

Agglomerationsprogramm 5. Generation

Teil 2/3: Massnahmenband

17. März 2025

AGGLOMERATION
WERDENBERG LIECHTENSTEIN

Bearbeitung

Denise Belloli
MSc in Geografie/SVI
Lisa di Lena
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI
Corina Leuch
MSc in Geografie
Michael Wüthrich
dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU
Daniel Baeriswyl
dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU
Manuela Weber
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme FSU
Stefanie Liebisch
Dipl.-Ing. (FH) Landespflege BSLA
Fabian Ilse
Dipl.-Ing. Landschaftsplanung/-architektur

Metron AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Auftraggeber

Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen **5**

1 Massnahmen Siedlung **6**
S1.1 Zentrums- und Bahnhofsgebiet Buchs 7
S1.2 Zentrums- und Bahnhofsgebiet Schaan 10
S1.3 Zentrumsgebiet Vaduz 13
S2.1 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Fokusgebiete Innenentwicklung für Wohn- und Mischgebiete 16
S2.2.1 Fokusgebiete Innenentwicklung Balzers, Gnetsch 19
S2.2.3 Fokusgebiete Innenentwicklung Balzers, Stegersbongert 21
S2.3.1 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohn- und Mischgebiete Buchs, Neuhof 23
S2.3.2 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohn- und Mischgebiete Buchs, Areal Ochsen (Pfrundgut) 26
S2.3.3 Fokusgebiete Innenentwicklung Buchs, Chrüzgasse 28
S2.4.1 Fokusgebiete Innenentwicklung Eschen, Bretscha 30
S2.4.2 Fokusgebiete Innenentwicklung Eschen, Dienstleistungsmeile Essanestrasse 32
S2.4.3 Fokusgebiete Innenentwicklung Eschen, Kernentwicklung Nendeln 35
S2.5.1 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohn- und Mischgebiete Gamprin, Unterbendern 37
S2.7.1 Fokusgebiete Innenentwicklung Triesen, Unterdorf 43
S2.8.1 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohn- und Mischgebiete Vaduz, Zentrumsstärkung 45
S2.8.2 Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohn- und Mischgebiete Vaduz, Heiligkreuz (altes Landesspital) 48
S3.1 Ausnützung Innenentwicklungspotenziale 50
S4.1 ESP Industriestrasse, Buchs 52
S4.2 ESP Güterstrasse, Buchs 55
S4.3 ESP Lagerstrasse, Buchs 58
S4.4 ESP Buchs, Fegern 61
S4.5 ESP Grabs, Werdenstrasse 64
S4.6 ESP Sennwald, Au 66
S4.7 ESP Arbeiten Fürstentum Liechtenstein 69
S5.1 Grösse Siedlungsgebiet 72
S6.1 ÖV-Erschliessungskriterien für Einzonungen 74
S7.1 Publikumsintensive Einrichtungen (Raum St. Gallen) 77
S7.2 Publikumsintensive Einrichtungen (Liechtenstein) 79

2 Massnahmen Landschaft **81**
L1.1 Siedlungsränder und Landschaftskammern entwickeln 82
L2.1 Freiraumnetz entwickeln 85
L3.1 Durchlüftung und Kaltluftversorgung des Siedlungsraums 87
L3.2 Hochwertiger und klimaangepasster Siedlungsfreiraum 90

3 Dokumentationsblätter **93**
D1 Siedlungsentwicklung Sargans 94
D2 Sargans – ZMB Pizol – Wartau 96
D3 Wartau, Neuer Bahnhalt Fährhütte 98

4 Eigenleistungen und nicht-infrastrukturelle Massnahmen Verkehr 99
MM1 Betriebliches Mobilitätsmanagement 101
MM2 Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen 103
PP1 Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung 105
PP2 Koordination Vorgaben private Parkierung 107
GV13 Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg - FL 109

