitet werden. Die vorliegende Fassung des Richtplanes stellt das Resultat dieser Bemühung dar. Der gegenständliche Richtplan, wie auch die Richtplanung im Allgemeinen, ist dabei nicht als statischer Zustand,

sondern als rollende Planung zu verstehen. In diesem Sinne ist der Richtplan laufend den sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen.

### 3 GRUNDLAGEN, KONTEXT

Gemäss Gemeindegesetz obliegt die Ortsplanung den Gemeinden. Eine funktionierende Planung ist aber nur im Zusammenspiel mit den benachbarten Gemeinde bzw. des gesamten umliegenden Lebens-, Natur- und Wirtschaftsraumes möglich.

Der vorliegende Richtplan stützt sich dabei weitgehend auf folgende Hauptgrundlagen ab:

- Richtplan der räumlichen Entwicklung 2010, *Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf*
- Leitbild der Gemeinde Vaduz, 1999
- Verkehrsrichtplan Vaduz, 1999, *Besch & Partner*
- Landesrichtplan, Stand März 2011, *Regierung des Fürstentums Liechtenstein*
- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr, März 2011, *Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein*
- Mobilitätskonzept Mobiles Liechtenstein 2015, September 2008, *Regierung des Fürstentums Liechtenstein*
- Richtpläne der Nachbargemeinden (Triesen und Schaan)

### 4 RICHTPLANZIELE

Der Richtplan 2010 der räumlichen Entwicklung soll unter den räumlich wesentlichen Fachbereichen aufzeigen, wo die **Qualitäten** der bisherigen Entwicklung (räumlich, demographisch, sozioökonomisch) liegen, wo **Defizite** festzustellen sind, welches die wesentlichen räumlichen, demographischen und sozioökonomischen **Herausforderungen** der kommenden 20 Jahre sein werden und mit welchen **Lösungsansätzen** (Nutzungssplit, Dichte, Siedlungsbildung, öffentliche Bauten und Plätze, Grünraum, Verkehrsführung) die Herausforderungen angegangen werden.

#### Vorgehen zur Ortsentwicklung

- Entwicklungsverlauf analysieren
- ▼
- Herausforderungen definieren
- ▼
- Handlungsspielräume ausloten (Bandbreiten)
- ▼
- Entwicklungsoptionen definieren (Varianten)
- ▼
- Zwischenziele 20 / 30 vernetzen
- ▼
- Weiterentwicklung ermöglichen
- ▼
- Mit Entwicklungsschub Siedlung verstärkt strukturieren
- ▼
- Spuren des quantitativen Wachstums verstärkt in räumlich-qualitative Werte überführen**
- ▼
- Planerische Einflussnahme diskutieren
- ▼
- Konvergentes Konzept der räumlichen Entwicklung erarbeiten mit einem Horizont 2030 für den Richtplan ... und 2020 für den Zonenplan

*Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)*

Bei der Analyse des Istzustandes sowie der Formulierung der zu treffenden raumrelevanten Massnahmen standen unter Anderem folgende Fragestellungen im Vordergrund:

Demographische Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklungen von Einwohnerzahlen, Arbeitsplätzen, Verkehr</li> </ul>
Siedlung / Arbeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Baulandreserven, Verdichtungspotential</li> <li>– Anordnung der verschiedenen Nutzungen</li> <li>– Vaduz als Zentrum für Land, Bildung, Kultur,...</li> <li>– Bedeutung von Gewerbe, Industrie und Dienstleistung</li> <li>– Umgang mit Öffentlichem Eigentum, öffentlichen Anlagen</li> <li>– Siedlungsausgestaltung (Wohnzonen, Ortszentrum, Strassenräume, ...)</li> </ul>
Verkehr/Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung des Zentrum vom motorisierten Verkehr (Netzergänzungen, Parkierungskonzepte, P+R mit Shuttlebus)</li> <li>– Anbindung von/zu den Nachbargemeinden, Autobahnanschluss</li> <li>– Veränderung des Modalsplit zugunsten ÖV und Langsamverkehr (Mobilitätsmanagement, Fuss- und Radwegnetz, Attraktivität ÖV)</li> <li>– Strassenraumgestaltung</li> </ul>
Landwirtschaft / Natur- und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vernetzung und Qualität der Naturräume</li> <li>– Erreichbarkeit der Naherholungsräume</li> <li>– Siedlungsinterne Grünräume</li> <li>– Rahmenbedingungen einer funktionierende Landwirtschaft</li> <li>– Ersatzmassnahmen im Falle von Eingriffen in Natur und Landschaft</li> <li>–</li> </ul>
Gesellschaft / Freizeit- und Erholung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Raumordnung und sozialer Zusammenhalt (Bodenmarkt, Siedlungsidentitäten)</li> <li>– Gestaltungsmöglichkeiten der verschiedenen Siedlungsbereiche</li> <li>– Verfügbarkeit von siedlungsnahem Erholungsraum / Angeboten für Freizeit und Kultur</li> </ul>

*Grundlage: Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)*

## 5 AUSGANGSLAGE

### 5.1 SIEDLUNG

#### 5.1.1 STRUKTUR

Innert 30 Jahren zwischen 1948 und 1978 hat Vaduz seine Einwohnerzahl von 2'400 auf 4'800 Einwohner verdoppelt (3,3 % Wachstum/Jahr).

Seit 1978 hat sich die Einwohnerzahl innert der folgenden 30 Jahre nur noch sehr gering entwickelt auf 5'200 E im Jahr 2007, um nur ca. ¼ %/Jahr.

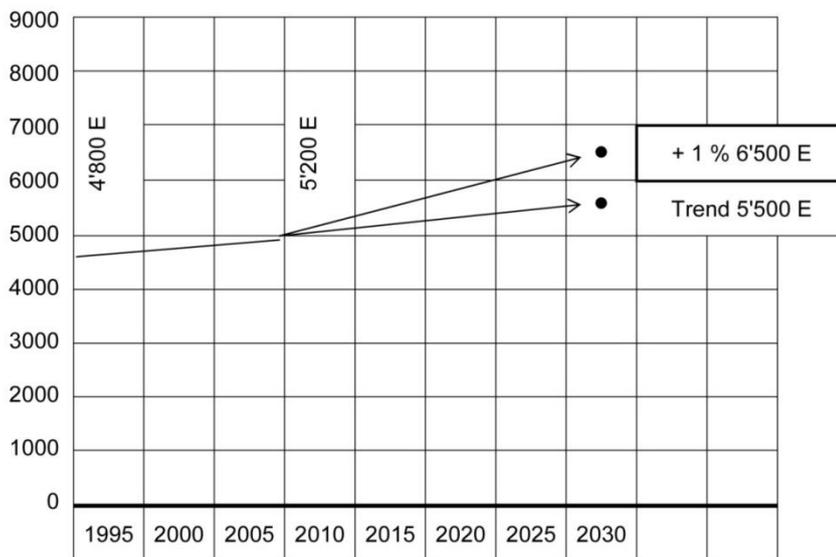


Abb. 2 Entwicklung der Einwohnerzahlen in Vaduz

Sofern die Voraussetzungen zum Zuzug sowie das Landangebot und die Erwerbsmöglichkeiten in den kommenden Jahren nicht wesentlich ändern, ist auch in den kommenden Jahren kaum mit mehr als 0,5 - 1 % Zuwachs pro Jahr zu rechnen.

*Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)*

Wie die Bevölkerungsstatistik vom Dezember 2010 zeigt, erhöhte sich die ständige Bevölkerung Liechtensteins im Jahr 2010 um 0.7 %. Es zeigt sich, dass in den letzten 10 Jahren das Unterland (durchschnittliche Bevölkerungszunahme = 1.8%/Jahr) einen deutlich stärkeren Bevölkerungszuwachs verzeichnete als das Oberland (durchschnittliche Bevölkerungszunahme = 0.8%/Jahr). Die Vaduzer Bevölkerung nahm während der letzten 10 Jahre im Schnitt um 0.6%/Jahr zu. Zwischen Dezember 2009 und Dezember 2010 wuchs die Vaduzer Bevölkerung mit 0.1% nur unmerklich.

Sowohl der Landesrichtplan als auch der Synthesebericht zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr weisen für das Fürstentum Liechtenstein, als auch Vaduz, genügende Baulandreserven aus. In Vaduz belaufen sich die einzonierten Baulandreserven für das Wohnen inkl. Mischzonen auf rund 22% (Stand 2009). Aufgrund der vorhandenen Baulandreserven, des bestehenden Verdichtungspotentials sowie des zu erwartenden Bevölkerungswachstums sind keine Neueinzonierungen notwendig.

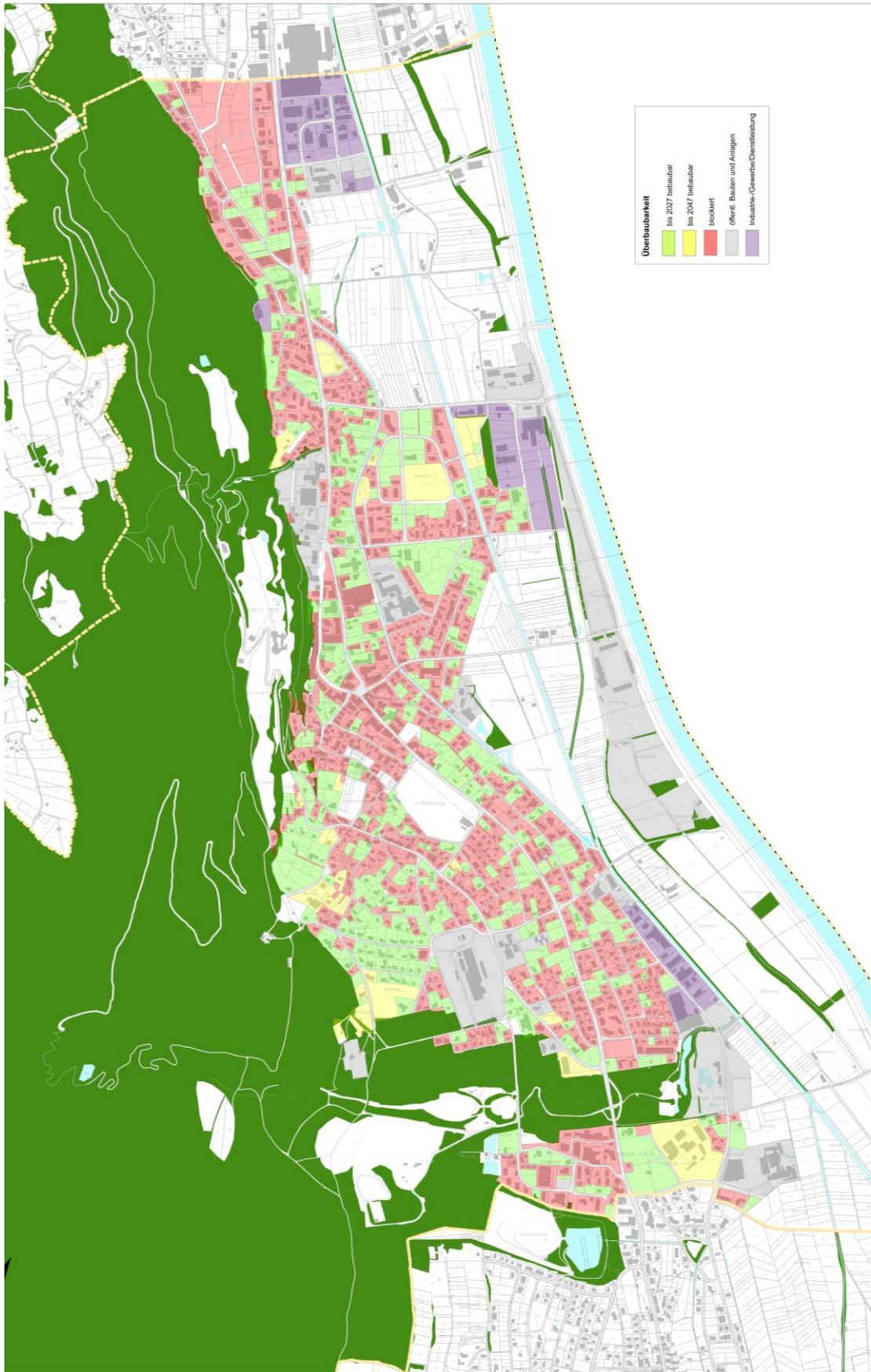


Abb. 3 Überbaubarkeit der Bauzonen mit Wohnnutzung, Dezember 2007

Die vorgängige Grafik zeigt die Bebauungsstruktur sowie die vorhandenen Baulandreserven für den Wohnbereich auf. Grundlage dazu bildet eine entsprechende Erhebung vom Dezember 2007. Basierend auf den gegenwärtig geltenden Ausnützungsziffern zeigen grün eingefärbte Bereiche Grundstücke auf, welche nicht oder nur unvollständig überbaut sind und welche bis in rund 15 Jahren neu bebaut werden könnten. Rot eingezeichnete Flächen bezeichnen voll ausgenützte Grundstücke ohne Reserven im Wohnbereich.

