



Gemeinde Vaduz

Verkehrsrichtplan Vaduz

Bericht

Genehmigt durch den Gemeinderat Vaduz am 26. SEP. 2017

Eschen, September 2017

Projekt

Verkehrsrichtplan Vaduz

Bericht

Projektnummer: 3382

Auftraggeberin

Gemeinde Vaduz

Auftragnehmer

verkehrsingenieure

Engstler Gächter Besch

Schmiedgasse 3

FL 9492 Eschen

† 00423/373 60 22

e office@verkehrsingenieure.com

Sachbearbeiter

Ing. Manfred Bischof

Mag. Alexander Kuhn

Benjamin Kindle

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|-------|
| 1. Auftrag und Aufgabenstellung | 4 |
| 2. Grundlagen..... | 4 |
| 3. Vorgehen..... | 5 |
| 4. Strategische Umweltprüfung | 7 |
| 5. Verkehrsrichtplan Vaduz | 8 |
| 5.1 Motorisierter Individualverkehr | 8 |
| 5.1.1 Strassenkategorisierung | 8 |
| 5.1.2 Geschwindigkeitsregime | 9 |
| 5.1.3 Korridorsicherung (Mobilitätsraum) | 9 |
| 5.1.4 Erweiterung Hauptstrassennetz | 10 |
| 5.1.5 Strassenraumgestaltung Äulestrasse | 10 |
| 5.1.6 Ruhender Verkehr | 10 |
| 5.1.7 Schleichverkehr | 11 |
| 5.1.8 Netzunterbruch Schimmelgasse | 11 |
| 5.1.9 Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung | 11 |
| 5.1.10 Störfallverordnung | 11 |
| 5.2 Öffentlicher Verkehr | 12 |
| 5.3 Fuss- und Radverkehr | 14 |
| 6. Mobilitätsmanagement..... | 16 |
| 7. Schlussbemerkungen | 17 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abb. 1: Projektablauf | 5 |
| Abb. 2: Teilnehmer der Arbeitsgruppe | 6 |
| Abb. 3: Chronologie der Sitzungen..... | 6 |
| Abb. 4: Radroutennetz Vision..... | 15 |

Beilagenverzeichnis

| | |
|---|----|
| Beilage 1: Richtwerttabelle | 19 |
| Beilage 2: Parkieranlagen Vaduz | 20 |
| Beilage 3: Massnahmen- und Prioritätenliste | 21 |

1. Auftrag und Aufgabenstellung

Unser Büro erstellte im Jahr 1998 den Verkehrsrichtplan für die Gemeinde Vaduz. Im Jahr 2012 erstellte die Gemeinde Vaduz den Richtplan der räumlichen Entwicklung auf Basis des Richtplans aus dem Jahr 2010, der seitens des Ateliers Schneider ausgearbeitet wurde. Der Richtplan der räumlichen Entwicklung 2012 beinhaltet einen Richtplan Verkehr, der mit seiner Verabschiedung den bis dahin gültigen Verkehrsrichtplan ersetzte.

In den vergangenen Jahren wurden diverse Konzepte und Planungen erstellt, welche einen direkten bzw. indirekten Einfluss auf den Verkehrsrichtplan haben. Der Gemeinde Vaduz war es daher ein Anliegen, den Verkehrsrichtplan auf seine Aktualität hin zu überprüfen und gegebenenfalls notwendige Anpassungen und Überarbeitungen vornehmen zu lassen, um einen aktuellen Planstand vorliegen zu haben. Neben der inhaltlichen Bearbeitung sollte der Verkehrsrichtplan auch in seiner Plangrafik auf einen aktuellen Stand gebracht werden.

Unser Büro wurde mit Schreiben vom 21.10.2015 beauftragt, diese Arbeiten für die Gemeinde Vaduz durchzuführen. Die Arbeiten beziehen sich dabei auf das gesamte Gemeindegebiet von Vaduz.

2. Grundlagen

Für die Bearbeitung standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Verkehrsrichtplan Vaduz (1998)
- Tabelle Parkieranlagen Vaduz (2007)
- Landesrichtplan Liechtenstein (2011)
- Richtplan der räumlichen Entwicklung (2012)
- Vorstudie Baulinien Gemeindestrassen (2013)
- Zonenplan Vaduz (2014)
- Schlussbericht Netzstrategie Vaduz-Triesen (2014)
- Verkehrsstudie Überbauungsplan Neuguet (2015)
- Verkehrsrichtplan Sicherung Strassenraum Landstrasse (2015)
- Plan Vaduz Süd – Machbarkeitsstudie Regionalbahn Liechtenstein (2015)
- Orthofotos und Amtliche Vermessung Vaduz (2015)
- Parkieranlagen Vaduz (2017)
- Diverse Besprechungen mit der Bauverwaltung Vaduz

3. Vorgehen

Im Rahmen der Aktualisierung und Überarbeitung des Verkehrsrichtplans wurden in Summe fünf Sitzungen mit der Arbeitsgruppe abgehalten, in denen die Inhalte des Verkehrsrichtplans schrittweise diskutiert, erarbeitet und festgelegt wurden.

Weiters wurde der Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) in zwei zusätzlichen Sitzungen eingebunden, um einerseits die Arbeitsgruppe über die Machbarkeitsstudie der Regionalbahn Liechtenstein zu informieren und andererseits um Rückmeldungen des VCL zu den vorliegenden Arbeitsergebnissen einzuholen.

Zudem wurde das Amt für Bau und Infrastruktur sowie der Gemeinderat Vaduz über wesentliche Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppe orientiert.

Der Projektablauf, die Teilnehmer der Arbeitsgruppe sowie die Sitzungen sind in den nachfolgenden Darstellungen aufgelistet.