5 Infrastrukturmassnahmen Verkehr (Einzelmassnahmen) 112
74.35.RF Sennwald/Ruggell, FVV Brücke 114
GV-3 BGK Buchs Stadtgrenze Grabs bis Tannenstrasse 116
GV-7 Grabs, Verbesserung Verkehrssicherheit im Dorfzentrum 118
ÖV-11 Buchs/Mauren/Sennwald/Wartau/Vaduz – Neue Bushaltestellen 120
ÖV-12 Vaduz – Heiligkreuz Vaduz: Busspur zwischen Lindenkreisel und Aukreisel 123
09.09.RF Haag/Gamprin, FVV-Brücke Haag – Gamprin FL 125
09.19 Gamprin, Neuroganisation Verkehrsführung in Unterbendern 127
GV-2 Haag/Gamprin, Neubau Rheinbrücke Haag–Bendern 130
MIV-4 Sevelen, Nordumfahrung 132
09.20 Gamprin, Strassenraumgestaltung «Eschner Strasse» 134
OEV-10 Gamprin, Umsteigeknoten Bendern Post 136
71.63 RF Buchs, Überführung SBB Rheincity – Industrie 138

6 Infrastrukturmassnahmen Verkehr: Massnahmenpakete mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge 140
FVV.P-A Massnahmenpaket FVV pauschal A-Horizont 141
FVV.P-B Massnahmenpaket FVV pauschal B-Horizont 146
STR.P-A Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum pauschal A-Horizont 149
STR.P-B Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum pauschal B-Horizont 152
BUS.P-A Massnahmenpaket Aufwertung Bushaltestellen pauschal A-Horizont 155

Anhang 158
1. Pläne Massnahmenverortung Massnahmenpaket FVV mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge 158
2. Pläne Massnahmenverortung Massnahmenpaket FVV mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge 162
3. Pläne Massnahmenverortung Massnahmenpaket FVV mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge 166

Vorbemerkungen

Beitragsberechtigte Massnahmen

Der vorliegende Massnahmenband beinhaltet alle Massnahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation. Beitragsberechtigt sind **Infrastrukturmassnahmen des A und B-Horizonts**. Folgende Massnahmen sind demnach **nicht beitragsberechtigt**, sind aber trotzdem Teil der Gesamtkonzeption und werden daher als Eigenleistungen aufgeführt:

- Massnahmen Siedlung
- Massnahmen Landschaft
- Eigenleistungen und nicht-infrastrukturelle Massnahmen Verkehr
- Dokumentationsblätter übergeordnete Massnahmen

Kostenübersicht Infrastrukturmassnahmen A und B-Horizont

Typ	Horizont	Total Kosten
Einzelmassnahmen	A-Horizont	30’900’000
Einzelmassnahmen	B-Horizont	6’700’000
Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr	A-Horizont	29’614’900
Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr	B-Horizont	2’254’900
Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A-Horizont	5’313’100
Pauschalpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	B-Horizont	350’000
Pauschalpaket Aufwertung Bushaltestellen	A-Horizont	250’000
Gesamttotal		**75’382’900**

1 Massnahmen Siedlung

Die Inhalte auf Seite Land Liechtenstein sind abgestimmt mit dem Landesrichtplan Stand Mai 2024.

Mn-Nr. 5G	Mn-Nr. 3G	Name	Horizont
S 1		**Entwicklung Zentrums- und Bahnhofgebiete**	
S1.1	SL 1	Zentrums- und Bahnhofsgebiet Buchs	A
S1.2	SL 2	Zentrums- und Bahnhofsgebiet Schaan	A/B
S1.3	SL 3	Zentrumsgebiet Vaduz	A/B
S2	SL 5	**Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Mischgebiete**	
S2.1		ESP und Fokusgebiete Innenentwicklung für Wohn- und Mischgebiete	A/B
S2.2		Fokusgebiete Innenentwicklung für Wohn- und Mischgebiete Balzers	A/B
S2.3		ESP und Fokusgebiete Innenentwicklung für Wohn- und Mischgebiete Buchs	A/B
S2.4		Fokusgebiete Innenentwicklung für Wohn- und Mischgebiete Eschen	A/B/C
S2.5		ESP für Wohn- und Mischgebiete Gamprin	A
S2.6		Fokusgebiete Innenentwicklung für Wohn- und Mischgebiete Grabs	A
S2.7		Fokusgebiete Innenentwicklung für Wohn- und Mischgebiete Triesen	B
S2.8		ESP für Wohn- und Mischgebiete Vaduz	A/B
S3		**Ausnützung Innenentwicklungspotenziale**	
S3.1	SL 6	Ausnützung Innenentwicklungspotenziale	
S4		**Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten**	
S4.1	SL4	ESP-A Buchs Industriestrasse	A
S4.2	SL4	ESP-A Buchs Güterstrasse	A
S4.3	SL4	ESP-A Buchs Lagerstrasse	C
S4.4	SL4	ESP-A Buchs Fegeren (zwei ESP gemäss kant. RP)	A
S4.5	SL4	ESP-A Grabs Werdenstrasse	B
S4.6	SL4	ESP-A Sennwald Au	A
S4.7	SL4	ESP- A Fürstentum Liechtenstein	A
S5		**Grösse Siedlungsgebiet**	
S5.1	SL7	Grösse Siedlungsgebiet	A, laufend
S6		**ÖV-Erschliessungskriterien für Einzonungen**	
S6.1	SL9	ÖV-Erschliessungskriterien für Einzonungen	A, laufend
S7		**Publikumsintensive Einrichtungen**	
S7.1	SL8	Publikumsintensiven Einrichtungen (Kanton St. Gallen)	A, laufend
S7.2	SL8	Publikumsintensiven Einrichtungen (Liechtenstein)	A, laufend