Trotz Bevölkerungswachstum, zunehmendem Wohnflächenbedarf pro Einwohner ist auch langfristig kein Mangel an Bauland festzustellen. Die zur Siedlungsentwicklung der kommenden 20 - 30 Jahre nötigen Bauflächen sind sowohl für das Wohnen, Arbeiten und die (halb)öffentlichen Nutzungen vorhanden. Geklärt werden muss deren längerfristig sinnvolle Bauzonenwidmung.

*Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)*

Die heute zum Teil vorherrschende lose Überbauung der Bauzonen führt im Allgemeinen zu einem Verlust an räumlicher Siedlungsqualität bzw. des wahrnehmbaren Ortsbildes und verursacht zudem hohe Erschliessungskosten. Die in der Vergangenheit beobachteten Zersiedlungstendenzen haben den Bebauungsdruck auf die umliegende Landschaft verstärkt. In Zukunft ist eine qualitative Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben und die heutigen Siedlungsränder zu erhalten.

Trotz der grossen Bauzonenkapazitäten sind auf dem freien Markt nur wenige Grundstücke oder Liegenschaften verfügbar oder sind sehr teuer. Diese Faktoren hemmen eine zweckmässige wirtschaftliche Entwicklung. In den letzten Jahrzehnten hat beispielsweise der Anteil der Bevölkerung mit Wohneigentum kontinuierlich abgenommen und liegt gegenwärtig im Land unter 50%. Trotz grosszügiger Wohnbauförderung ist vielen Kauf- und Bauwilligen der Erwerb von eigenem Wohneigentum aus finanziellen und wirtschaftlichen Gründen nicht mehr möglich.

Ein funktionierender Bodenmarkt und die Verfügbarkeit von Boden ist ein zentrales Anliegen einer siedlungs- und sozialpolitisch erfolgreichen Entwicklung. Hier besteht Bedarf an griffigen Steuerungsmassnahmen zur Ankurbelung des Bodenhandels im Rahmen einer aktiven Bodenpolitik. Diesbezüglich bestehen verschiedenen Möglichkeiten, wie auch im Landesrichtplan erwähnt:

#### **Vorsorglicher Landerwerb**

Die ortsplanerische Entwicklung lässt sich erfahrungsgemäss wesentlich einfacher steuern, wenn Gemeinden und Land über genügend Bodenreserven verfügen. Über Bodentausch, zur Verfügung stellen von Bau- und Nutzungsrechten, durch das Bereitstellen von Landreserven, kann die Gemeinde ihre räumliche, qualitative und nutzungsmässige Entwicklung nachhaltig steuern.

Um langfristig den für eine geordnete Entwicklung notwendigen Boden zur Verfügung zu stellen und den sozialen Frieden zu sichern, sind Politik und Gesellschaft gefordert, die vorhandenen Grundlagen des Bodenrechtes auszubauen und mit neuen Modellen zu ergänzen.

## Siedlungspolitik

Individuelle Bebauungsformen, wie beispielsweise das freistehende Einfamilienhaus, können bereits heute oder künftig noch weniger, alleine schon aus räumlichen und finanziellen Gründen allen Einwohnern zur Verfügung stehen. Mit neuen Überbauungsweisen ist dafür zu sorgen, dass der begrenzte Boden besser genutzt wird und zugleich attraktive Wohnmöglichkeiten geschaffen werden können. Diesbezüglich bestehen bereits heute Instrumente (Bsp. Überbauungsplan), welche zusammen mit einer Weiterentwicklung der Bauordnung neue Bebauungsstrukturen ermöglichen können.

Deshalb wird in den kommenden Jahren das Hauptaugenmerk der Siedlungsentwicklung nicht auf der Bauzonenerweiterung liegen, sondern auf der Siedlungsverdichtung in den bestehenden Bauzonen mit optimierten Dichten, optimierter Durchlässigkeit und guter Koordinierung von Zonenlage und Emissionsquellen sowie auf der attraktiveren Gestaltung des öffentlichen Aussen- und Strassenraumes insbesondere auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und dem verstärkten Einbezug des Potentials der Landschaft (Gewässer, Grünräume) für siedlungsnahe Erholungs- und Freizeitaktivitäten.

*Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)*

Der Richtplan zeigt auf, wo eine verdichtete Bauweise primär Sinn macht. Es sind dies insbesondere Quartiere an zentraler Lage, entlang der Hauptverkehrsachsen bzw. gut mit ÖV erschlossenen Bereichen. Um präzisere Aussagen zu treffen, wie gross das effektive Verdichtungspotentials ist, sind weitere Abklärungen vorzunehmen.

In einem ersten Ansatz vom Dezember 2007 wurde die Überbaubarkeit der Bauzonen mit Wohnnutzung abgeschätzt (vgl. Abb. 3 „Überbaubarkeit der Bauzonen mit Wohnnutzung, Dezember 2007“). Dabei wurden als Basis die Anteile an unüberbauten Grundstücksflächen der Wohnzonen herangezogen. Eine aktuelle und differenzierte Analyse des vorhandenen Verdichtungspotentials bedarf jedoch weiterer Grundlagen bzw. Abklärungen. Neben den vorhandenen Flächenreserven sind insbesondere folgende Informationen von Interesse:

- Bausubstanz (Gebäudetyp, Bauperiode)
- Einwohnerdichte
- Arbeitsplatzdichte
- Alterstruktur der Bevölkerung
- Erschliessungsgüte (ÖV-Güteklassen)

Damit können die vordringlichen und aussichtsreichen Handlungsräume für eine Innenverdichtung planlich aufgezeigt werden.

Im Rahmen der Innenentwicklung des Siedlungsgebietes ist eine Balance zwischen Dichte und Qualität zu finden. Ebenso spielen wirtschaftliche Faktoren, wie das Kosten-Nutzen-Verhältnis eine Rolle (Wo sollen die Prioritäten gesetzt werden). Zur Umsetzung einer geordneten Innenentwicklung bedarf es neben einer entsprechenden Bodenpolitik architektonischer und raumplanerischer Rahmenbedingungen.

### 5.1.2 ZENTRUM

Das Vaduzer Zentrum weist ein städtebauliches Gepräge auf. Die Funktion als Dorf- und Landeszentrum erfordert im Zentrum Räume mit hoher Gestaltungsqualität, Charakter und Identität. Es beinhaltet verschiedene öffentliche Bauten (Verwaltung, Dienstleistung, Kul-

tur) auf kleinem Raum. Ebenfalls dient es als Anlaufzentrum für den Tourismus und beherbergt verschiedene Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe. Vorhanden sind auch kleinere Geschäfte für den täglichen Bedarf (Lebensmittel, Kleider, Papeteriebedarf, Apotheke, Drogerie,...). Wohnraum ist heute kaum vorhanden. Entlang der stark befahrenen Äulestrasse leidet die Aufenthaltsqualität. Die Belebung und Aneignung des Zentrums seitens der Einwohner und Gäste ist zu erhalten und zu verbessern.

Durch die Förderung von Wohnnutzung im Zentrumsbereich kann ein Beitrag zur Belebung des Raumes geleistet werden. Die Aufenthaltsqualität im Bereich der Äulestrasse ist mit geeigneten Massnahmen zu verbessern.

### 5.1.3 QUARTIERE

Insbesondere die nördlich des Zentrums oberhalb der Landstrasse gelegenen Wohnquartiere weisen eine lockere und individuelle Bebauung auf. Die zum Teil gut erhaltene Altbau-substanz im Mitteldorf bildet den alten Dorfteil mit einem identitätsstiftenden Charakter. Einzelne Quartier weisen eine erhöhte Bebauungsdichte auf: Schwefel, Mühleholz Nord, Au. Verschiedene Quartiere enthalten viele Baulücken. Überbauungspläne<sup>1</sup> über ganze Quartiere zur optimierten Überbauung und Verdichtung fehlen.

Der Giessen wurde revitalisiert, dient der Naherholung und nimmt, mit dem begleitenden Fuss- und Radweg eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb des Ortes war. In den Quartieren besteht Bedarf nach weiteren Plätzen und Grünräumen als Quartieridentitäten. Dabei ist auf eine ausreichende Vernetzung zu achten. Dies bedingt interessante Wegverbindungen für Fussgänger wie Velofahrer. Fehlende Zusammenschlüsse der Wegverbindungen sollen ergänzt werden.

Die Dienstleistungsgebiete konzentrieren sich vor allem entlang der Hauptstrassen. Durch geschickte Platzierung der Baukörper entlang den Erschliessungsstrassen, entstehen immissions- und autofreie Räume in den rückwärtigen Innenhöfen.

In den Quartieren ist die Durchmischung einander nicht störender Nutzungen zu fördern. So verkürzen sich einerseits die Wege, wenn Güter des täglichen Bedarfs oder nicht störendes Kleingewerbe sich in der näheren Umgebung des Wohnortes befinden, andererseits wirkt sich eine gesunde Nutzungsdurchmischung belebend auf ein Quartier aus.

### 5.1.4 IDENTITÄTEN

Die Wohn- und Siedlungsqualität zählt zu den wichtigsten gesellschaftlichen Bedürfnissen. Bestehende Charakteristiken des Landschafts- und Siedlungsraums, im Speziellen auch der einzelnen Quartiere im Sinne von identitätsstiftenden Massnahmen sind zu betonen bzw. zu stärken. Identitätsstiftende Massnahmen (architektonisch, landschaftlich, gesellschaftlich, usw.) braucht es dabei nicht nur in den reinen Wohngebieten und im Zentrum, sondern auch in den Übergangszonen von Wohnen zu Gewerbe oder zur Landschaft. Diese spannenden Zwischenräume besitzen eine hohe Erlebnisqualität, sind aber noch zufällig entstanden. Massvoller Umgang mit Gebäudenutzungen und -volumen lassen diese unterschiedlichen Zonen eher als Einheit erkennen.

---

<sup>1</sup> Der **Überbauungsplan** ist ein grundeigentümergeleiteter verbindlicher Plan, der für ein bestimmtes Gemeindegebiet die zulässige Bauweise festlegt. Der Überbauungsplan ergänzt zusammen mit speziellen Vorschriften die Bauordnung mit Zonenplan.

### 5.1.5 SOZIALSTRUKTUR

Die Attraktivität bestehender Siedlungen bringt aber auch die Gefahr der sozialen Verdrängung. Wie Erfahrungen aus dem Schweizerischen Forschungsprogramm „Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung“ (NFP 54) zeigen, richten sich die in jüngster Zeit realisierten Wohnbauten in untersuchten Städten grösstenteils an einkommensstarke, mobile Schichten, während einkommensschwache Gruppen und Familien verdrängt werden. Um dem entgegenzuwirken und den sozialen Frieden zu erhalten ist eine aktive Wohnbaupolitik durch die öffentliche Hand erforderlich. Diese Politik kann auf der Basis von Nutzungsplanung, aktivem Anwerben und Begleiten von Investoren aber auch durch die Förderung eines gemeinschaftlichen Wohnungsbaus erfolgen. Insbesondere letzterer Punkt ist im Hintergrund der laufenden demographischen Entwicklung von Bedeutung. Wie ein Blick auf die aktuelle Bevölkerungsstatistik zeigt, nimmt der Anteil der älteren Bevölkerungsschichten laufend zu. Den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsschichten ist im Rahmen der Siedlungsplanung Rechnung zu tragen.

## 5.2 WIRTSCHAFT

In den vergangenen 15 Jahren verlief die Arbeitsplatzentwicklung in der Gemeinde Vaduz extrem, mit einer Zunahme um ca. 50 % von 6'000 auf 9'000 Voll- und Teilzeitarbeitsplätze. Die neuen 3'000 Arbeitsplätze entstanden überwiegend im Dienstleistungssektor (Banken).