Abb. 1: Projektablauf

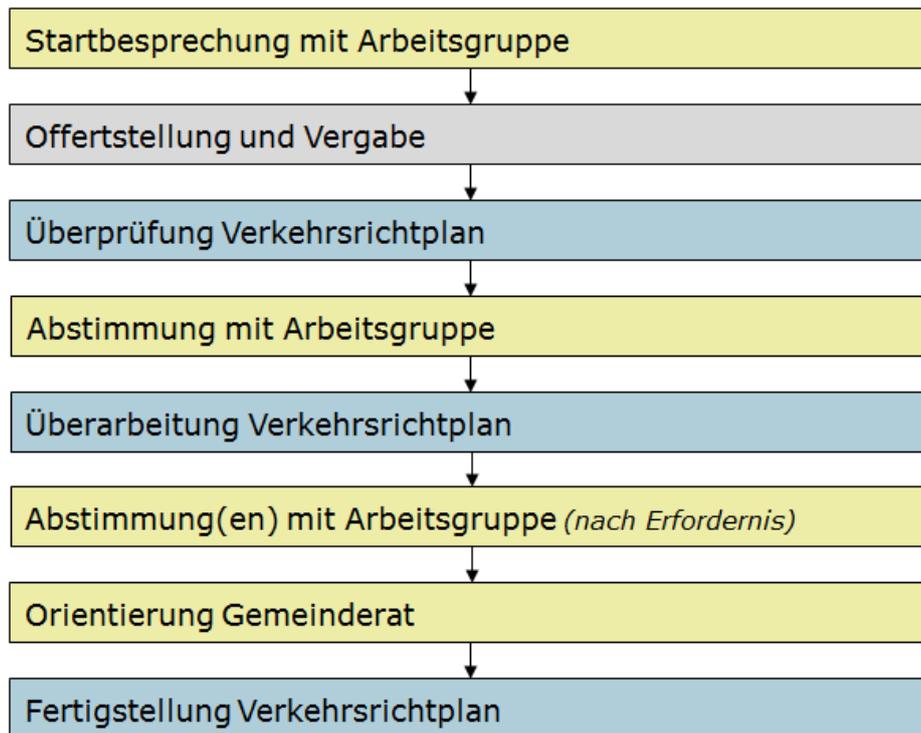


Abb. 2: Teilnehmer der Arbeitsgruppe

| Name | Amt / Funktion |
|-----------------|-----------------------------------|
| Patrick Wille | Gemeinde Vaduz, Vizebürgermeister |
| Philip Thöny | Gemeinde Vaduz, Gemeinderat |
| Andreas Büchel | Gemeinde Vaduz, Bauverwaltung |
| Erich Marxer | Gemeinde Vaduz, Bauverwaltung |
| Manfred Bischof | verkehrsingenieure |
| Alexander Kuhn | verkehrsingenieure |

Abb. 3: Chronologie der Sitzungen

| Datum | Sitzungen |
|------------|---|
| 17.09.2015 | Startsitzung |
| 15.10.2015 | Sitzung mit VCL |
| 18.02.2016 | 1. Sitzung Arbeitsgruppe |
| 23.03.2016 | 2. Sitzung Arbeitsgruppe |
| 10.05.2016 | 3. Sitzung Arbeitsgruppe mit Bürgermeister Ewald Ospelt |
| 30.05.2016 | Sitzung mit Amt für Bau und Infrastruktur |
| 20.09.2016 | Orientierung Gemeinderat |
| 22.11.2016 | 4. Sitzung Arbeitsgruppe mit Bürgermeister Ewald Ospelt |
| 25.04.2017 | 5. Sitzung Arbeitsgruppe mit Bürgermeister Ewald Ospelt |
| 03.05.2017 | Sitzung mit VCL |
| 26.09.2017 | Gemeinderat Genehmigung |

4. Strategische Umweltprüfung

Gemäss Gesetz über die Strategische Umweltprüfung (SUPG; LGBl. 2007 Nr. 106) ist für die Richtplanung in der Regel eine solche Prüfung vorzunehmen.

Im Rahmen der Vorprüfung, ob eine strategische Umweltprüfung durchzuführen ist, wurde seitens der Gemeinde Vaduz entschieden, dass die Erforderlichkeit zur Durchführung einer strategischen Prüfung nicht gegeben ist, da durch die Aktualisierung und Überarbeitung des Verkehrsrichtplans keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Die wesentlichen Inhalte beruhen auf vorhandenen Richtplänen und wurden lediglich übernommen und im aktualisierten Plan zusammengeführt.

Die neuen Inhalte und Massnahmen, die im Zuge der Überarbeitung ergänzt wurden, zielen mehrheitlich darauf ab, den Fuss- und Radverkehr sowie öffentlichen Verkehr zu stärken und verkehrsbedingte Umweltauswirkungen zu reduzieren.

Weiters sind keine neuen Massnahmen enthalten, die zu einer Erhöhung der Gesamtleistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

5. Verkehrsrichtplan Vaduz

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Überprüfung und Überarbeitung des Verkehrsrichtplans Vaduz zusammenfassend dargestellt.

5.1 Motorisierter Individualverkehr

5.1.1 Strassenkategorisierung

Das Strassennetz von Vaduz ist in drei Kategorien gegliedert und umfasst aufgelistet nach Kategorie die nachfolgenden Strassen (sh. Plan Motorisierter Individualverkehr und Strassenkategorisierung). Weiters sind in Beilage 1 grundsätzliche Empfehlungen zu den Kategorien dargestellt.

- **Hauptverkehrsstrassen**
 - Landstrasse
 - Herrengasse
 - Äulestrasse
 - Heiligkreuz
 - Austrasse
 - Zollstrasse
 - Meierhofstrasse

- **Sammelstrassen**
 - Fürst-Franz-Josef-Strasse
 - Bergstrasse
 - Im Mühleholz
 - Mühleweg
 - Feldstrasse
 - Schimmelgasse
 - Marianumstrasse
 - Schaanerstrasse
 - Lochgass
 - Lettstrasse
 - Kirchstrasse
 - Am Schrägen Weg
 - Wuhrstrasse
 - Rätikonstrasse
 - Rheinstrasse
 - Rheindamm

- **Erschliessungsstrassen**
 - alle übrigen öffentlichen und privaten Strassen

5.1.2 Geschwindigkeitsregime

Das Geschwindigkeitsregime im Strassennetz von Vaduz basiert prinzipiell auf dem Grundsatz 50/30. Das heisst, dass innerorts im Haupt- und Sammelstrassennetz Tempo 50 und im Neben- bzw. Erschliessungsstrassennetz Tempo 30 gilt bzw. Tempo-30-Zonen erlassen wurden. Ausserhalb des Ortsgebiets gilt Tempo 80.