Hinweise zu Massnahmen AP3

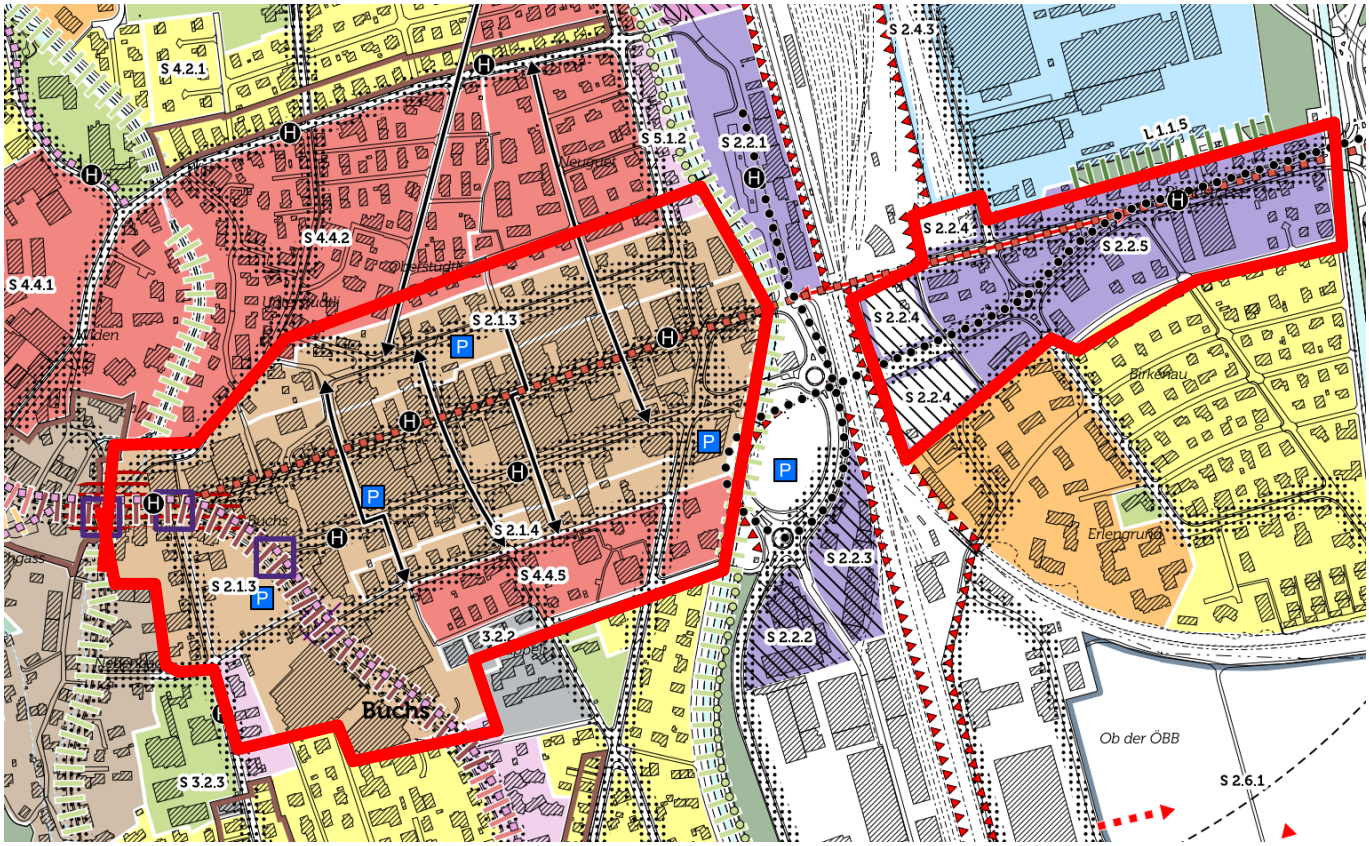
Folgende Massnahmen des AP 3. Generation wurden in der vorliegenden 5. Generation teils anders strukturiert oder in andere Massnahmen integriert:

Nr. AP3	Name	Begründung
SL 5	Bahnhofsgebiet Trübbach	entfällt
SL 5	Bahnhofsgebiet Sevelen	entfällt
SL 5	Bushaltestelle Haag	entfällt

S1.1 Zentrums- und Bahnhofsgebiet Buchs

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-1 aus AP 2. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle	Gemeinde Buchs
Beteiligte Stellen	Kanton St. Gallen Grundeigentümer



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 23.2.2023

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Buchs stellt zusammen mit Schaan und Vaduz eines der regionalen Zentren der Region dar und weist in Bahnhofsnähe mit Bussen und Bahn bereits ein gutes ÖV-Angebot auf. Westlich des Bahnhofs befindet sich das zu revitalisierende Areal «Güterstrasse» (siehe Massnahmenblatt S4.2). Östlich des Bahnhofs befindet sich der ESP Arbeiten Industriestrasse (siehe Massnahmenblatt S4.1) und südlich der ESP Arbeiten Lagerstrasse (siehe Massnahmenblatt S4.3)
Die Massnahmen um das Bahnhofsgebiet sind Teil der Massnahmen der Masterplanung Buchs. Die in einem Planungsbericht dargestellten Massnahmen wurden vom Gemeinderat 2010 im Grundsatz beschlossen. Die Gestaltung Bahnhofsplatz mit neuem Bushof und Veloparkierung ist abgeschlossen.

Der intakte Branchenmix (Detailhandel) im Ortszentrum (Bahnhofstrasse) macht Buchs zu einem beliebten Einkaufsort für die Region. Neben dem Einkaufen ist das Stadtzentrum mit diversen Restaurants, Bars und Jugendlokalen auch Ausgangsort für die Region. Da im Stadtzentrum das zentrumsnahe Wohnen ebenfalls gefördert werden soll, ergeben sich Konflikte zwischen dem Ziel, das Zentrum zu beleben und der Wohnnutzung. Mit der 5-geschossigen Kernzone sind die Voraussetzungen geschaffen, um eine dem Zentrum angemessene bauliche Dichte zu erreichen. Das Potenzial ist jedoch noch nicht ausgeschöpft.

Der Bereich Bahnhof, Bushof und der südliche Teil des ehemaligen Güterbahnareals (heute GI) soll sich als Teil des modernen Dienstleistungszentrums weiterentwickeln.

Beschrieb
Buchs soll als Regionalzentrum weiter gestärkt werden. Buchs soll entlang der Bahnhof- und Grünaustrasse sowie um den Bahnhofsplatz ein attraktives Zentrum für Wohnen, Einkauf, Ausgang, Aufenthalt, Dienstleistung und Verwaltung bilden. Die verschiedenen Nutzungen werden bestmöglich aufeinander abgestimmt, um Nutzungskonflikte auf ein Minimum zu reduzieren. Die bisherige bauliche Entwicklung mit einer qualitätsvollen Verdichtung wird fortgeführt. Unternutzte Parzellen werden schrittweise nachverdichtet. Dabei wird die Verkehrserschliessung des Zentrums sichergestellt.
Der östliche Bereich (Rheinstrasse) bietet sich durch Verknüpfung mit der Bahnhofstrasse für eine Erweiterung des städtischen Zentrums an.

a. Entwicklungsgebiet Stadtzentrum (Bahnhofstrasse) (Richtplan S 2.1): Bei Um-, Erweiterungs- und Neubauvorhaben sind unter Wahrung einer hohen Siedlungsqualität die Verdichtungsmöglichkeiten wahrzunehmen.
b. Entwicklungsachse Rheinstrasse: Die Flächen (Richtplan S 2.2.5) entlang der Rheinstrasse sollen durch eine bessere und vielfältigere Nutzung im Sinne eines Dienstleistungszentrums aufgewertet werden. Die Rahmenbedingungen müssen in ortsbaulichen Studien gefunden werden. Die Resultate sind in Form von Sondernutzungsplänen festzuhalten.