Die Arbeitsplätze sind wie folgt nach Sektoren sowie Herkunft gegliedert:

82% Dienstleistung / Gewerbe	18 % Vaduz
17 % Industrie / Gewerbe	44 % Gemeinden FL
1% Landwirtschaft / Forst	15 % Österreich
	23 % Schweiz

Innert 30 Jahren seit 1978 hat sich die Arbeitsplatzzahl jährlich zwischen 2 - 3 % erhöht. Geht man von derselben Entwicklung in den kommenden Jahren aus, ergäbe dies eine Arbeitsplatzzahl von 13'500 AP im Jahre 2030. Wird der Arbeitsplatzentwicklung ein Wachstum von 1,5 %/Jahr zugrunde gelegt, ergibt dies bis 2030 11'500 AP.

*Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)*

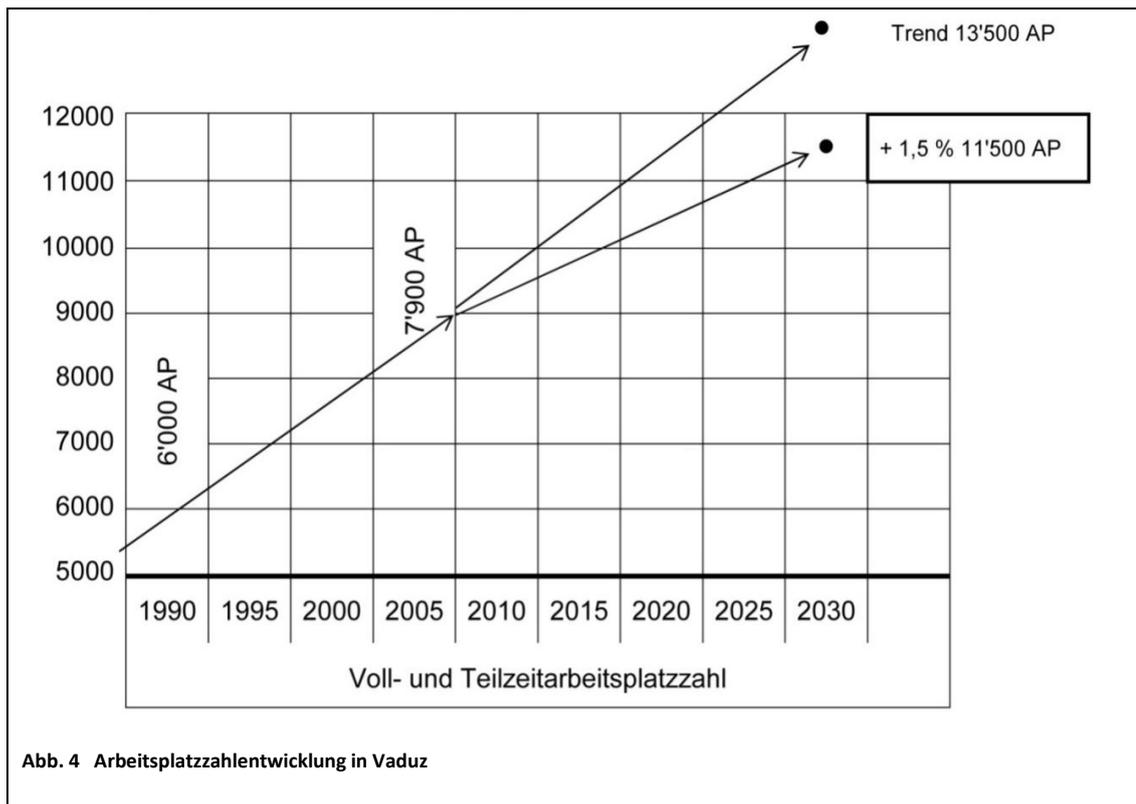


Abb. 4 Arbeitsplatzentwicklung in Vaduz

Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)

Ein Blick auf die Beschäftigungsstatistik vom Dezember 2010 zeigt, dass die Anzahl der Arbeitsplätze (Voll- und Teilzeit) in Vaduz in den letzten 8 Jahren um durchschnittlich rund 1.5 % pro Jahr zugenommen hat. Die beiden Nachbargemeinden Triesen (+ 3.6 %/Jahr) und Schaan (+3.4%/Jahr) verzeichneten im gleichen Zeitraum ein deutlich stärkeres Wachstum an Arbeitsplätzen. Balzers und Triesenberg wiesen, verglichen mit Vaduz leicht schwächere Anstiege der Beschäftigten auf. Insgesamt verzeichnet das Unterland etwas höhere Wachstumsraten als das Oberland.

In Anbetracht der Entwicklung der letzten Jahre, dem gegenwärtig schwierigen wirtschaftlichen Umfeld und der vorhandenen Standorteigenschaften von Vaduz, erscheint eine Arbeitsplatzentwicklung für die Gemeinde Vaduz mit einem Wachstum von mehr als 1.5% in den nächsten Jahren als unwahrscheinlich.

Die strukturellen Änderungen haben die verschiedenen Standorte des Gewerbes und vor allem der Industrie eingeholt. So soll sich der Standort Vaduz eher von der Industrie mit entsprechenden Immissionen sowie Raumbedarf zu kleineren und mittleren Gewerbebetrieben entwickeln. Da die räumlichen Gebiete für diese Nutzungen begrenzt sind, wird sich die Gemeinde auf die vorhandenen Gewerbegebiete konzentrieren und Verdichtungen in qualitativer Art fördern.

Der Entwicklung von Gewerbebetrieben kommt eine zentrale Aufgabe zu, es gilt daher die vorhandenen Zonen für die Zukunft zu sichern und gleichzeitig attraktiv zu gestalten.

Die differenzierte Handhabung der unterschiedlichen Standorte führt zur Formulierung von Entwicklungspotentialen und damit zur konkreten Aufgabe der Raumplanung.

Konkret existieren drei unterschiedliche Gewerbegebiete, welche nachfolgend einzeln beleuchtet werden:

Das Gebiet Neugut liegt an der Gemeindegrenze zu Triesen und sollte sich entlang der Hauptstrasse von der reinen Gewerbenutzung zu einer Dienstleistungszone entwickeln. Damit ergeben sich eine Konzentrierung von Dienstleistung an den Strassenzügen und gleichzeitig eine Harmonisierung zur Nachbargemeinde Triesen.

Der weitere Gewerbebestandort an der Wuhrstrasse besitzt eine zu grosse Vielfalt von unterschiedlichen Zonen von der reinen Dienstleistungs- zu Industrie/Gewerbe- bis zur Wohn-/Gewerbezone.

Hier muss ein harmonisierter Ortsbereich mit gemischten Nutzungen in den Bereichen Gewerbe - Dienstleistung - Wohnen entwickelt werden.

Des Weiteren sollte das Gebiet an der Schaanerstrasse für das Gewerbe gesichert und die Übergänge zu den Wohngebieten mit Bedacht geplant werden. Zwischen Schaanerstrasse und dem Wohnquartier Bartlegrosch wird ein Streifen Dienstleistungszone ausgeschieden.

## 5.3 VERKEHR

### 5.3.1 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Aufgrund der vorliegenden Messungen kann davon ausgegangen werden, dass die Belastung mit dem durchschnittlichen täglichen Verkehr auf dem Gemeinenetz in den vergangenen 30 Jahren jährlich um ca. 1,25 % zugenommen hat, wobei nicht auf allen Achsen gleich stark.

- Durchschnittlich nahm der Verkehr von Triesen zu (1,25 %/Jahr)
- Unterdurchschnittlich entwickelte sich der Verkehr von der Seite Schaan (0,5 %/Jahr)
- Massiv überdurchschnittlich entwickelte sich der Verkehr auf der Zollstrasse (3,5 %/Jahr)
- Überdurchschnittlich entwickelte sich der Verkehr von der Achse Triesenberg her (2 %/Jahr)

Die Hochrechnung der bisherigen Verkehrszunahmen für die Zeithorizonte 2020 und 2030 ergibt die in untenstehender Abbildung ersichtlichen Werte, unter der Voraussetzung, dass das Verkehrsnetz nicht wesentlich verändert wird und die Verkehrszunahme nicht mehr so intensiv sein wird wie in den vergangenen Jahren. Die nachfolgenden Prognosewerte dürften somit eher tief geschätzt sein:

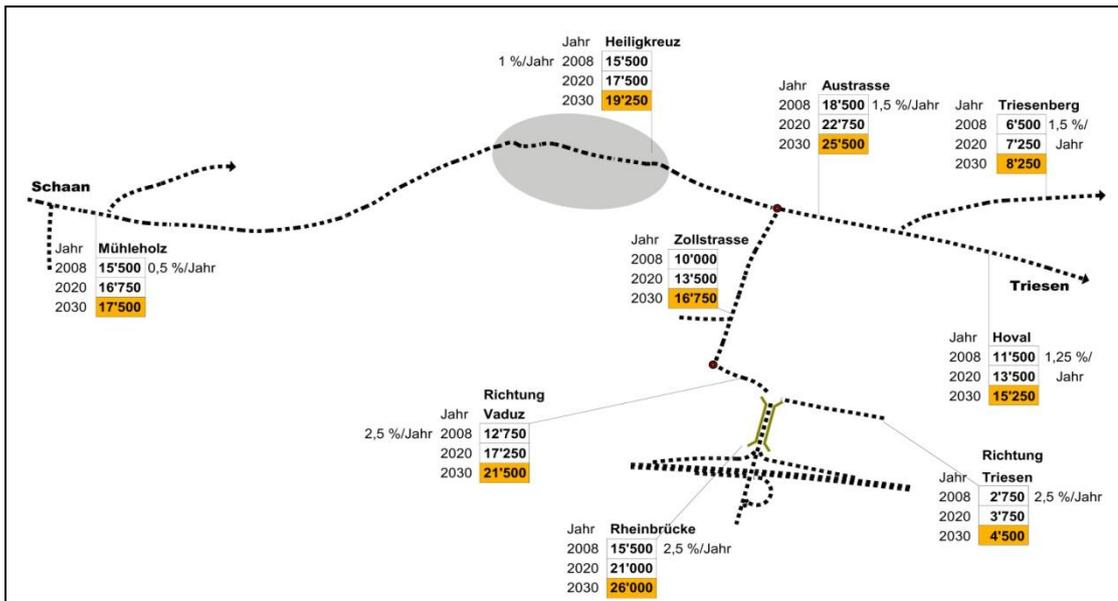


Abb. 5 Verkehrsbelastung in Fahrzeugen/Tag, bestehende Strassennetz

Die Verkehrsbelastungen der Städtledurchfahrt, insbesondere des Knotenpunktes Au, aber auch weiterer Knotenpunkte und die Belastung der Rheinbrücke sind in Spitzenzeiten schon heute (zu) hoch.

Die Hochrechnung der bisherigen Entwicklung zeigt, dass mittelfristig (2020) insbesondere weitere Streckenbelastungen an Kapazitätsgrenzen stossen werden.