Ausnahmen bilden die Sammelstrassen Schimmelgasse und Am Schrägen Weg, die Teil der Tempo-30-Zonen sind, sowie die Schaanerstrasse zwischen Schwimmbadweg und Minigolfweg, wo Tempo 40 gilt. Im Sinne des oben genannten Grundsatzes, ist eine Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 40 auf 30 zu empfehlen. Für die Strassen Mühleweg und Am Schrägen Weg sollten zudem zusätzliche bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung geprüft werden. Weiters gilt auf der Zollstrasse ab dem Kreisverkehr Zollstrasse/Rheinstrasse in Richtung Sevelen Tempo 60. Das Städtle Vaduz bleibt als Fussgängerzone bestehen.

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsrichtplans sowie im Hinblick auf den Grundsatz 50/30 wird vorgeschlagen, die Begegnungszone (Tempo 20) im Drescheweg als Tempo-30-Zone zu signalisieren und zusätzliche bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen. Das Gebiet Neuguet sowie das Erschliessungsgebiet Altrütti sollten zukünftig ebenfalls als Tempo-30-Zonen signalisiert werden.

Weiters ist hinsichtlich der geplanten Fuss- und Radbrücke über den Rhein sowie der generellen Sicherheit und Qualität für den Fuss- und Radverkehr, eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Oberen Rüttigasse und dem Rheindamm bis zur Lochgasse in Erwägung zu ziehen bzw. diese Teilabschnitte für den motorisierten Verkehr zu sperren. Zudem sollte auf dem Rheindamm, der als Sammelstrasse kategorisiert ist, zwischen Lochgasse und Lettstrasse die Schaffung einer Radverkehrsanlage forciert werden und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Lochgasse ausserorts von 80 auf 50 km/h reduziert werden.

5.1.3 Korridorsicherung (Mobilitätsraum)

Für die Hauptverkehrsstrassen Landstrasse, Heiligkreuz, Austrasse, Zollstrasse und Meierhofstrasse wurde ein Verkehrsrichtplan zur Sicherung des Strassenraums erstellt, der am 21.04.2015 vom Gemeinderat Vaduz beschlossen wurde. In diesem Verkehrsrichtplan sind Korridore bzw. Mobilitätsräume von 20.0 m bzw. 16.5 m (Meierhofstrasse) Breite festgelegt.

Die Sicherung des Strassenraums der Landstrassen bezweckt insbesondere:

- die Sicherung der öffentlichen Korridore für Strassen, Wege und Leitungen,
- eine mögliche Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs innerhalb des Mobilitätsraums,
- eine attraktive Strassenraumgestaltung mit Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- sowie zukünftig einheitliche Strassenabstände für die ober- und unterirdische Bebauung der einzelnen Parzellen entlang der Landstrassen.

Für die Sammelstrassen bzw. Gemeindestrassen Schaanerstrasse, Lochgasse, Lettstrasse und Kirchstrasse definiert der Verkehrsrichtplan ebenfalls entsprechende Korridore bzw. Mobilitätsräume. Die Korridore weisen für den Mobilitätsraum jeweils eine Breite von 16.0 m bzw. für die Schaanerstrasse von 15.5 m auf.

Die Sicherung des Strassenraums der Gemeindestrassen wird in eigenen Teilverkehrsrichtplänen in Form der Ausweisung der ober- und unterirdischen Baulinien festgelegt. Diese sind vom Gemeinderat Vaduz zu beschliessen.

5.1.4 Erweiterung Hauptstrassennetz

Die Erweiterung des Hauptstrassennetzes verfolgt die Ergänzung des Strassennetzes um eine zusätzliche Nord-Süd-Achse für den motorisierten Verkehr im Sinne einer Umfahrung des Zentrums. Basierend auf dem Richtplan der räumlichen Entwicklung von 2012 bzw. dem Landesrichtplan Liechtenstein von 2011 wurden die schematischen Korridore übernommen, die mögliche Anknüpfungspunkte und Richtungen aufzeigen.

Im Rahmen der Überarbeitung des Verkehrsrichtplans wurden vertiefte Varianten mit Begleitmaßnahmen, im Speziellen Netzunterbrüche für den motorisierten Verkehr im Zentrum von Vaduz, diskutiert und deren Wirksamkeit mit Hilfe des Verkehrsmodells Vaduz überprüft.

5.1.5 Strassenraumgestaltung Äulestrasse

Im Bereich der Äulestrasse ist das Betriebs- und Gestaltungskonzept, das im Jahr 2012 in einem umfassenden Prozess erarbeitet wurde, weiterzuerfolgen. Das Konzept zielt auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten, insbesondere derer des öffentlichen Verkehrs sowie Fuss- und Radverkehrs, ab und soll zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Zentrum von Vaduz beitragen.

5.1.6 Ruhender Verkehr

Im Verkehrsrichtplan sind die öffentlichen Parkieranlagen dargestellt. Eine detaillierte Auflistung der öffentlichen Parkplätze ist der Beilage 2 zu entnehmen, welche seitens der Gemeinde Vaduz erhoben wurde.

Das Parken im öffentlichen Strassenraum sollte prinzipiell minimiert werden und nur dort erlaubt werden, wo keine Beeinträchtigungen anderer Verkehrsteilnehmer entstehen. Bei erhöhtem Parkierungsdruck im Quartier sollte ein Parkverbot signalisiert werden und das Parken nur in ausgewiesenen Flächen gestattet werden, um ein organisiertes Parkierungsangebot im Quartier anzubieten und das wilde Parken zu unterbinden.

Weiters empfiehlt sich, die bereits bestehende Parkraumbewirtschaftung auf alle öffentlichen Stellplätze auszudehnen und ein einheitliches und abgestuftes Parkraumbewirtschaftungssystem umzusetzen. In diesem Zuge besteht die Möglichkeit, ein sektorales Parkleitsystem zu prüfen bzw. zu etablieren, das auf die spezifischen Stellplatzkapazitäten der einzelnen Parkieranlagen abgestimmt ist.

5.1.7 Schleichverkehr

Im Bereich Altenbach / Mitteldorf sind Massnahmen zur Reduktion des gebietsfremden Durchgangsverkehrs bzw. Schleichverkehrs von/nach Triesenberg umzusetzen, um diese Verkehre gezielt auf dem Haupt- und Sammelstrassennetz zu führen und die Belastungen im Erschliessungsstrassennetz zu minimieren.