Entwicklungsgebiet ÜG südlich Lokremise (Richtplan S 2.2.4): Das übrige Gemeindegebiet südlich der Rheinstrasse soll eingezont und in das Dienstleistungszentrum integriert werden. Um eine städtebaulich gute Lösung zu erhalten, muss für das ganze Gebiet östlich der Bahngleise eine ortsbauliche Studie erstellt werden. Dabei bildet das Hochhauskonzept eine wichtige Grundlage. Die Planung soll nach der Realisierung des Hochhauses Chez Fritz in Angriff genommen werden (siehe Massnahmenblatt S 4.3).

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Zentren dienen der lokalen und regionalen Versorgung. In ihnen konzentrieren sich Dienstleistungen und Verkaufsnutzungen. Sie verfügen über attraktive öffentliche Räume; die historische Substanz wird erhalten und gepflegt. Die Verkehrsdrehscheiben vernetzen die einzelnen Verkehrsmittel optimal.
Bezug zu Teilstrategie	Die Bahnhofsgebiete und Zentren im urbanen Kernraum (Buchs, Vaduz und Schaan) sollen ihrer Lage und Funktion entsprechend weiterentwickelt werden. Die jeweiligen Nutzungspotenziale sind entsprechend ihrer Lage und räumlich angestrebten Funktion auszuschöpfen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Festlegung/Fortführung von Entwicklungsschwerpunkten in Zentren/Bahnhofsgebieten.

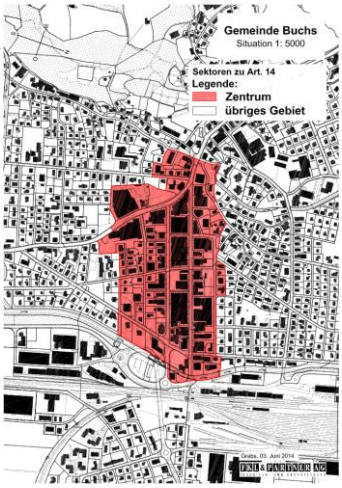
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessern Verbesserung im Langsamverkehr: Durchlässigkeit von Gebieten für den Langsamverkehr in Richtung Bahnhof werden gefördert.
Siedlung	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Mobilisierung der Baulandreserven und Verdichtung in Bahnhofsnähe.
Sicherheit	WK3: Verkehrssicherheit erhöhen Reduktion der objektiven und subjektiven Sicherheit: Die Verbesserung der Zugänglichkeit erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr.
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen: Die Förderung von FVV/ÖV verschiebt den Modalsplit hin zu den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern und verringert so Emissionen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Vernetzung FVV: Die westliche Anbindung des Bahnhofgebiets ist gemäss Aussage der Gemeinde gut. Die gleisquerende Verbindung West-Ost auf Höhe Fabrikstrasse soll im Zusammenhang mit der Entwicklung ESP Industrie erfolgen.

Parkierung: Gemäss Reglement über die Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen sind im rot bezeichneten Gebiet Reduktionen bei Beschäftigten (50%) und Kunden (30%) vorgesehen. Im Weiteren können gemäss Richtplan im Zentrum Parkplätze nur noch unterirdisch erstellt werden.



Gebietsinterne und arealübergreifende Abstimmung von Erschliessung und Erreichbarkeit rund um den Bahnhof Buchs

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	S 4.1 – ESP Industriestrasse, Buchs S 4.2 – ESP Güterstrasse, Buchs S 4.3 – ESP Lagerstrasse, Buchs 71.63 – Buchs, Überführung Rheincity – Industrie PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
18.8	1.4 ha Fläche von S 2.2.4	

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotenzial angestrebt	Arbeitsplatzpotenzial angestrebt
1'200	2'300	?	?