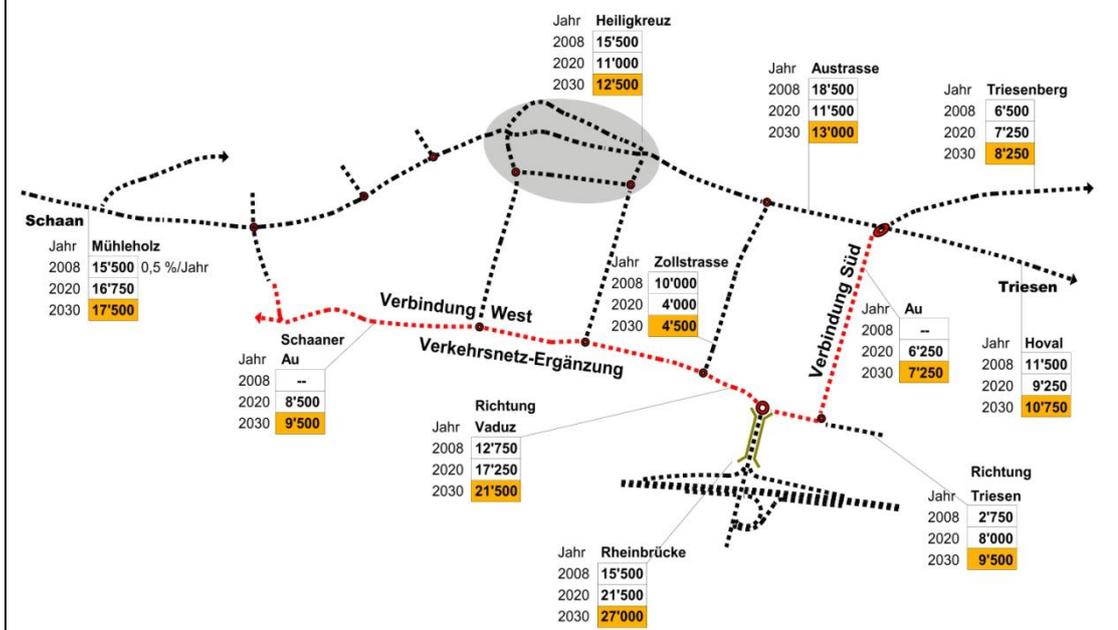


Abb. 6 Verkehrsbelastung in Fahrzeugen/Tag, Sollzustand 2030

Ohne Veränderungen am Verkehrsnetz sind mittelfristig massiv verstärkte Staus zu Spitzenzeiten insbesondere am Knotenpunkt Au und der Rheinbrücke absehbar, welche unter anderem zu langen Wartezeiten, hohen Emissionen und der Blockierung des öffentlichen Verkehrs führen werden.

Die Suche nach Entlastungsmöglichkeiten der Siedlung vom ständig zunehmenden Verkehr auf den für die Ortsentwicklung zentralen Strassenabschnitten wird in der Gemeinde Vaduz die bedeutendste planerische Herausforderung der kommenden Jahre sein, weil die Entwicklung des Verkehrsnetzes die zentrale Voraussetzung zur gelungenen Weiterentwicklung der Siedlung sein wird.

Je stärker die Hauptverkehrsachsen überlastet sind, desto unwirtlicher wird der Hauptstrassenraum für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, die Fussgänger und Fahrradfahrer und desto weniger werden umweltschonende Bewegungsarten gewählt, desto weniger wird vermutlich auch der Aussenraum für diese Mobilitätsgruppe gepflegt, ...

... desto mehr verschiebt sich vermutlich längerfristig das Gleichgewicht von Einwohnerzahl zu Arbeitsplatzzahl mit allen unerwünschten Folgen ..., ... desto weniger attraktiv wird der Landeshauptort aber auch für Aufenthalter aus dem Dienstleistungsbereich und für Touristen.

*Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)*

Basierend auf dem Verkehrsrichtplan Vaduz (1999) wurde Tempo 30 schrittweise eingeführt, mit dem Ziel die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Verkehrsbelastung von Wohnquartieren ist im Sinne einer hohen Wohnqualität und der Verkehrssicherheit zu minimieren.

Kurz- bis mittelfristig ist eine Erhöhung der Kapazität des Rheinübergangs Vaduz-Sevelen notwendig und die Rückstaus zu Pendlerzeiten in Grenzen zu halten.

Die Gesamtverkehrsbelastung und die im Rahmen der Energiestadt geforderte Energiereduktion auch im Verkehrswesen erfordern den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsformen.

Eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung kann nur durch eine Reduktion des MIV zu Gunsten des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs erreicht werden, nur auf diese Weise können die Energie- und CO<sub>2</sub>-Reduktions-Ziele einer Energiestadt erreicht oder optimiert werden. Betriebliche Mobilitätskonzepte sind zu fördern und die Bevölkerung hinsichtlich eines umweltverträglichen, nachhaltigen Mobilitätsverhaltens zu sensibilisieren.

### **5.3.2 ÖFFENTLICHER VERKEHR**

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und fehlender Busspuren im Bereich der Ortsdurchfahrt (Bereich Lochgasse bis Meierhofkreuzung) sowie der Rheinbrücke kommt es vermehrt zu Stausituationen des öffentlichen Busverkehrs. Die daraus resultierenden Wartezeiten und Verspätungen wirken sich negativ auf dessen Attraktivität aus.

Mit der Erweiterung des Parkplatzes beim Rheinparkstadion und der Einführung einer Park und Ride-Anlage mit Shuttleverbindung ins Zentrum soll der Ortskern vom Pendler- und Reisebusverkehr entlastet werden. Mit der Einführung von Mobilitätskonzepten ist das

Angebot an Arbeitspendlerparkplätzen bei bestehenden und neueren grösseren Dienstleistungsbetrieben im Einzugsgebiet des Shuttles einzuschränken.

Land-, Aeule- und Austrasse bilden das Rückgrat des öffentlichen Busverkehrs. Dieser Korridor ist langfristig für den öffentlichen Verkehr zu sichern und attraktiv zu gestalten. Wie auch im Landesrichtplan aufgezeigt, sind entsprechende Busspuren zu realisieren.

Im Weiteren können lokale Ergänzungsstrassen ebenfalls dazu dienen, die Stauproblematik auch für den ÖV zu entschärfen. Gleichzeitig können damit Korridore für allfällige Schnellbuslinien geschaffen werden.

Schnelle Anbindungen an die umliegenden Zentren und Wohngebiete erhöhen die Attraktivität des ÖV-Systems. Mit der Realisierung von FL-A-CH wird die Anbindung des Unterlandes ans Schienennetz gestärkt. Die Anbindung von Vaduz an FL-A-CH ist durch eine attraktive Busverbindung von Vaduz nach Sevelen und Schaan zu stärken.

Das Oberland ist nicht direkt ans Schienennetz angebunden. Längerfristig ist die Option für eine entsprechende Erschliessung des Oberlandes mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel offenzuhalten.

Hinsichtlich der angestrebten Verminderung verwendeter Energie ist auch eine Veränderung des Modalsplits anzustreben. Hier sind Massnahmen zur Erlangung der Verhaltensänderung der Bevölkerung zu entwickeln. Eine Verbesserung der Fuss- und Radwegnetze, Anreize zur vermehrten Nutzung des ÖV und Anreizminderung zur Nutzung des MIV besonders auf Kurzstrecken können Beiträge leisten. Als erste Massnahmen werden die Einforderung von Mobilitätskonzepten der tätigen Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe sowie die Priorisierung des ÖV initiiert.

### **5.3.3 LANGSAMVERKEHR**

Vaduz verfügt heute über ein gutes Fuss- und Radwegnetz. Schwachstellen bestehen im Übergang der Hauptverkehrsachse Schaan-Triesen im Bereich Mühleholz und Austrasse.

Im Allgemeinen ist auf eine optimale Anbindung, in Form kurzer und sicherer Wegverbindungen, der öffentlichen Anlagen (Schulen, Freizeit, Kultur), der Geschäfte des täglichen Bedarf sowie der ÖV-Haltestellen ans Fuss- und Radwegnetz zu achten.

Langsamverkehrsverbindungen über den Rhein ermöglichen eine regionale Erschliessung mit „kurzen“ Wegen und eine Erweiterung des Erholungsraumes für den Langsamverkehr.

## **5.4 LANDWIRTSCHAFT, NATUR UND LANDSCHAFT**

Die Natur und Landschaftsräume sowie die Landwirtschaft sind heute zunehmendem Druck ausgesetzt. Zersiedelungstendenzen sowie das steigende Verkehrsaufkommen engen diese Flächen zunehmend ein. Gleichzeitig steigen auch die Bedürfnisse nach Freizeit und Erholung in der Bevölkerung.

Die vorhandene Kultur- und Naturlandschaft wird weiterhin wichtige Funktionen zu erfüllen haben und ist für die Zukunft zu erhalten und aufzuwerten.

### 5.4.1 LANDWIRTSCHAFT

Die Landwirtschaft hat eine ausreichende Selbstversorgung zu gewährleisten. Gemäss Art. 2 des Gesetzes über die Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens sind die Gemeinden dazu verpflichtet, eine Landwirtschaftszone auszuscheiden, in der die landwirtschaftliche Nutzfläche mindestens 30% der Gesamtzonengrösse (exkl. Forstgebiet) zu betragen hat. Mit dieser gesetzlich vorgeschriebenen Mindestfläche liesse sich in einer Notsituation aber nur die Hälfte der Bevölkerung versorgen (vgl. Landesrichtplan vom März 2011). Heute liegen agronomisch wertvolle Flächen in der Bauzone oder im übrigen Gemeindegebiet. Dies täuscht eine falsche Versorgungssicherheit vor. Im Falle einer Überbauung dieser Flächen, werden diese für die Nahrungsmittelproduktion längerfristig nicht mehr zur Verfügung stehen.

Aus diesen Gründen ist das Kulturland in quantitativer und qualitativer Hinsicht langfristig zu sichern und die landwirtschaftlichen Strukturen zu bewahren.

Die Umsetzung des Richtplanes sieht einzelne Umwidmungen von Landwirtschaftszone in Bauzone und Übriges Gemeindegebiet als auch umgekehrt vor. Die Zonenveränderungen sind in der nachfolgenden Abbildung bzw. Tabelle zusammengefasst:

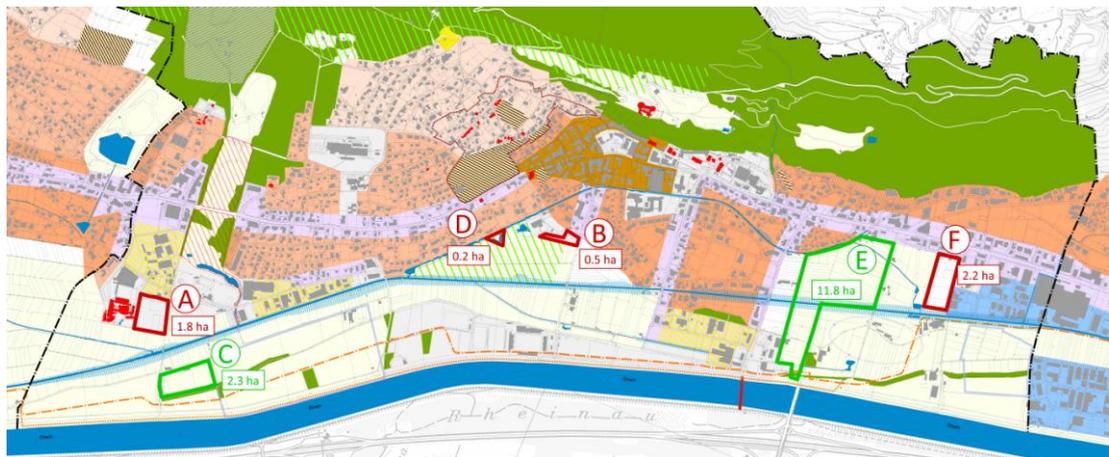


Abb. 4 Flächenbilanz Landwirtschaft

Flächenbilanz	Landwirtschaftszone	Zone für öffentl. Bauten und Anlagen	Übriges Gemeindegebiet
<b>A</b> Erweiterung öffentliche Zone „Gymnasium“	- 1.8 ha	+ 1.8 ha	
<b>B</b> Erweiterung öffentliche Zone „Haberfeld“	- 0.5 ha	+ 0.5 ha	
<b>C</b> Aufhebung öffentliche Zone „Neufeld“	+ 2.3 ha	- 2.3 ha	
<b>D</b> Aufhebung LW-Zone „Giessen-aufweitung Haberfeld“	- 0.2 ha		+0.2 ha
<b>E</b> Erweiterung LW-Zone „Au“	+ 11.8 ha		- 11.8 ha
<b>F</b> Aufhebung LW-Zone „Oberau“	- 2.2 ha		+ 2.2 ha
<b>Total</b>	<b>+ 9.4 ha</b>	<b>0 ha</b>	<b>- 9.4 ha</b>

Während sich die Flächenbilanz der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen insgesamt ausgeglichen präsentiert, werden zu Lasten des Übrigen Gemeindegebietes insgesamt rund 9.4 ha zusätzliche Landwirtschaftszone ausgeschieden. Da das Übrige Gemeindegebiet, bereits heute grösstenteils landwirtschaftlich genutzt wird, ändert sich die landwirtschaftlich genutzte Fläche nicht. Die heutige Landwirtschaftszone im Bereich Haberfeld soll auch mit der Einrichtung eines naturnahen Erholungsraums bestehen bleiben. Die Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung ist dabei mit den Anforderungen von Natur- und Landschaft (vgl. nachfolgendes Kapitel 5.5, naturnaher Erholungsraum Haberfeld) abzustimmen.