Eine entsprechende Signalisation samt Wegweisung, insbesondere zu den touristischen Zielen, ist zu prüfen und umzusetzen.

5.1.8 Netunterbruch Schimmelgasse

Im Bereich Schimmelgasse wurden bereits im Jahr 2013 Überlegungen zur Umsetzung einer Sperre für den motorisierten Individualverkehr auf Höhe der Schule angestellt. Im Hinblick auf die Netzgliederung empfiehlt sich jedoch nach wie vor, die Schimmelgasse als Verbindung offen zu lassen und die Sicherheit im Strassenraum, insbesondere für den Schulweg, mit den bereits etablierten Massnahmen (Strassenraumgestaltung, Trottoirüberfahrten und Tempo-30-Zone) weiterzuverfolgen.

Die Frage nach einer Sperre sollte nach Fertigstellung des Schulneubaus und der daraus resultierenden neuen Gesamtsituation vertieft geprüft und diskutiert werden. Sollte dennoch eine Sperre in Erwägung gezogen werden, so ist die Schimmelgasse zu einer Erschliessungsstrasse abzustufen.

5.1.9 Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung

Zur Problematik der vielerorts kritisierten Parkierung auf Gehwegen bzw. Trottoirs in Quartiersstrassen soll eine umfassende Informations- und Kommunikationsstrategie entwickelt werden. Damit können die Bevölkerung und insbesondere die Anwohner zu Sinn und Zweck, Handhabung und Gefahrenpotenzial besser sensibilisiert werden. Ziel ist, dass die im Gemeindegebiet überwiegend verfügbaren Parkverbote in Tempo-30-Zonen besser wahrgenommen und eingehalten werden.

5.1.10 Störfallverordnung

Seitens des Amtes für Umwelt wurde auf die aktuelle Störfallverordnung des Fürstentums Liechtenstein hingewiesen.

Durch die Störfallgesetzgebung soll schweren Schädigungen, die beim Umgang mit gefährlichen Stoffen, Organismen oder Sonderabfällen sowie bei Verkehrswegen und Rohrleitungsanlagen im Falle eines Unfalls entstehen können, vorgebeugt werden.

Bei der Umsetzung von Massnahmen des Verkehrsrichtplans ist die Störfallverordnung einzuhalten.

5.2 Öffentlicher Verkehr

Die Hauptlinien des öffentlichen Busverkehrs verkehren auf der Hauptachse und erschliessen die Zentrums- und Siedlungsbereiche entlang dieser Achse in guter Qualität. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs entlang dieser Achse ist zu stärken und ausbauen (sh. Plan Öffentlicher Verkehr).

Eine Verlegung der Hauptlinien auf eine alternative Achse abseits dieser Zentrums- und Siedlungsachse würde die Erschliessungsqualität stark minimieren. Allenfalls könnte eine solche Alternativachse für Schnellbuslinien genutzt werden.

Zur Erhöhung der Attraktivität und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs sind im Rahmen der Korridorsicherung der Strassenräume Busspuren bzw. auch elektronische Busspuren vorgesehen. Entlang der Landstrassen sind, mit Ausnahme der Meierhofstrasse, Herrengasse und Äulestrasse, einseitige Busspuren in Fahrtrichtung Zentrum Vaduz vorgesehen. Entlang der Zollstrasse ist eine Busspur in Richtung Grenze angedacht. Die endgültige Lage dieser Busspur sollte jedoch auf die zukünftige Liniennetzplanung abgestimmt werden, insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Ortsbuslinie.

Im Rahmen der Erschliessung Neuguet ist die Verlegung der bestehenden Busbucht der Haltestelle Rütli in Fahrtrichtung Triesen südlich des Heuwegs vorgesehen.

Die Erweiterung des Schienenverkehrs bzw. die längerfristige Option der Erschliessung des Oberlandes mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel ist offen zu halten. Dafür sind entsprechende Korridore festzulegen und zu sichern. Als Alternative könnte ein solches System auch auf der bestehenden Landstrasse geführt werden, insbesondere dann, wenn eine entsprechende Erweiterung des Landstrassennetzes im Sinne einer Umfahrung Vaduz weiterverfolgt werden sollte.

Mit dem Parkplatz Rheinpark Stadion als Park-and-Ride-Anlage mit Shuttleverbindung ins Zentrum sollte eine Entlastung des Ortskerns vom Pendler- und Reisebusverkehr erzielt werden. Der Testbetrieb mit einem Shuttle wurde durch die Buslinie 24 ersetzt. Je nach angestrebter Entwicklung des Vaduzer Zentrums, sollten Überlegungen mit einer Shuttleverbindung weiterverfolgt werden. Diese können auch in Kombination mit den nachfolgend dargestellten Überlegungen zum Ortsbus Vaduz angedacht werden.

Im Rahmen der Zentrumsentwicklung Vaduz wurde für den Bereich Marktplatzgarage ein Konzept entwickelt, das anstatt der Hochgarage einen urbanen Platz mit Tiefgarage und integriertem Haltestellenbereich für den öffentlichen Verkehr sowie ein Reisebusterminal umfasst. Im Sinne des öffentlichen Verkehrs und touristischen Reisebusverkehrs sollten diese Überlegungen weiterverfolgt werden.

Zur Verbesserung der Erschliessung der weniger gut bis gar nicht erschlossenen Ortsteile mit dem öffentlichen Verkehr, startete die Gemeinde gemeinsam mit der Seniorenkommission 2017 einen einjährigen Testbetrieb mit Ortstaxi. Das Ortstaxi ist telefonisch anzufordern und holt Fahrgäste von zu Hause ab bzw. bringt diese nach Hause. Diese Dienstleistung wird den Einwohnern im Oberdorf, Villenviertel, Ebenholz und Mühleholz zu einem vergünstigten Tarif angeboten. Der Differenzbetrag wird seitens der Gemeinde finanziert. Fahrscheine sind über die Gemeinde zu beziehen.