Nutzungsart

aktuell	zukünftig
Mischnutzung	Mischnutzung

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040
A-C	A-C

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	FVV	ÖV
Kapazität teilweise vorhanden, MIV-Anteil ist zu minimieren	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	siehe Ausgangslage	

Vorgesehene Planungsschritte

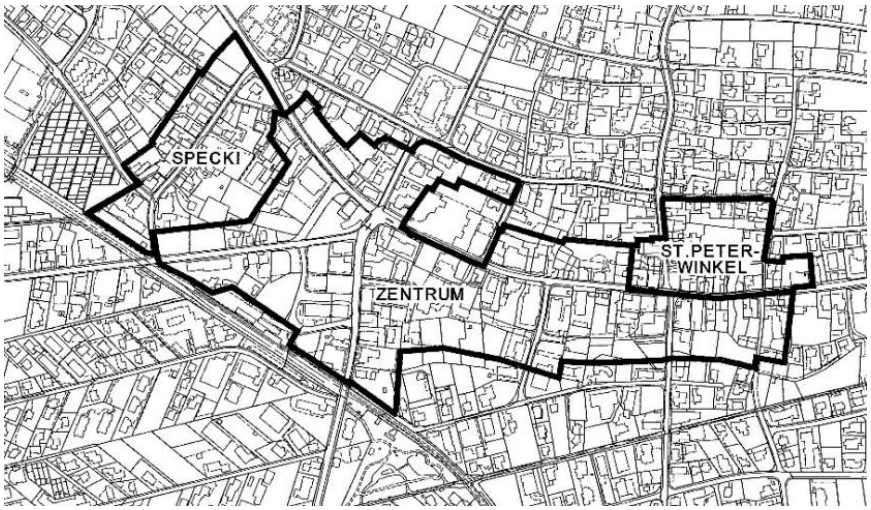
Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	– Erarbeitung Entwicklungszielsetzungen SBB (kürzlich gestartet) – Überarbeitung kommunale Richtplanung (läuft zurzeit) – Erarbeitung Studien und Konzepte – Überarbeitung Baureglement und Zonenplan (läuft zurzeit) – Umsetzung teilweise mit Sondernutzungsplanungen	Gemeinde

S1.2 Zentrums- und Bahnhofsgebiet Schaan

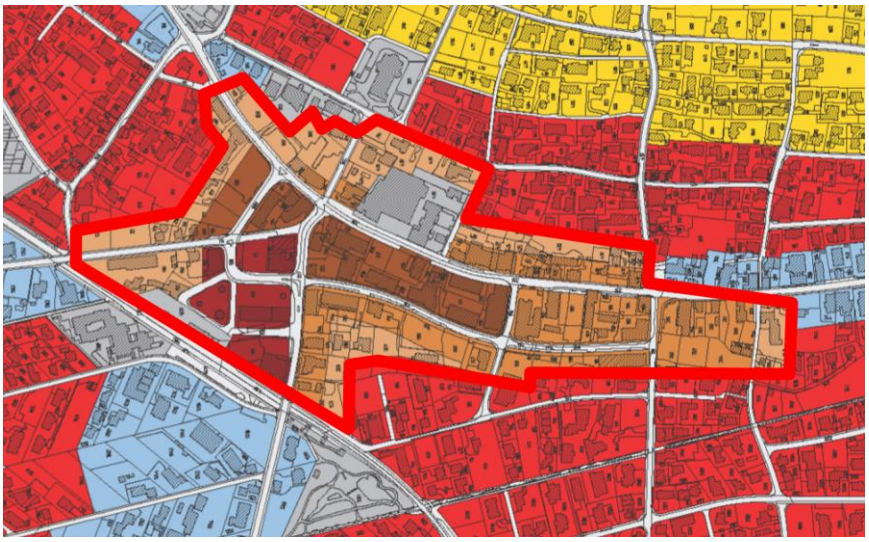
Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-2 aus AP 2. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Schaan

Beteiligte Stellen Land Liechtenstein
Grundeigentümer



Auszug aus Anhang Bauordnung, März 2021, Übersicht Perimeter von Richtplänen



Auszug aus Anhang Bauordnung, März 2021, Verdichtungskonzept für das Zentrumsgebiet

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Buchs im Werdenberg und Schaan-Vaduz im Liechtenstein bilden heute die funktionalen und geografischen Zentren der Region. Mit dem im Jahr 2010 eröffneten Bushof in Schaan und dem erarbeiteten Verdichtungskonzept, Entwicklungskonzept Bahnhofsdreieck sowie Freiraumkonzept für das Zentrum sind die Grundsteine für eine koordinierte und strategische Verdichtung und Arbeitsplatzschaffung an gut erschlossenen Lagen gegeben. Das Verdichtungskonzept wurde in der aktuellen Nutzungsplanung umgesetzt. Das Zentrum von Schaan wurde mit dem Buskonzept noch besser an den ÖV angeschlossen und die Drehscheiben-Funktion konnte weiter ausgebaut werden. Dadurch kann Schaan seine Position als wirtschaftliches, gesellschaftliches und kulturelles Zentrum stärken und vermehrt Zentrumsfunktion und Arbeitsplätze ansiedeln. Die Fussgängerverbindungen zum Zentrum und die Fahrradabstellplätze sind ausreichend vorhanden. Weiter wurden bereits verschiedene Massnahmen des Freiraumkonzepts umgesetzt.