#### **5.4.2 NATUR UND LANDSCHAFT**

Die vorhandenen Naturräume bilden wichtige Lebensgrundlagen für die Tier- und Pflanzenwelt. Im Bereich des Gewässernetzes wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Revitalisierungsmassnahmen erfolgreich umgesetzt. Dennoch bestehen Optimierungsmöglichkeiten in der naturnahen Ausgestaltung der Flur- und Gewässerlandschaft insbesondere was die Vernetzung der einzelnen Lebensräume betrifft.

Die Ausgestaltung siedlungsnaher oder siedlungsinterne Erholungs- und Grünräume fördert die Attraktivität des Wohnraums Vaduz. Auch diesem Aspekt wird in Zukunft vermehrt Beachtung zu schenken sein.

Die im Richtplan aufgezeigten Lösungsansätze bezüglich des Zusammenspiels der unterschiedlichen Nutzungen (Siedlung, Natur, Landwirtschaft, Freizeit, usw.) können im Rahmen eines Landschaftsentwicklungskonzeptes (LEK) konkretisiert werden. Ein LEK zeigt Möglichkeiten auf, wie die Landschaft nachhaltig genutzt sowie ökologisch und gestalterisch aufgewertet werden kann. Unter Einbezug von verschiedenen Interessenvertretern sollen konkrete Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Als Beispiel können die bedarfsgerechte Ausgestaltung von Vernetzungskorridoren oder Massnahmen für ein Nebeneinander von Landwirtschaft, Natur und Freizeit aufgeführt werden. Ein LEK hat den Charakter einer Empfehlung und soll durch den Miteinbezug von verschiedenen Interessengruppen eine breite Akzeptanz erzielen.

### **5.5 FREIZEIT UND ERHOLUNG**

Das bestehende Potential an siedlungsnahen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten ist zu erhalten, zu ergänzen und zu vernetzen. Das Angebot für die Naherholung soll möglichst ohne Nutzung des MIV erfolgen also auf kurzen Wegen zu Fuss- oder mit dem Fahrrad erreichbar sein. Dies bedingt ein attraktives Langsamverkehrsnetz. Durch Bewirtschaftung der Parkplatzanlagen bei öffentlichen Einrichtungen wird die Verlagerung der Verkehrsströme in Richtung Langsamverkehr oder ÖV zusätzlich unterstützt. Mit dem naturnahen Erholungsraum im Haberfeld und der Renaturierung des Giessens mit angrenzendem Fuss- und Fahrradweg ist das Erholungsangebot in den letzten Jahren wesentlich verbessert worden. Der Raum Haberfeld - Rheinauen kann das Angebot mit geeigneter Berücksichtigung der für eine optimale landwirtschaftliche Nutzung vorbehaltenen Bereiche erweitern. Ebenso bietet sich der bergseits ans Siedlungsgebiet grenzende Fürstenwald als naturnaher Naherholungsraum an. Neben der Rheinebene ist dieser Bereich, mit entsprechend gepflegten Wegen, als vernetzendes Element zu erhalten und zu fördern.

## 6 HERAUSFORDERUNGEN

Die rasante Entwicklung der vergangenen Jahre hat ortsplanerisch etliche Herausforderungen geschaffen, die mit dem Richtplan 2012 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.

Dieser absehbare Schub der Weiterentwicklung in den kommenden Jahren ist so zu nutzen, dass das Zentrum von Vaduz mittelfristig nicht im Verkehr erstickt, sondern dass aufgrund eines vernetzten Konzeptes der räumlichen Entwicklung mittels Flächenreservierungen und gezieltem Einsatz der verfügbaren finanziellen Mittel Spielraum im öffentlichen Aussenraum des Zentrums erhalten und geschaffen wird, um dieses vor allem als Begegnungsbereich des Landeshauptortes gestalten zu können.

Dass eine so rasante Entwicklung der Arbeitsplatzzahl wie diese in den vergangenen 20 Jahren erfolgte schwer steuerbar ist, wurde erkannt. Entsprechend dieser Erkenntnis wird für die kommenden Jahre ein Szenario mit moderater Entwicklung und lenkenden Rahmenbedingungen angestrebt.

*Richtplan 2010 (Atelier Schneider Partner AG, Burgdorf)*

Die jetzt zu treffenden raumplanerischen Massnahmen werden die räumliche Entwicklung der kommenden Jahre massgebend beeinflussen. Wesentliche Herausforderungen werden darin bestehen,

- die Lagen und Dichten für Wohnungen, Dienstleistung und Gewerbe neu zu definieren, insbesondere die neuen Arbeitszonen verkehrstechnisch richtig anzuordnen,
- die bestehenden und neuen Wohngebiete mit identitätsstiftenden Orten erlebbar auszugestalten (Quartierplätze, Grünräume, usw.),
- eine ausgeglichene Sozialstruktur zu gewährleisten,
- das Ortszentrum verkehrstechnisch zu entlasten und diese attraktiv als Zentrum der Gemeinde und des Landes weiter zu gestalten,
- den Verkehrsinfarkt im Bereich der Rheinbrücke zu verhindern.
- die Voraussetzung eines funktionierenden und damit auch attraktiven ÖV-Systems zu schaffen,
- ein attraktives, sicheres, durchgängiges Netz für Fussgänger und Fahrradfahrer im Siedlungsgebiet und der Peripherie umzusetzen,
- siedlungsnahe Natur- und Erholungsräume zu sichern
- die Landwirtschaftflächen in ihrem Umfang und ihrer Produktionsfähigkeit zu erhalten

## **7 ANHANG**

### **7.1 RICHTPLANKARTE**

Die Richtplaninhalte sind in den beiden Plänen 1:5000 Siedlung und Verkehr dargestellt.

### **7.2 MASSNAHMENBLÄTTER**

Einen wesentlichen Bestandteil des Richtplanes bilden die Massnahmenblätter. Diese nehmen Bezug auf einzelne Themen aus den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landwirtschaft, Natur- und Landschaft sowie Wirtschaft. Sie zeigen konkrete Handlungsanweisungen auf.

Jedes Massnahmenblatt skizziert die Aufgabe des Richtplans zum entsprechenden Thema und fasst die Ausgangslage kurz zusammen. Die Massnahmenblätter gliedern sich wie folgt:

#### **SIEDLUNG**

S1: Siedlungsstruktur

S2: Identitäten

#### **VERKEHR**

V1: Versentlastung Zentrum

V2: ÖV

V3: Fuss- und Radwegnetz

V4: Rheinbrücke

V5: Verkehrswege

#### **NATUR UND LANDSCHAFT, LANDWIRTSCHAFT**

NL1: Landwirtschaft

NL2: Natur und Landschaft

#### **WIRTSCHAFT**

W1: Wirtschaft

#### **FREIZEIT UND ERHOLUNG**

FE1: Freizeit und Erholung

#### **SOZIALE ENTWICKLUNG**

SE1: Soziale Entwicklung

Hauptinhalte bilden die Planungsgrundsätze sowie die daraus abgeleiteten Handlungsanleitungen. Während die Planungsgrundsätze die allgemeinen raumplanerischen Ziele umschreiben, zeigen die Handlungsanleitungen konkrete Massnahmen bzw. Lösungsansätze auf. Den Handlungsanleitungen sind verschiedene Koordinationsstände zugewiesen. Dabei wird unterschieden zwischen:

**Vororientierung:** Noch nicht abstimmungsreife oder generelle Vorstellungen zu Vorhaben, die erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklungen haben werden.

**Zwischenergebnis:** Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, bezüglich derer aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden können.

**Festsetzung:** Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt bzw. bei denen der Rahmen und der Weg für die weitere Koordination vorgezeichnet sind.

Im Weiteren beinhalten die Massnahmenblätter Informationen betr. der Zuständigkeiten, Informationen zum Koordinationsbedarf mit anderen Themenbereichen, falls vorhanden Angaben zum Realisierungszeitraum sowie eine Auflistung der relevanten Grundlagen.

## Genehmigungsvermerke

Vom Gemeinderat erlassen: 19. Juni 2012

Öffentliche Planaufgabe: 25. Juni bis 9. Juli 2012

---

Ewald Ospelt, Bürgermeister

Von der Regierung des Fürstentums  
Liechtenstein genehmigt:

---

RA:

---

---

Dr. Klaus Tschüscher, Regierungschef

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Siedlungsentwicklung, Siedlungsstruktur

Siedlung

Gemeinde

S1

Jun 12

## RICHTPLANAUFGABE

Einschränkung der Zersiedelung. Optimierte Nutzung der bestehenden Infrastrukturen. Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen (Verdichtung). Erhalt und Schaffung von Siedlungsidentitäten.

## AUSGANGSLAGE

Die rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzonen weisen sowohl für Wohnen und Arbeiten freie Kapazitäten auf. Die ausgeschiedenen Bauzonen widerspiegeln das Streben nach individuellem Wohnen. Dies führt zu einem grossen Flächenverbrauch, mit entsprechend höherem Aufwand zur Erstellung und Unterhalt der notwendigen Infrastruktur. Mit der einhergehenden Ausuferung der Bauzonen geht die räumliche Qualität bzw. der Charakter des Ortsbildes verloren.

Trotz freien Bauzonenflächen werden wenige Grundstücke und Liegenschaften auf dem Markt angeboten oder sind sehr teuer. Folge waren Umnutzungen von Wohnraum für Dienstleistungen mit nachteiligen Auswirkungen in den Wohnzonen und Wegzug von Familien.

## RICHTPLANINHALT

### Planungsgrundsätze:

- Siedlung unter Wahrung einer hohen Wohnqualität nach innen entwickeln
- Siedlungsentwicklung primär in voll erschlossenen Gebieten, entlang von ÖV-Achsen
- Potentiale in den bereits überbauten Bauzonen und auf brachliegenden Flächen aktivieren
- Weiterentwicklung des Ortszentrums als städtebauliches Gepräge
- Erhalt/Sicherstellung von Wohnnutzung in der Kernzone
- Erhalt/Sicherstellung von sozialverträglicher Wohnnutzung
- Anordnung publikumsintensiver Anlagen im Bereich des Kundenpotentials und an gut durch ÖV und LV erschlossenen Lagen
- Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs für die Bevölkerung auch im Ortszentrum sicherstellen
- Klare Siedlungsränder erhalten
- Sicherstellung einer wirtschaftlichen Ver- und Entsorgung (Wasser-, Abwasser, Verkehr,...)
- Förderung des Kultur- und Bildungsstandortes
- Erhalt der Funktion als Landeshauptort
- Förderung des Gesundheitsstandortes
- Förderung des Erholungswertes

### Handlungsanweisungen:

- Förderung von sozialverträglichem Wohnungsbau (**Festsetzung**)
- Siedlungsverdichtung im Zentrumsbereich und entlang der ÖV-Achsen sowie Identifikation weiterer Verdichtungspotenziale (**Festsetzung**)
- Förderung von Planungsinstrumenten zur Bereichs- oder Quartiergestaltung (Quartier-, Gestaltungs- und Überbauungspläne) (**Festsetzung**)
- Förderung von Massnahmen zur Durchgrünung von Siedlung und Strassenräumen
- Postulieren von Steuerungsmassnahmen für den Bodenhandel
- Förderung einer sozial verträglichen Weiterentwicklung des Bodenrechtes (**Vororientierung**)

ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN	
<b>Zuständigkeit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gemeinde Vaduz (Federführung)</li> <li>– Hochbauamt</li> <li>– Landesplanung</li> <li>– weitere Ämter nach Bedarf</li> </ul> <b>Massgebende Verfahrensgrundlagen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Baugesetz</li> <li>– Baulandumlegungsgesetz</li> <li>– Bauordnung und Zonenplan</li> <li>– Überbauungsplan</li> </ul>	
REALISIERUNG	KOSTEN/KREDITE
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5-10 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 10 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> bedarfsorientierter, laufender Prozess	
KOORDINATIONSBEDARF	
<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur) <input checked="" type="checkbox"/> S2 (Identitäten) <input checked="" type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung) <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) <input checked="" type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft) <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)	<input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) <input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV) <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz) <input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke) <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege) <input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)
GRUNDLAGEN	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitbild Gemeinde Vaduz</li> <li>– Landesrichtplan Stand März 2011</li> <li>– Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung) (ASV_E)</li> </ul>	
NACHFÜHRUNG	
19. Juni 2012	

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Land-, Orts & Quartieridentitäten

Siedlung

Gemeinde

S2

Jun 12

## RICHTPLANAUFGABE

Der Ortscharakter ist zu stärken, ein attraktives Ortsbild zu fördern, Vaduz als Zentrum des Landes wahrnehm- und erlebbar stärker auszubilden. Die Orts- bzw. Quartiergemeinschaft soll durch Schaffung von öffentlichen Begegnungsräumen, einer attraktiven Aussenraumgestaltung, siedlungsnahem Freizeit-, Sport-, Kultur- und Einkaufsangebot gestärkt werden.