Im Zuge der Überarbeitung des Verkehrsrichtplans wurden zusätzlich Überlegung zu einem Ortsbus Vaduz angestellt, die sowohl auf der Einführung einer neuen Buslinie, als auch auf der Adaptierung der Linienführung des bestehenden Ortsbusses Triesen basieren. Diese Überlegungen wurden in einem Beilagenplan als mögliche Varianten aufgezeigt. Je nach Variante können die dargestellten Überlegungen zum Ortsbus Vaduz „Nord“ und „Süd“ kombiniert werden bzw. kann ein Ortsbus, der die Haltestelle Rheinpark Stadion bedient, die Funktion einer Shuttleverbindung ins Zentrum übernehmen. Die Überlegungen sind in weiterer Folge mit Liemobil abzustimmen (sh. Beilagenplan Mögliche Varianten Ortsbus).

Mögliche Varianten Ortsbus:

- Vaduz Nord mit Führung über die Schleifen Feldstrasse / Fürst-Franz-Josef-Strasse sowie Marianumstrasse / Schaanerstrasse / Lochgass
- Vaduz Süd „Grosse Schleife“ mit Führung über die Schleife Zollstrasse / Rheinstrasse / Lettstrasse
- Vaduz Süd „Kleine Schleife“ mit Führung über die Schleife Zollstrasse / Rätikonstrasse / Kirchstrasse / Am Schrägen Weg / Lettstrasse
- Vaduz Süd „Wendeschleife“ mit Führung über die Schleife Lettstrasse / Am Schrägen Weg / Kirchstrasse / Wuhrstrasse / Zollstrasse / Rätikonstrasse
- Vaduz Süd „S-Schleife“ mit Führung über die Schleife Zollstrasse / Wuhrstrasse / Kirchstrasse / Äulestrasse / Lettstrasse / Rheinpark Stadion

5.3 Fuss- und Radverkehr

Das Fuss- und Radwegenetz von Vaduz ist bereits gut ausgebaut. Im Hinblick auf die Umsetzung der Landesradrouten und die angedachten Korridorsicherungen entlang der Land- und Gemeindestrassen ergeben sich Potenziale zur Schaffung eines attraktiven und klar strukturierten Radroutennetzes mit Haupt- und Nebenrouten, die mit entsprechender Qualität und Infrastruktur ausgebaut werden können (sh. Abb. 2).

Die Alltagsradouten und Radschnellwege sollten zudem gegenüber den Nebenstrassen bevorrangt werden und dies, wenn erforderlich, durch bauliche Massnahmen unterstützt werden. Im Bereich der Hauptverkehrsstrassen sind sichere und radfahrerfreundliche Querungen zu schaffen.

Neben einem adäquaten Ausbau dieser Wege, sollte die Erhaltung und Wartung, auch in den Wintermonaten, forciert werden, damit insbesondere die Alltagsradouten- und wege ganzjährig befahren werden können und analog zum motorisierten Individualverkehr vergleichbare Bedingungen hergestellt werden.

Die Route und Wegeführung entlang des Giessenbachs sollte zukünftig primär dem Fussverkehr zur Verfügung stehen bzw. für den Fussverkehr rechtlich aufgewertet werden, da hier teilweise Engstellen vorhanden sind, die ein erhebliches Konfliktpotenzial zwischen Fuss- und Radverkehr, insbesondere hinsichtlich schnellen Radfahrern, darstellen. Hier sollte die Signalisation als Fussweg mit Radfahren gestattet erfolgen.

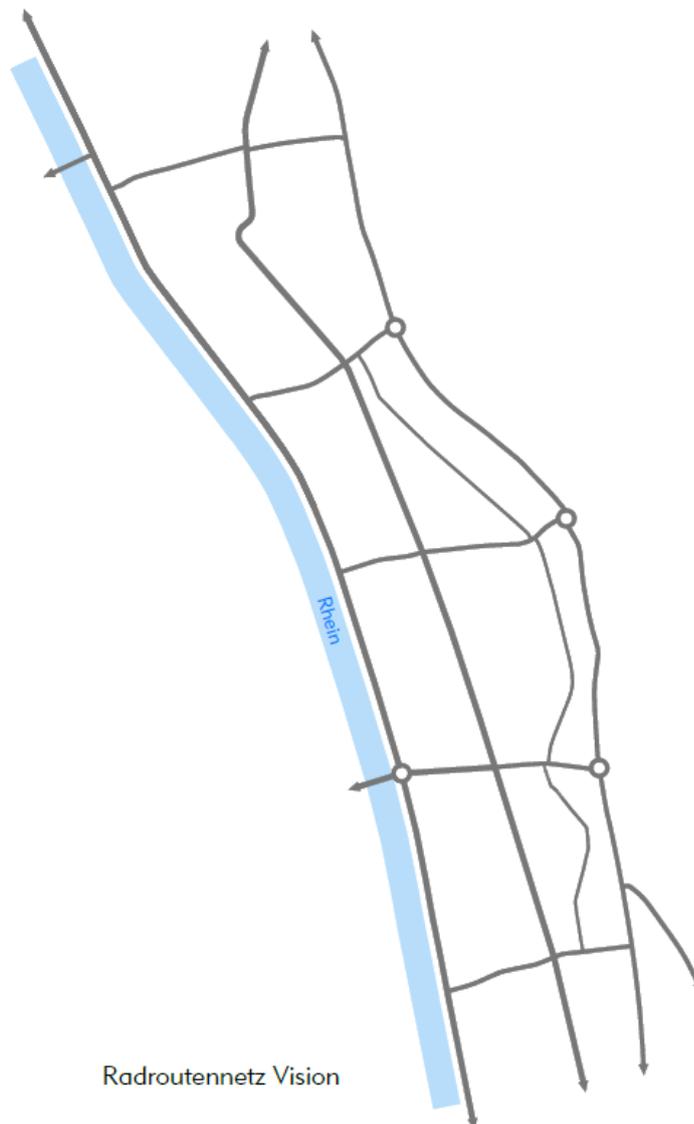
Zusätzlich zu den Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs, besteht im Zuge der Siedlungsentwicklung das Potenzial zur Schaffung weiterer kleinteiliger Fuss- und Radwegverbindungen im untergeordneten Netz, die maximal eine Maschenweite von 100 m aufweisen sollten, um kurze und direkte Wege zu wichtigen Zielen (z. B. Bushaltestellen, höherrangigen Radrouten etc.) zu ermöglichen bzw. Umwege zu vermeiden. Dieses feingliedrige und kleinteilige Fuss- und Radwegenetz ist in Kombination mit den Tempo-30-Zonen die Basis für den Fuss- und Radverkehr im Quartier und sollte langfristig ebenfalls in hoher Qualität mit den Haupt- und Nebenrouten vernetzt sein.