Beschrieb
Die bereits laufenden Entwicklungstätigkeiten im Zentrum werden weiter mit gezielten nutzungs- und verkehrsplanerischen sowie städtebaulichen Massnahmen im Sinne der gewünschten Entwicklung unterstützt:

a. Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs sowie Anschluss an die überkommunalen Fahrradrouten sollen gemäss Fuss- und Radwegkonzept 2055 realisiert werden.
b. Weiterführung Aufwertung Freiräume um Bahnhof im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität und der städtebaulichen Qualität gemäss Freiraumkonzept.
c. Umsetzung des Verdichtungskonzepts durch diverse Gestaltungspläne (GP Bahnhofstrasse, GP Bahnhofdreieck / Hilti, GP Gamperdon)

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Zentren dienen der lokalen und regionalen Versorgung. In ihnen konzentrieren sich Dienstleistungen und Verkaufsnutzungen. Sie verfügen über attraktive öffentliche Räume; die historische Substanz wird erhalten und gepflegt. Die Verkehrsdrehscheiben vernetzen die einzelnen Verkehrsmittel optimal.
Bezug zu Teilstrategie	Die Bahnhofsgebiete und Zentren im urbanen Kernraum (Buchs, Vaduz und Schaan) sollen ihrer Lage und Funktion entsprechend weiterentwickelt werden. Die jeweiligen Nutzungspotenziale sind entsprechend ihrer Lage und räumlich angestrebten Funktion auszuschöpfen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Festlegung/Fortführung von Entwicklungsschwerpunkten in Zentren/Bahnhofsgebieten.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Die Verknüpfung der verschiedenen Netze (ÖV, Fuss, Velo) trägt zu einer Verbesserung des Gesamtsystems bei.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Die Aufwertung der Freiräume rund um den Bahnhof verbessern die Aufenthalts- und Siedlungsqualität.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Die Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr erhöht die objektive und subjektive Verkehrssicherheit.
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen: Die Verbesserung der Situation für die umweltfreundlichen Verkehrsträger fördert den Umstieg und führt so zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr
Siehe Massnahmenbeschrieb

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	ja
Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung ESP-Arbeiten gemäss Entwurf LRP Mai 2024
Bezug zu weiteren Massnahmen	L 2.1 – Freiraumnetz entwickeln L 3.2 – Hochwertiger und klimaangepasster Siedlungsfreiraum FVV.P-A Massnahmenpaket FVV pauschal A-Horizont

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
	14ha		

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
200	1800	?	?

Nutzungsart

aktuell	**zukünftig**
Mischnutzung	Mischnutzung

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	B/C	B/C

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	Kapazitätsgrenze in Spitzenstunden erreicht. Planungen zur Entlastung des Zentrums vom Durchgangsverkehr in Arbeit. Zusätzlicher MIV muss minimiert werden.	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	2021/2022	Nutzungsplanung (Zonenplan, Bauordnung)	Gemeinde

Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	A und B Horizont	Erarbeitung Sondernutzungspläne (GP Bahnhofstrasse, GP Bahnhofdreieck / Hilti, GP Gamperdon)	Gemeinde

S1.3 Zentrumsgebiet Vaduz

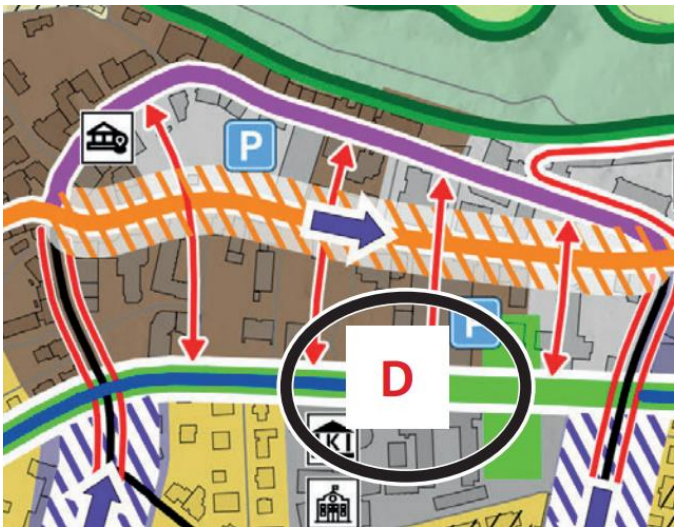
Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-3 aus AP 2. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Vaduz