## AUSGANGSLAGE

Die Ausweitung der Siedlungsränder, verbunden mit einer lockeren, individuellen Bebauungsstruktur, führt, wenn nicht zu Verlust, dann jedoch zu einer Verwischung der Quartiercharakter sowie einem undifferenzierten Ortsbild. Im Bereich der Äulestrasse dominiert der Verkehr, unter welchem die Aufenthaltsqualität im Zentrum leidet. Mit der schrittweisen Umsetzung von Tempo 30 konnte für die Quartiere eine Beruhigung erzielt werden. Treffpunkte im Quartier, wie Einkaufspunkte, Begegnungsorte, Kleingewerbebetriebe wurden vielfach aus wirtschaftlichen Gründen vermindert.

## RICHTPLANINHALT

### Planungsgrundsätze:

- Dem architektonischen Ausdruck im Quartier ist Beachtung zu schenken.
- Stärkung der Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum
- Ermöglichen einer vielfältigen Nutzungsstruktur dh einer Durchmischung einander nicht störender Nutzungen
- Förderung der identitätsstiftenden Orte (Schloss, Landtag-Regierung, Rheinpark Stadion, Naherholungsgebiet Habersfeld, Hochhausquartiere, Mitteldorf, Quartierplätze ...)

### Handlungsanleitungen:

- Fortsetzung der öffentlichen Überbauungsplanungen (Quartierpläne) mit Gestaltungsmerkmalen. **(Festsetzung)**
- Schaffung von siedlungsinternen Begegnungs- und Grünräumen, Quartierplätze mit genau definierten Merkmalen und quartierverträgliches Kleingewerbe **(Zwischenergebnis) (LA6)**
- Konzepte zur Strassenraumgestaltung der Haupt- und Verbindungsstrassen erarbeiten **(Zwischenergebnis) (LA5)**
- Studie Marktplatzgestaltung bei Parkhaus Marktplatz **(Zwischenergebnis) (LA6)**
- Förderung gemeinschaftlicher Aktivitäten i.S. einer Stärkung des Zusammengehörigkeitsgefühls (Feste, Veranstaltungen, kulturelle Anlässe) **(Festsetzung)**
- Gestaltungskonzept des räumlich getrennten Dorf- und Landeszentrums **(Zwischenergebnis)**

## ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

### Zuständigkeit

- Gemeinde Vaduz (Federführung)
- Hochbauamt
- Landesplanung
- weitere Ämter nach Bedarf

### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Baugesetz
- Bauordnung und Zonenplan
- Überbauungsplan

## REALISIERUNG

## KOSTEN/KREDITE

<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5-10 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 10 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> bedarfsorientierter, laufender Prozess	
<b>KOORDINATIONSBEDARF</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur) <input checked="" type="checkbox"/> S2 (Identitäten) <input checked="" type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung) <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) <input type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft) <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)	<input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) <input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV) <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz) <input type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke) <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege) <input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)
<b>GRUNDLAGEN</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitbild Gemeinde Vaduz</li> <li>– Landesrichtplan Stand März 2011</li> <li>– Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung) (ASV_E)</li> <li>– Raumplanung in Liechtenstein 2001, Liechtenstein Institut</li> </ul>	
<b>NACHFÜHRUNG</b>	
19. Juni 2012	

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Verkehrsentlastung Zentrum

Verkehr

Gemeinde

V1

Jun 12

### RICHTPLANAUFGABE

Zur Stärkung der Attraktivität des Zentrums ist dieses vom Pendler- und dem motorisierten Durchgangsverkehr zu entlasten. Überlastungen des Strassennetzes sind durch bauliche und organisatorische Massnahmen auszuschliessen.

### AUSGANGSLAGE

Die Äulestrasse bildet die wesentliche Verkehrsachse durch Vaduz und weist eine Verkehrsbelastung von rund 15'000 Fahrzeugen pro Tag aus (Stand 2008). Der Strassenraum erfüllt die Bedürfnisse von ÖV und Langsamverkehr nicht mehr uneingeschränkt. Die mangelnde Aufenthaltsqualität im Bereich der Äulestrasse wirkt sich negativ auf Fussgänger und damit auch auf die Verkaufs- und Restaurantslokale aus.

### RICHTPLANINHALT

#### Planungsgrundsätze:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität an der Äulestrasse
- Gewährleistung der Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer
- Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ASV\_E (NM-1)

#### Handlungsanleitungen:

- Studie zur Entlastung des Zentrums vom MIV und Pendlerverkehrs durch Netzergänzungen (vergl. auch ASV\_E GV-4) (**Vororientierung**) (**LA2**)
- Gestaltungsstudie zur Steigerung der Attraktivität der Äulestrasse (**Zwischenergebnis**) (**LA3**)
- Shuttle mit P&R zur Reduktion der Reisebusse und des Pendlerverkehrs im Zentrum (**Festsetzung**) (**LA1**)
- Konzept öffentliche und private Parkplatzbewirtschaftung (**Zwischenergebnis**)
- Sensibilisierung der Bevölkerung betr. Verkehrsmittelwahl zur Reduktion der MIV-Wege (Festsetzung)

### ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

#### Zuständigkeit

- Tiefbauamt (Federführung) und Gemeinde Vaduz
- weitere Ämter nach Bedarf

#### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Baugesetz
- Gesetz zum Schutz von Natur und Landschaft
- Gewässerschutzgesetz
- Gesetz über die Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens
- Bauordnung und Zonenplan

REALISIERUNG	KOSTEN/KREDITE												
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5-10 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 10 Jahre) <input type="checkbox"/> bedarfsorientierter, laufender Prozess													
KOORDINATIONSBEDARF													
<table border="0"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> S2 (Identitäten)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur)	<input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum)	<input checked="" type="checkbox"/> S2 (Identitäten)	<input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV)	<input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung)	<input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz)	<input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung)	<input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke)	<input type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft)	<input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege)	<input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)	<input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)
<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur)	<input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum)												
<input checked="" type="checkbox"/> S2 (Identitäten)	<input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV)												
<input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung)	<input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz)												
<input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung)	<input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke)												
<input type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft)	<input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege)												
<input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)	<input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)												
GRUNDLAGEN													
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitbild Gemeinde Vaduz</li> <li>– Landesrichtplan Stand März 2011</li> <li>– Mobilitätskonzept Liechtenstein</li> <li>– Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr</li> <li>– Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung) (ASV_E)</li> <li>– Verkehrsrichtplan Vaduz 1998</li> </ul>													
NACHFÜHRUNG													
19. Juni 2012													

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

ÖV

Verkehr

Gemeinde

V2

Jun 12

## RICHTPLANAUFGABE

Die verdichtete Siedlungsentwicklung und die Erschliessung mit dem ÖV sind aufeinander abzustimmen. Der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr soll vergrössert werden. Das Vaduzer Zentrum ist vom Pendler- und motorisierten Durchgangsverkehr zu entlasten.

## AUSGANGSLAGE

Die starke Verkehrsbelastung zwischen der Lochgasse und der Meierhofkreuzung führt zu Stausituationen, was zu Behinderungen des ÖV führt. Konfliktpunkte zwischen ÖV und MIV sind vorhanden.

## RICHTPLANINHALT

### Planungsgrundsätze:

- Die Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit des ÖV im Abschnitt Lochgasse bis Meierhofkreuzung durch Entlastung der im Mischverkehr genutzten Strassen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs
- Attraktive Verbindungen zu den regionalen Verkehrsknoten anbieten
- Synergien von ÖV und Langsamverkehr stärken

### Handlungsanleitungen:

- Separate Busspuren im Bereich Landstrasse/Äulestrasse fördern (**Festsetzung**)
- Priorisierung ÖV (**Festsetzung**)
- Anbindung Fuss- und Radwegnetz an ÖV Haltestellen, Bike & Ride - Anlagen (**Festsetzung**)
- Mobilitätskonzepte einfordern, Sensibilisierung der Bevölkerung für ein nachhaltiges, umweltverträgliches Mobilitätsverhalten (**Festsetzung**)
- Option für ein schienengebundenes Verkehrsmittel im Verbund mit den Gemeinden des Oberlandes und dem Land prüfen (**Vororientierung**)
- Bei Realisierung FL-A-CH, ÖV-Anbindung an Sevelen optimieren inklusive Busbevorzugung im Bereich des Autobahnanschlusses (**Festsetzung**)
- Shuttle (Park&Ride - Arbeitsplätze - Zentrum) (**Festsetzung**) (**LA1**)
- Prüfung eines gezielten Ausbaus des ÖV für Benutzergruppen (UNI, Wohnquartiere, Arbeitsplätze...) (**Vororientierung**)
- Sensibilisierung der Bevölkerung betr. Verkehrsmittelwahl zur Reduktion der MIV-Wege (**Festsetzung**)

## ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

### Zuständigkeit

- Tiefbauamt (Federführung)
- Gemeinde Vaduz
- weitere Ämter nach Bedarf

### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Baugesetz
- Bauordnung und Zonenplan

REALISIERUNG		KOSTEN/KREDITE
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5-10 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 10 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> bedarfsorientierter, laufender Prozess		
KOORDINATIONSBEDARF		
<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur) <input checked="" type="checkbox"/> S2 (Identitäten) <input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung) <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) <input type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft) <input type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)		<input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) <input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV) <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz) <input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke) <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege) <input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)
GRUNDLAGEN		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitbild Gemeinde Vaduz</li> <li>– Landesrichtplan Stand März 2011</li> <li>– Mobilitätskonzept Liechtenstein</li> <li>– Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung)</li> <li>– Verkehrsrichtplan Vaduz 1998</li> </ul>		
NACHFÜHRUNG		
19. Juni 2012		

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Fuss- und Radwegnetz

Verkehr

Gemeinde

V3

Jun 12

## RICHTPLANAUFGABE

Die Gesamtverkehrsbelastung erfordert den Ausbau umweltverträglicher Mobilitätsmöglichkeiten. Verdichtung des Langsamverkehrsnetzes und Förderung der Sicherheit. Das bestehende Fuss- und Radwegnetz ist zu optimieren.

## AUSGANGSLAGE

Vaduz verfügt bereits heute über ein gutes Fuss- und Radwegnetz. Schwachstellen bestehen entlang der Hauptverkehrsachse Schaan-Triesen, insbesondere im Bereich der Äulestrasse im Zentrum. Hier ist die Attraktivität und Sicherheit für den Fahrradfahrer aufgrund des Verkehrsaufkommens sowie der beengten Platzverhältnisse nicht gegeben.