Zur Schaffung von Datengrundlagen im Radverkehr, die im Speziellen der Evaluierung von Massnahmen sowie Kommunikation nach Aussen dienlich sind, sollten an relevanten Punkten Radzählstellen etabliert werden, deren Daten zentral gesammelt und ausgewertet werden. Hierzu liegen bereits Planungen vor, die seitens des Amts für Bau und Infrastruktur mit Unterstützung der Gemeinde Vaduz weiterverfolgt werden sollten.

Wesentlich zur Förderung des Radverkehrs ist zudem die Schaffung von Radabstellmöglichkeiten in hoher Qualität (gute Zugänglichkeit, überdacht, sicher, abschliessbar, komfortabel, beleuchtet, Lademöglichkeiten für e-bikes etc.) an wichtigen Quellen und Zielen. Darunter fallen Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (z. B. Marktplatzgarage/Post), öffentliche Einrichtungen (z. B. Verwaltung, Schulen, Universität) sowie Orte mit hohem Kunden- bzw. Publikumsverkehr (z. B. Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Städtle, Rheinpark Stadion). Neben diesen hochwertigen Radabstellanlagen sollte zusätzlich ein bedarfsgerechtes Angebot an Radbügeln bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden, um hier die Verknüpfung zwischen Rad und Bus zu fördern.

Mittel- bis langfristig wird zudem vorgeschlagen, als zusätzliches Angebot ein Radleihsystem in Vaduz zu etablieren, das unter anderem auch für Arbeitspendler (Bike and Ride) und touristische Zwecke genutzt werden kann. Mögliche Standorte hierfür sind insbesondere zentrale Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (Marktplatzgarage/Post), das Rheinpark Stadion, die Universität, das Städtle sowie Areale mit hoher Arbeitsplatz- und Einwohnerdichte (z. B. Neuguet, Wuhrweg, Auring).

Abb. 4: Radroutennetz Vision



6. Mobilitätsmanagement

Zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität und Reduktion der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr sollten parallel zum Ausbau der Infrastrukturangebote auch Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmarketing weiter ausgebaut werden, um eine ausgewogene Kombination von Push-and-Pull-Massnahmen anzubieten.

Zu den Pull-Massnahmen zählen insbesondere die genannten Ausbauten im Bereich der Infrastrukturangebote für Fuss- und Radverkehr und öffentlichen Verkehr sowie weitere Bemühungen im Bereich Mobilitätsmarketing und Mobilitätsmanagement.

Für ein umfassendes Mobilitätsmanagement sind auch Push-Massnahmen erforderlich. Push-Massnahmen sollten auch in anderen Bereich, wie beispielsweise in der Bauordnung, in Erwägung gezogen werden.

Beispiele für Pull-Massnahmen

- Ausbau Fuss- und Radwegenetz / Öffentlicher Verkehr
- Priorisierung öffentlicher Verkehr (Busspuren, Pfortnerung)
- Mobilitätsmarketing (Information, Werbung, Veranstaltungen)
- Beratung für betriebliches Mobilitätsmanagement (Erstberatung)
- Förderung von Aktionen und Veranstaltungen zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität (finanzieller Bonus oder Ähnliches)

Beispiele Push-Massnahmen

- Parkraumbewirtschaftung und -verknappung
- Fahrtenlimitierungen und -dosierung
- Lenkungsabgaben und fiskalische Steuerungselemente für Verkehrserreger
- Verpflichtung zur Erstellung von Mobilitätskonzepten für Verkehrserreger

7. Schlussbemerkungen

Der Verkehrsrichtplan ist als behördenverbindlicher Plan ein strategisches Planungs- und Koordinationsinstrument, das der konzeptionellen Beurteilung von verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekten von Planungen, Bauvorhaben und Massnahmen dient.

Mit der aktuellen Überarbeitung wurden wesentliche Inhalte überprüft und ergänzt, die für die Gemeindeentwicklung von Relevanz sind. Der vorliegende Verkehrsrichtplan stellt somit das grundlegende Planungswerkzeug für die nächsten Jahre dar und ersetzt mit seiner Verabschiedung den Teilrichtplan Verkehr des Richtplans der räumlichen Entwicklung aus dem Jahr 2012.

Eschen, 20.09.2017

Beilagen

Beilage 1: Richtwerttabelle

Beilage 2: Parkieranlagen Vaduz

Beilage 3: Massnahmen- und Prioritätenliste

Beilage 1: Richtwerttabelle



Beilage 1: Richtwerttabelle

| Strassenkategorie | Erschliessungsstrasse | Sammelstrasse | Hauptverkehrsstrasse |
|--|--|---|--|
| Eigentümer (i.d. Regel) | Private / Gemeinde | Gemeinde | Land |
| Hauptfunktion | - erschliessen - sich aufhalten - spielen | - sammeln - erschliessen - sich aufhalten | - durchleiten - verbinden - sammeln - (erschliessen) |
| Verkehrsstärke | ≤ 150 Kfz/h | ≤ 800 Kfz/h | ≥ 800 Kfz/h |
| Begegnungsfall - Regelfall - Engstelle - Ausweiche | PW / PW PW / RAD PW / LW bzw. BUS | PW / LW bzw. BUS LW bzw. BUS / RAD LW / LW bzw. BUS / BUS | LW / LW bzw. BUS / BUS |
| Fahrbahnbreite | gem. Norm (Geometrisches Normalprofil) | gem. Norm (Geometrisches Normalprofil) | gem. Norm (Geometrisches Normalprofil) |
| Geschwindigkeit | Tempo-30-Zone | 30 - 50 | 50 bzw. 50+ |
| Vorrangregelung | Rechtsvortritt | vortrittsberechtigt | Hauptstrasse |
| Fussverkehr | flächig (Koexistenz) | min. einseitiges Trottoir (2m+) | beidseitiges Trottoirs (2m+) (ausserorts nach Bedarf) |
| Fussgängerstreifen (FGS) | keine Fussgängerstreifen (Ausnahme: Schulumfeld, Seniorenheim, etc.) | - Fussgängerstreifen - (FGS mit Mittelinsel) | FGS mit Mittelinsel (ausserorts Querungshilfe nach Bedarf) |
| Radverkehr | flächig (Koexistenz) | flächig (Koexistenz) (Ausnahme: Tempo 50 bzw. hoher MIV, eigene Rad- verkehrsanlage anstreben) | Wenn Fläche vorhanden bzw. Querschnitt es zulässt, eigene Radverkehrsanlage anstreben |
| Öffentlicher Verkehr | Fahrbahnhaltestelle | - Fahrbahnhaltestelle - (Busbucht) | - Busbucht - (Fahrbahnhaltestelle) |
| Güter-/Schwerverkehr | nur Anlieferung | nur Anlieferung | ohne Einschränkung |
| Parken im Strassenraum | - Ausweisung mit Markierung - Anrainer und Besucher | nur punktuell, eingeschränkt | nur punktuell, eingeschränkt |

Beilage 2: Parkieranlagen Vaduz

Beilage 2: Parkierungsanlagen Vaduz (Stand 2017)

| Nr. | Gebiet | Parz. Nr. | Standort | öffentlich/ nicht öffentlich | Einstellplätze EP | Freistellplätze FP | Total öffentl. PP | Behinderten PP | Reservierte PP | Temporäre PP | Freie PP AFW* | Bemerkungen | Beilagen |
|--------------|--------------|-------------|---|---------------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-----------------|------------------|---|--|
| 1 | Neufeld | 1753 / 1754 | Schaanerstrasse / Schwimmbad | öffentlich | | 87 | 70 | 6 | 11 | 600 | | 87 PP gemäss geplanter Parkierung, temporär ca. 600 PP auf der Wiese möglich. Parplatzbewirtschaftung | Pachtvertrag Franz Schreiber |
| 2 | Ebaholz | 41 / 46 | Fürst-Franz-Josef-Strasse / St. Josefsgasse (Kapelle) | öffentlich | | 37 | 37 | | | | | max. 2 Std. entlang St. Josefsgasse (8 PP). Die restlichen PP bei der Fürst-Franz-Josef-Strasse nutzt die Gemeinde für öffentliche Zwecke. Keine Parkierungsbeschränkung | |
| 3 | Allmein | 137 | Rüfestrasse / Mehrzweckhalle | öffentlich | | 72 | 71 | 1 | | | | | |
| 4 | Allmein | 137 | Fabrikweg / Hochschule | öffentlich | | 101 | 101 | | | | | Die Hochschule kann primär die 101 PP entlang des Fabrikweges nutzen. | Mietvertrag mit dem Land Liechtenstein |
| 5 | Allmein | 137 | Fabrikweg | öffentlich | | 17 | 16 | 1 | | | | | |
| 6 | Allmein | 137 | Fabrikweg | öffentlich | | 8 | 6 | | 2 | | | 2 reservierte FP für Elektro KFZ der Uni | |
| 7 | Ebaholz | 114 | Schimmelgasse (Primarschule) | öffentlich | | 40 | 40 | | | | | Parkplatz für Primarschule Ebenholz und Besucher / im Bau | |
| 8 | Baholz | 164 | Fürst-Johannes-Strasse | öffentlich | | 14 | 14 | | | | | Diese stehen den Besucher der Tennisanlage ebenfalls zur Verfügung | |
| 9 | Rheinau | 2302 / 2305 | Rheinauweg / Familiengärten | öffentlich | | 35 | 35 | | | | | Schrebergärten | |
| 10 | Iraggell | 1007 | Iraggellstrasse | öffentlich | | 4 | 4 | | | | | | |
| 11 | Egerta | 491 | Egertastrasse (alte Sennerei) | öffentlich | | 19 | 19 | | | | | Bewirtschaftet, ohne zeitl. Beschränkung. Parkplatz zum Teil geteert und Hartbelag / im Bau | Parkingcard |
| 12 | Letf | 1283 / 1284 | Am Schrägen Weg | öffentlich | | 41 | 41 | | | | | Hohe Belegung durch Parkingcard | Pachtvertrag mit Andy Ospelt, 34 Parkingcard |
| 13 | Äuli | 699 | Letfstrasse | öffentlich | | 6 | 2 | | 4 | | | max. 2 Std., 3 PP sind vermietet an Sprenger + Partner | |
| 14 | Äuli | 705 | Äulestrasse | öffentlich | | 34 | 32 | 2 | | | | Öffentlicher Parkplatz, max 3h, bewirtschaftet. | |
| 15 | Städtli | 781 | Äulestrasse Parkplatz / Parkhaus Zentrum | öffentlich | 117 | 36 | 113 | 6 | 40 | | 20 | max. 3 Std., 34 PP im 2. UG und 6 PP im 1. UG werden vermietet. 20 PP der LGT, PP im 2. UG von der LGT gemietet sind ab 19.00 – 6.00h, an Feiertagen oder Wochenenden verfügbar. Das 2. UG ist max. 75% ausgelastet. | Mietvertrag 0619 mit der LGT AG, Dienstbarkeitsverfr. V/1318 Land Liecht. u. V/1360 A. Rechsteiner / Karin Ospelt, 36 Mietverträge |
| 16 | Rheinau | 2391 / 2391 | Rheinpark Stadion | öffentlich | | 361 | 358 | 3 | 72 | 276 | | Davon 29 Bus PP. 276 PP können zusätzlich auf dem Mehrzweckplatz zur Verfügung gestellt werden. Die PP sind max. 20% ausgelastet. | 72 Parkingcard Gemeinde davon 36 FCV |
| 17 | Äuli | 714 | Äulistrasse (Parkhaus Marktplatz) | öffentlich | 307 | 107 | 402 | 5 | 7 | | 407 | Davon 4 PP für Elektro KFZ, Zentrale Parkuhr, zusätzlich bietet die Gemeinde Monatskarten für CHF 150.00 an, ansonsten sind die Parkgebühren pro Std. von 7.00 – 17.00h. Abends, an Feiertagen oder Wochenenden sind die PP gebührenfrei. Gesamtes Untergeschoss für Parkingcard reserviert | Parkingcard |
| 18 | Beim Schloss | 897 | Bergstrasse | öffentlich | | 31 | 31 | | | | | Parkverbot von 21.00 – 6.00 h für Wohnwagen bzw. Wohnmobil | |
| 19 | Heiligkrüz | 828 | Heiligkreuz | öffentlich | | 19 | 19 | | | | | Zentrale Parkuhr, max. 3 Std. | |
| 20 | Heiligkrüz | 829 (20128) | Heiligkreuz (Parkhaus St. Florin) | öffentlich | 89 | | 74 | 4 | 11 | | | max. 2 Std., 30 PP in der Tiefgarage sind dem Haus St. Florin sowie PP der Gemeinde (Wohnungen) zugeordnet | 5 PP gemäss Mietvertrag Landesspital 6 PP Mieter und Betrieb Seniorenwohn. |
| 21 | Heiligkrüz | 1477 | St. Florinsgasse | öffentlich | | 5 | 3 | | 2 | | | Reserviert für Kath. Dompfarramt max. 2 Std. | |
| 22 | Heiligkrüz | 860 (20452) | St. Florinsgasse | öffentlich | | 34 | 34 | | | | | max. 3 Std. | |
| 23 | Underau | 812 / 1571 | Rhätikonstrasse / Auring | öffentlich | | 30 | 29 | 1 | | | | Besucher Spielplatz (befindet sich im Umbau!) | |
| 24 | Allmein | 137 | St. Luzistrasse | öffentlich | | 8 | 8 | | | | | Zentrale Parkuhr, unbeschränkte Parkdauer | |
| 25 | Möliholzröfi | 1126 | Mühleweg | öffentlich | | 38 | 36 | | 2 | | | | |
| 26 | Rüthli | 1792 | Marianumstrasse | öffentlich | | 38 | 25 | 1 | 12 | | | beidseitig entlang der Marianumstrasse | |
| 27 | Rüthli | 1770 | Schaanerstrasse | öffentlich | 71 | 27 | 96 | 2 | | | | Parkhaus und Parkplatz Süd / Im Parkhaus zusätzlich 54 Mofa-PP vorhanden. | |
| Total | | | | | 584 | 1249 | 1716 | 32 | 163 | 876 | 427 | | |