## RICHTPLANINHALT

### Planungsgrundsätze:

- Kurze und sichere Wege für den Langsamverkehr auch gemeinde- und grenzüberschreitend
- gute Anbindung von Quartieren, öffentlichen Anlagen an das Langsamverkehrsnetz
- Abstimmung von Langsamverkehr und ÖV

### Handlungsanleitungen:

- Fuss- und Radwegkonzept der Gemeinde, basierend auf dem Langsamverkehrsnetz der nationalen Planung, optimieren und Lücken schliessen (**Festsetzung**)
- Fuss- und Fahrradwegerschliessung für den ÖV fördern (z.B. Bike & Ride) (**Festsetzung**)
- Konzept „Fuss- und Fahrradgemeinde Vaduz“ (**Vororientierung**) (**LA7**)
- Sensibilisierung der Bevölkerung betr. Verkehrsmittelwahl zur Reduktion der MIV-Wege (Festsetzung)

## ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

### Zuständigkeit

- Gemeinde Vaduz (Federführung)
- Gemeinden
- weitere Ämter nach Bedarf

### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Strassensignalisationsverordnung
- Überbauungspläne

## REALISIERUNG

## KOSTEN/KREDITE

- kurzfristig (< 5 Jahre)
- mittelfristig (5-10 Jahre)
- langfristig (> 10 Jahre)
- bedarfsorientierter, laufender Prozess

## KOORDINATIONSBEDARF

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur)      | <input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) |
| <input checked="" type="checkbox"/> S2 (Identitäten)            | <input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV)                         |
| <input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung)              | <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz)       |
| <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) | <input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke)                |
| <input checked="" type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft)        | <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege)               |
| <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)  | <input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)                 |

## GRUNDLAGEN

- Leitbild Gemeinde Vaduz
- Mobilitätskonzept Liechtenstein
- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung)
- Landesrichtplan Stand März 2011
- Verkehrsrichtplan Vaduz 1998

## NACHFÜHRUNG

19. Juni 2012

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Rheinbrücke

Verkehr

Gemeinde

V4

Jun 12

### RICHTPLANAUFGABE

Erweiterung der Kapazität des Rheinübergangs durch Spurergänzungen und Aufteilung der Verkehrsströme. Der periodisch auftretende Rückstau durch den Pendlerverkehr der Spitzenzeiten ist zu verhindern

### AUSGANGSLAGE

Die Rheinbrücke bildet die wichtigste Verbindung für die Pendlerströme aus der Schweiz in die Arbeitsgebiete von Vaduz und Triesen. Die kurze Distanz und die Strassenführung zwischen dem Knoten Landstrasse in Vaduz und der Autobahnausfahrt Sevelen führen in Spitzenstunden zu Rückstaus. Dadurch wird auch der grenzüberschreitende Busverkehr behindert, der in Zukunft noch ausgebaut werden soll. Ein Grossteil der Pendlerströme führt nach Triesen und belastet den Aukreisel. Eine Zunahme an Arbeitsplätzen und den damit verbundenen Pendlerströmen wird die bestehende Situation noch verschärfen.

### RICHTPLANINHALT

#### Planungsgrundsätze:

- Modalsplit > Verkehrsmittelwahl > Priorisierung des ÖV

#### Handlungsanleitungen:

- Studie zur Erarbeitung von Massnahmen für die Optimierung des Knotens sowie der angrenzenden Verkehrsträger mit Priorisierung des ÖV (**Zwischenergebnis**) (**LA8**)

### ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

#### Zuständigkeit

- Tiefbauamt FL (Federführung)
- Tiefbauamt SG (Federführung)
- ASTRA
- Gemeinde Vaduz
- Gemeinde Sevelen
- weitere Ämter nach Bedarf

#### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- Umweltschutzgesetz
- Gewässerschutzgesetz
- Rheingesetz
- Gesetz zum Schutz von Natur und Landschaft
- Gesetz über den Bau von Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen

### REALISIERUNG

### KOSTEN/KREDITE

- kurzfristig (< 5 Jahre)
- mittelfristig (5-10 Jahre)
- langfristig (> 10 Jahre)
- bedarfsorientierter, laufender Prozess

### KOORDINATIONSBEDARF

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur)                | <input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) |
| <input type="checkbox"/> S2 (Identitäten)                      | <input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV)                         |
| <input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung)             | <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz)       |
| <input type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung)           | <input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke)                |
| <input checked="" type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft)       | <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege)               |
| <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft) | <input type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)                            |

### GRUNDLAGEN

- Leitbild Gemeinde Vaduz
- Landesrichtplan Stand März 2011
- Mobilitätskonzept Liechtenstein
- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung)
- Verkehrsrichtplan Vaduz 1998

### NACHFÜHRUNG

19. Juni 2012

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Verkehrswege

Verkehr

Gemeinde

V5

Jun 12

## RICHTPLANAUFGABE

Stark belastete Verkehrswege innerhalb des Siedlungsgebietes sollen durch bewusste Veränderung in der Verkehrsmittelwahl besonders für Arbeitswege entlastet werden. Wohnquartiere sollen durch organisatorische und bauliche Massnahmen vom motorisierten Verkehr entlastet werden.

## AUSGANGSLAGE

Verbunden mit dem überdurchschnittlich grossen Arbeitsangebots und hohen Motorisierungsgrad ist das Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstrassen in den letzten Jahren stetig gestiegen, wodurch diese zu Spitzenzeiten vermehrt an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Dies hat negative Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und nicht zuletzt auch auf die Attraktivität der Siedlung selbst.

## RICHTPLANINHALT

### Planungsgrundsätze:

- Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit für den MIV und Priorisierung des ÖV auf der Landstrasse Schaan - Triesen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verkehr möglichst auf übergeordneten Strassen abwickeln
- Stark belastete Siedlungsgebiete sind durch gezielte Massnahmen wie die Sicherung von Trassen für Ersatzstrassen und Freihaltung von Räumen für Parkieranlagen vom MIV zu entlasten (LRP V.6)
- Veränderung des Modal-Split zugunsten ÖV und Langsamverkehr
- Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ASV\_E (NM-1)

### Handlungsanleitungen:

- Machbarkeitsstudie zur Entlastung der Ortsdurchfahrt durch Netzergänzungen (LRP V.6) (**Vororientierung**) (**LA2**)
- Entwicklung organisatorischer und baulicher Massnahmen zur Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Ortsdurchfahrt (LRP V.2) (**Zwischenergebnis**)
- Stärkung der Anbindung des Verkehrsnetzes an das Hochleistungsnetz (allenfalls durch Ergänzungsstrassen) (**Zwischenergebnis**)
- Verbesserung der Fahrradinfrastruktur für den rollenden und stehenden Fahrradverkehr, auch gemeinde- und grenzüberschreitend (Festsetzung)
- Sensibilisierung der Bevölkerung betr. Verkehrsmittelwahl zur Reduktion der MIV-Wege (Festsetzung)

## ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

### Zuständigkeit

- Tiefbauamt (Federführung)
- Gemeinde Vaduz
- Landwirtschaftsamt
- weitere Ämter nach Bedarf

### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Baugesetz
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- Umweltschutzgesetz

<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gesetz zum Schutz von Natur und Landschaft</li> <li>– Gewässerschutzgesetz</li> <li>– Gesetz über die Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens</li> <li>– Gesetz über den Bau von Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen</li> <li>– Bauordnung und Zonenplan</li> </ul>	
<b>REALISIERUNG</b>	<b>KOSTEN/KREDITE</b>
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5-10 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 10 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> bedarfsorientierter, laufender Prozess	
<b>KOORDINATIONSBEDARF</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur) <input type="checkbox"/> S2 (Identitäten) <input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung) <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) <input checked="" type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft) <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)	<input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) <input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV) <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz) <input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke) <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege) <input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)
<b>GRUNDLAGEN</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitbild Gemeinde Vaduz</li> <li>– Landesrichtplan Stand März 2011</li> <li>– Mobilitätskonzept Liechtenstein</li> <li>– Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung) (ASV_E)</li> <li>– Verkehrsrichtplan Vaduz 1998</li> </ul>	
<b>NACHFÜHRUNG</b>	
19. Juni 2012	

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Landwirtschaft

Natur und Land-  
schaft

Vaduz

NL1

Jun 12

## RICHTPLANAUFGABE

Sicherung der gesetzlich festgelegten, landwirtschaftlich nutzbaren Flächen.

## AUSGANGSLAGE

Landwirtschaftsflächen dienen primär der Nahrungsmittelproduktion und zur Versorgung unserer Bevölkerung in Notzeiten. Die Flächen wurden zu Gunsten des Siedlungsgebietes, für Wohn- und Arbeitsnutzungen, stark reduziert. Zusätzlich werden heute als Bauzone ausgeschiedene aber unbebaute Flächen landwirtschaftlich genutzt, welche der Landwirtschaft zukünftig verloren gehen. Freizeitnutzungen sowie Natur- und Landschaftsschutz schränken die landwirtschaftliche Produktionsfähigkeit ein.

## RICHTPLANINHALT

### Planungsgrundsätze:

- Landwirtschaftsflächen sind in ihrem Umfang gemäss den gesetzlichen Vorgaben zu erhalten. Demzufolge sind allfällige Einzonierungen mitunter nur gegen gleichwertigen Flächenersatz möglich. Dazu dienen Flächen des „Übrigen Gemeindegebietes“. Ausgenommen vom Flächenersatz sind Umnutzungen von Landwirtschaftsflächen für eine ökologische Aufwertung der Landschaft.
- Die Gemeinde legt Wert auf eine qualitätsbewusste, ökologische ausgerichtete Landwirtschaft

### Handlungsanleitungen:

- Sicherstellung einer landwirtschaftlichen Nutzung durch Arrondierung des Pachtbodens mit langjährigen Verträgen (**Festsetzung**)
- Aufzeigen von Baubereichen für landwirtschaftliche Bauten innerhalb der Landwirtschaftzone (Plan) (**Zwischenergebnis**)

## ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

### Zuständigkeit

- Landwirtschaftsamt (Federführung)
- Gemeinde Vaduz
- weitere Ämter nach Bedarf

### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Gesetz zum Schutz von Natur und Landschaft
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- Gewässerschutzgesetz
- Bodenschutzgesetz
- Gesetz über die Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens
- Bauordnung und Zonenplan

REALISIERUNG		KOSTEN/KREDITE
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5-10 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 10 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> bedarfsorientierter, laufender Prozess		
KOORDINATIONSBEDARF		
<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur) <input type="checkbox"/> S2 (Identitäten) <input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung) <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) <input checked="" type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft) <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)		<input type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) <input type="checkbox"/> V2 (ÖV) <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz) <input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke) <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege) <input type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)
GRUNDLAGEN		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitbild Gemeinde Vaduz</li> <li>– Landesrichtplan Stand März 2011</li> <li>– Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung)</li> </ul>		
NACHFÜHRUNG		
19. Juni 2012		

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Natur und Landschaft

Natur und Land-  
schaft

Gemeinde

NL2

Jun 12

## RICHTPLANAUFGABE

Die charakteristischen Landschaftstypen und Lebensräume der Gemeinde sollen erhalten, verbessert und gepflegt werden. Die vorhandene Kulturlandschaft ist in ihrer Vielfalt zu erhalten. Die Qualität und Vernetzung der Naturräume ist zu optimieren. Die Identifikation der Naturräume trägt wesentlich zur Erholung und der Bildung eines attraktiven Dorfbildes bei.

## AUSGANGSLAGE

Durch die Zersiedelung des Ortsgebietes und die stetig steigende Nutzungsdichte (Freizeit, Erholung) wurden die vorhandenen Naturräume als Lebensraum für Tier- und Pflanzenwelt eingeengt. Speziell die Bewegungsmöglichkeiten für die Wildtiere sind eingeschränkt. Korridore für die Wildtiere längs zum Tal sind durch die Siedlung stark eingeschränkt, quer zum Tal besteht zumindest noch die Möglichkeit diese artgerecht auszugestalten. Die ursprünglichen Wiesen und Heckenfluren sind bis auf wenige Flächen reduziert. Verschiedene Gewässer konnten in der jüngeren Vergangenheit erfolgreich revitalisiert werden.

## RICHTPLANINHALT

### Planungsgrundsätze:

- Optimierung der ökologischen Netzwerke, Pflege und Vernetzung der vorhandenen Lebensräume und Kulturlandschaften
- Erhaltung und Pflege der Landschaft mit ihren charakteristischen Merkmalen (Feldgehölze, Baumkulturen, Gewässer)
- Regulierung des Erholungsdrucks (Sport- und Freizeitaktivitäten) zur Vermeidung von Nutzungskonflikten in der Landwirtschaftszone.

### Handlungsanleitungen:

- Natur- und Landschaftsentwicklungskonzept NLEK Vaduz (**Festsetzung**)  
(Stichworte: Schützenswerte Objekte und Flächen innerhalb und ausserhalb der Siedlung, ökologische Vernetzung und Ausgleichsflächen, Landschaftssystem, Freiraumkonzept, Renaturierung der Gewässer, ökologische Aufwertung des Siedlungsraumes...)

## ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

### Zuständigkeit

- Gemeinde Vaduz (Federführung)
- Amt für Wald Natur und Landschaft
- weitere Ämter nach Bedarf

### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Gesetz zum Schutz von Natur und Landschaft
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- Gewässerschutzgesetz
- Bodenschutzgesetz
- Waldgesetz
- Schützenswerte Objekte, Lebensräume und Landschaften innerhalb der Siedlung, NLEK Vaduz
- ENL, Amt für Wald Natur und Landschaft
- Bauordnung und Zonenplan

REALISIERUNG		KOSTEN/KREDITE
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5-10 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 10 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> bedarfsorientierter, laufender Prozess		
KOORDINATIONSBEDARF		
<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur) <input type="checkbox"/> S2 (Identitäten) <input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung) <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) <input checked="" type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft) <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)		<input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) <input type="checkbox"/> V2 (ÖV) <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz) <input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke) <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege) <input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)
GRUNDLAGEN		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitbild Gemeinde Vaduz</li> <li>– NLEK Vaduz</li> <li>– Landesrichtplan Stand März 2011</li> <li>– Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung)</li> </ul>		
NACHFÜHRUNG		
19. Juni 2012		

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Wirtschaft

Wirtschaft

Gemeinde

W1

Jun 12

## RICHTPLANAUFGABE

Optimierte Standortentwicklung für diversifizierte Dienstleistungen und Gewerbebetriebe bezüglich Erschliessung und Entwicklung. Förderung von Strukturen für das Kleingewerbe. Die räumliche Entwicklung und der stetige Wandel der Bedürfnisse innerhalb der Gewerbebezonen verlangen eine differenzierte Aussage über Lage und Grösse der raumbildenden Flächen. Die Gewerbebezonen sind besonders an den Übergängen zu der Nachbargemeinde Triesen zu harmonisieren und erfordern eine Klärung der momentan definierten Zonenvorgaben.

## AUSGANGSLAGE

Die Bebauungsart und -dichte der Gewerbebezonen befriedigen nicht. Die negativen Auswirkungen aus dem entstandenen Verkehr durch die Zupendler sind zu mindern. Vaduz geniesst als Finanz- und Wirtschaftszentrum überregionale Bedeutung. Das Kleingewerbe hat dadurch an Bedeutung verloren.

## RICHTPLANINHALT

### Planungsgrundsätze:

- Förderung des Gewerbe- und Dienstleistungsstandortes
- Die verschiedenen Standorte sind zu optimieren und bedürfen z.B. geringfügiger Anpassungen vor allem entlang der Hauptstrassen.
- Die Gemeinde unterstützt die Unternehmen bei der Einführung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

### Handlungsanleitungen:

- Konzept zur lokalen Positionierung der gewünschten gewerblichen Nutzungsformen (Emissionen, Erschliessung, Ausbaubedarf) ausarbeiten (**Festsetzung**)
- Vorgaben für zukünftige Verdichtung der bestehenden Gewerbebezonen in Form von Überbauungsplänen oder Vorschriften mit Minimalnutzungen in Höhe und Grösse verordnen (**Festsetzung**)

## ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

### Zuständigkeit

- Gemeinde Vaduz (Federführung)
- Hochbauamt
- Landesplanung
- weitere Ämter nach Bedarf

### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Baugesetz
- Baulandumlegungsgesetz
- Bauordnung und Zonenplan
- Überbauungsplan

REALISIERUNG		KOSTEN/KREDITE
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5-10 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 10 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> bedarfsorientierter, laufender Prozess		
KOORDINATIONSBEDARF		
<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur) <input type="checkbox"/> S2 (Identitäten) <input type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung) <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) <input checked="" type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft) <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)		<input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) <input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV) <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz) <input checked="" type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke) <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege) <input checked="" type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)
GRUNDLAGEN		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitbild Gemeinde Vaduz</li> <li>– Landesrichtplan Stand März 2011</li> <li>– Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung) (ASV_E)</li> </ul>		
NACHFÜHRUNG		
19. Juni 2012		

# RICHTPLAN DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG 2012

## Freizeit und Erholung

Freizeit und Erholung

Gemeinde

FE1

Jun 12

### RICHTPLANAUFGABE

Für Freizeitaktivitäten und zur Erholung werden Flächen und Anlagen in der Siedlung und in Siedlungsnähe bereit gestellt. Um den dadurch generierten motorisierten Verkehr zu minimieren, werden die Anlagen und Lokalitäten optimiert an die Netze des ÖV sowie der Fuss- und Fahrradwege angebunden.

### AUSGANGSLAGE

Der Bedarf an Freizeitaktivitäten hat stark zugenommen. Auf dem Gemeindegebiet existieren verschiedene ortsnahe Anlagen, Lokalitäten und Räume mit Erholungsmöglichkeiten, welche auch aus gesellschaftlichen, kulturellen und sozialen Gründen weiter zu ergänzen sind. Das bergseitige Waldgebiet als auch der rheinnahe Raum liegen in kurzer Distanz zum Siedlungsraum und bilden besonders wertvolle Naherholungsräume.

### RICHTPLANINHALT

#### Planungsgrundsätze:

- Förderung des quartierverträglichen Freizeitangebotes im Siedlungsgebiet sowie siedlungsnaher Erholungsmöglichkeiten
- Wahrung des Bestandes und Optimierung innerhalb des Gegebenen
- Die Gemeinde strebt eine „autofreie Erholung“ an
- Schutz der Landwirtschaftsflächen und der schützenswerten Objekten und Flächen vor nachhaltiger Störungen durch Freizeitaktivitäten

#### Handlungsanleitungen:

- Optimierung des Fuss- und Fahrradwegnetzes zu Sportstätten (**Festsetzung**)
- Überprüfung und sorgsame Platzierung bestehender und künftiger Freizeitanlagen gemäss Richtplan der räumlichen Entwicklung (**Festsetzung**)
- Bedarfsanalyse zur Erneuerung und Optimierung der Anlagen (**Festsetzung**)
- Ausbaukonzept der Sport- und Freizeitanlagen (**Zwischenergebnis**)
- Entwicklung eines naturnahen Erholungsraums zwischen Rüfe - Letzi – Schloss (**Vororientierung**)

### ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN

#### Zuständigkeit

- Gemeinde Vaduz (Federführung)
- weitere Ämter nach Bedarf

#### Massgebende Verfahrensgrundlagen

- Tourismusgesetz
- Gesetz zum Schutz von Natur und Landschaft
- Gesetz über die Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens
- Bauordnung und Zonenplan
- NLEK Vaduz

REALISIERUNG		KOSTEN/KREDITE
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5-10 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 10 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> bedarfsorientierter, laufender Prozess		
KOORDINATIONSBEDARF		
<input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur) <input checked="" type="checkbox"/> S2 (Identitäten) <input checked="" type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung) <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) <input checked="" type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft) <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)		<input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) <input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV) <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz) <input type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke) <input checked="" type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege) <input type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)
GRUNDLAGEN		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Leitbild Gemeinde Vaduz</li> <li>– Mobilitätskonzept Liechtenstein</li> <li>– Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung)</li> <li>– Landesrichtplan Stand März 2011</li> <li>– Verkehrsrichtplan Vaduz 1998</li> <li>– NLEK Vaduz</li> </ul>		
NACHFÜHRUNG		
19. Juni 2012		

# RICHTPLAN ORTSENTWICKLUNG VADUZ

## Soziale Entwicklung

Vaduz

SE1

Jun 12

## RICHTPLANAUFGABE

Das Zusammenleben innerhalb der Gemeinde ist zu stärken. Notwendig sind Begegnungsräume, die es den Menschen in der Gemeinde ermöglichen sich auszutauschen, soziale Kontakte und soziale Interaktionen zu pflegen. Es braucht ein Platz und Raumangebot, wo sich Einwohnerinnen und Einwohner unabhängig von Alter, Herkunft, Religion und Kultur begegnen können. Andere Angebote sind alters-, einkommens- und behindertengerecht zu gestalten.

Grundsatz: Eine nachhaltige Raumentwicklung hat dafür zu sorgen, dass eine unerwünschte räumliche Entmischung in den Wohnstandorten vermieden wird.

## AUSGANGSLAGE

- Demografischer Wandel (Zunahme des Anteils alter Menschen, niedrigere durchschnittliche Kinderzahl, etc.)
- Hoher Anteil von Alleinerziehenden (Patchworkfamilien)
- Schwinden von Solidarität in der Gesellschaft (Rückgang Verwandtenunterstützung)
- Armutsrisiko (Wachsen von Haushalten mit wirtschaftlichen Problemen). Es bestehen vermehrt Hinweise auf eine zunehmend aufgehende Schere der Wohlstandsentwicklung zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen
- Individualitätsbedürfnis. In der heutigen Zeit stellt sich Jeder und Jede, individuell unter vielen Möglichkeiten, seine Freizeitbeschäftigung zusammen
- Integration. Zuzüger aus anderen Gemeinden und dem Ausland haben mühe Anschluss an unsere Gemeinschaft zu finden. Als Folge dieser Verhaltensweisen driftet das soziale Gefüge unserer Gesellschaft immer weiter auseinander.

## RICHTPLANINHALT

### Planungsgrundsätze:

- Es sind attraktive Begegnungsräume und Plätze zu schaffen, bestehende zu optimieren.
- Zugang zu Räumen, Plätzen, etc. ist bewusst niederschwellig zu gestalten und im Zentrum anzusiedeln.
- Der Zugang soll Alters- und Behindertengerecht, sowie „einkommensunabhängig“ gestaltet werden
- Fuss- und Radverkehr fördert die Zahl der sozialen Kontakte in der Gemeinde und stärkt dadurch die Gemeinschaft und ist deshalb zu fördern
- Dienstleistungsangebote sollen in räumlicher Reichweite sein
- Verschiedene Wohnformen für verschiedene Gruppen sollen geschaffen werden. (Z.B. Attraktiven Wohnraum für Alleinerziehende (praktisch, erschwinglich, zentral), ältere Menschen, Menschen mit speziellen Bedürfnissen, etc.) Architektur und die Formen des Zusammenlebens sind auf den jeweiligen Bedarf abzustimmen.
- Partizipation – Bevölkerungsbeteiligung soll immer wieder passieren. Die Bevölkerung wird in Konzeption und Umsetzung nach Möglichkeit mit einbezogen.

### Handlungsanleitungen:

- Schaffung von naturnahem und kulturellem Lebensraum
- Gestaltungskonzept öffentlicher Raum mit Kriterien für eine soziale und ästhetische Qualität (Unverwechselbarkeit der Räume, Zugänglichkeit, Überschaubarkeit und Sicherheit, Funktionalität...)

**ZUSTÄNDIGKEIT, VERFAHREN****Zuständigkeit**

- Gemeinde Vaduz (Federführung)
- Hochbauamt
- Landesplanung
- weitere Ämter nach Bedarf

**Massgebende Verfahrensgrundlagen**

- Baugesetz
- Baulandumlegungsgesetz
- Bauordnung und Zonenplan
- Überbauungsplan

**REALISIERUNG**

- kurzfristig (< 5 Jahre)
- mittelfristig (5-10 Jahre)
- langfristig (> 10 Jahre)
- bedarfsorientierter, laufender Prozess

**KOSTEN/KREDITE****KOORDINATIONSBEDARF**

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> S1 (Siedlungsstruktur)      | <input checked="" type="checkbox"/> V1 (Verkehrsentlastung Zentrum) |
| <input checked="" type="checkbox"/> S2 (Identitäten)            | <input checked="" type="checkbox"/> V2 (ÖV)                         |
| <input checked="" type="checkbox"/> SE1 (Soziale Entwicklung)   | <input checked="" type="checkbox"/> V3 (Fuss- und Radwegnetz)       |
| <input checked="" type="checkbox"/> FE1 (Freizeit und Erholung) | <input type="checkbox"/> V4 (Rheinbrücke)                           |
| <input type="checkbox"/> NL1 (Landwirtschaft)                   | <input type="checkbox"/> V5 (Verkehrswege)                          |
| <input checked="" type="checkbox"/> NL2 (Natur und Landschaft)  | <input type="checkbox"/> W1 (Wirtschaft)                            |

**GRUNDLAGEN**

- Leitbild Gemeinde Vaduz
- Landesrichtplan Stand März 2011
- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Synthesebericht (Entwurf Vernehmlassung) (ASV\_E)
- Raumplanung in Liechtenstein 2001, Liechtenstein Institut
- NLEK Gemeinde Vaduz

**NACHFÜHRUNG**

19. Juni 2012