* AFW = PP sind abends, an Feiertagen und an Wochenenden frei

Beilage 3: Massnahmen- und Prioritätenliste

Beilage 3: Massnahmen- und Prioritätenliste

| Massnahmen | | Beschreibung | Priorität |
|--|------------------------------------|--|-----------|
| Motorisierter Individualverkehr (MIV) | | | |
| A.01 | Schaanerstrasse | Höchstgeschwindigkeit von 40 auf 30 km/h und Prüfung Verkehrsberuhigungsmassnahmen | |
| A.02 | Drescheweg | Signalisation als Tempo-30-Zone anstatt Begegnungszone und Prüfung Verkehrsberuhigungsmassnahmen | |
| A.03 | Erschliessung Neuguet | Signalisation als Tempo-30-Zone | |
| A.04 | Erschliessung Altrütti | Signalisation als Tempo-30-Zone | |
| A.05 | Obere Rüttigasse / Rheindamm | Reduktion Geschwindigkeit aufgrund F+R im Mischverkehr und Radroute oder Sperre für MIV | |
| A.06 | Korridorsicherung Landstrasse | Umsetzung der Korridorsicherung Landstrassen (laufend bzw. nach Anlass) | |
| A.07 | Korridorsicherung Gemeindestrassen | Erstellung Teilrichtpläne Verkehr für Korridorsicherung Gemeindestrassen | |
| A.08 | Erweiterung Hauptstrassennetz | polit. Diskussion über mögliche Korridore und Begleitmassnahmen weiterführen (Workshop mit GR) | |
| A.09 | Strassenraumgestaltung Äulestrasse | Vertiefung und Prüfung Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept Äulestrasse | |
| A.10 | Parkierungskonzept Quartiere | Ausarbeitung Parkierungskonzept für Quartiere (Schaffung geordneter Angebote und Organisation) | |
| A.11 | Parkraumbewirtschaftung | Etablierung flächendeckende Parkraumbewirtschaftung aller öffentlichen Stellplätze | |
| A.12 | Parkleitsystem | Etablierung eines Parkleitsystem für die öffentlichen Parkplätze | |
| A.13 | Altenbach / Mitteldorf | Prüfung und Umsetzung von Massnahmen zur Reduktion Schleichverkehr | |
| A.14 | Schimmelgasse | Prüfung Notwendigkeit Sperre | |
| A.15 | Mühleweg | Prüfung Verkehrsberuhigung Schulwegsicherung | |
| A.16 | Am Schrägen Weg | Prüfung Verkehrsberuhigung Schulwegsicherung | |
| A.17 | Tempo-30-Zonen | Informations- und Kommunikationsstrategie Parkieren auf Gehwegen und Trottoirs | |

Beilage 3: Massnahmen- und Prioritätenliste

| Massnahmen | | Beschreibung | Priorität |
|-----------------------------------|-----------------------------------|---|-----------|
| Öffentlicher Verkehr (ÖV) | | | |
| B.01 | Korridorsicherung Schienenverkehr | Sicherung und Freihaltung entsprechender Korridore für ein Schienenverkehr | |
| B.02 | Busspuren Landstrasse | Umsetzung Busspuren Landstrasse | |
| B.03 | Ortstaxi Vaduz | Ortstaxi testen und evaluieren | |
| B.04 | Ortsbus Vaduz | Abstimmung mit Liemobil und Prüfung der Varianten | |
| B.05 | Shuttle Rheinpark Stadion | Prüfung auf Potenziale in Verbindung mit Ortsbus | |
| B.06 | Verlegung Hst. Rütli | Verlegung Hst. Rütli in Fahrtrichtung Triesen | |
| Fuss- und Radverkehr (F+R) | | | |
| C.01 | Fuss- und Radbrücke Vaduz Nord | Realisierung F+R-Brücke | |
| C.02 | Radroutennetz | Sicherung und Ausbau Radroutennetz | |
| C.03 | Lückenschlüsse Wegenetz | Lückenschlüsse und Ausbau kleinteiliges F+R-Wege | |
| C.04 | Radverkehrsanlage Rheindamm | Prüfung und Umsetzung Radverkehrsanlage Rheindamm (Lochgasse bis Lettstrasse) | |
| C.05 | Radabstellanlagen | Ausbau und Erweiterung der Radabstellanlagen | |
| C.06 | Radleihsystem | Etablierung und Aufbau Radleihsystem | |

Legende Priorität