Beteiligte Stellen Land Liechtenstein, Grundeigentümer



Auszug aus räumlichem Konzept Vaduz, 2022
(A = Zentrumsentwicklung)



Auszug aus räumlichem Konzept Vaduz, 2022
(rote Pfeile = Verbindungen Städtle – «Giessa»)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Vaduz ist Landeshauptstadt und Teil des funktionalen und geografischen Zentrums der Region. Vaduz ist ein qualitativ hochwertiger Finanzdienstleistungsstandort mit einem vielfältigen Kulturangebot.
Mit der Erarbeitung der Strategie Zentrumsentwicklung wurde 2018 der wesentliche Grundstein für eine gesamtheitliche, koordinierte zukünftige Entwicklung des Zentrums gelegt. Die Strategie wurden in einem partizipativen Prozess erarbeitet. Die Strategiebausteine stellen interdisziplinäre Handlungsfelder dar, welche die zukünftige Stossrichtung der Zentrumsentwicklung formulieren.
Gestützt darauf folgte 2022 das räumliche Konzept, welches die verschiedenen Planungen in Bezug zur räumlichen Entwicklung der Gemeinde zusammenbringt. Konkret für das Zentrumsgebiet wurden anschliessend städtebauliche Leitlinien erarbeitet, welche die strukturellen und städtebaulichen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung definieren. Das Gesamtkonzept zielt darauf ab, den vielschichtigen Ansprüchen als Wohnort, Geschäftszentrum und Landeshauptort gerecht zu werden.
Mit der Verlagerung der Reisebusse an die Peripherie, der Aufwertung des ÖV-Busterminals und der Äulestrasse sowie der damit verbundenen Chance, den Rathausplatz und den Markplatz neu zu gestalten, soll das Zentrum attraktiver werden. Mittels Schaffung von Treffpunkten, zusätzlicher Durchwegung und Fahrradabstellplätzen soll das Zentrum gut erreichbar und belebt werden. Damit bietet sich die Gelegenheit, dem Zentrum eine Adresse zu geben und es als wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und kultureller Ort zu stärken.

Beschrieb
Das Zentrum soll gemäss der Zentrumsstrategie und städtebaulichen Leitlinien zu einem Zentrum mit Fokus auf Kultur, Dienstleistungen, Verkauf, Bildung und Wohnen mit entsprechender Dichte weiterentwickelt werden. Die historischen sowie ortsbaulich wichtigen Strukturen sollen erhalten bleiben.
Während kurzfristige Massnahmen der Zentrumsstrategie bereits umgesetzt wurden, wird die gewünschte nutzungs- und verkehrsplanerische sowie städtebauliche Entwicklung mit gezielten Massnahmen erreicht:
- Reduktion des Verkehrs im Zentrum durch Verschiebung des Reisebus-Terminals an periphere Lage und Reduktion der Parkplätze im Zentrum.
- Schaffung eines urbanen Platzes beim Rathaus mit einer Vielfalt an Nutzungen und Funktionen zur Stärkung des städtebaulichen Mittelpunkts des Zentrums.
- Neugestaltung des Marktplatzes nach Reduktion der Parkplätze zu einem qualitativ hochwertigen Aussenraum.
- Verdichtung des Zentrums, wobei die hohe städtebauliche Qualität in formellen Planungsinstrumenten gesichert wird.
- Sicherung der Nutzungsdurchmischung zur Belebung des Städtles.
- Verbesserung der Durchwegung zwischen Giessen und Städtle für erhöhte Vernetzung.
- Erarbeitung BGK Äulestrasse, wobei der Gestaltung des Strassenraums Beachtung zu schenken ist.
- Neugestaltung des zentralen Busterminals für attraktiveren und stärkeren ÖV.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Zentren dienen der lokalen und regionalen Versorgung. In ihnen konzentrieren sich Dienstleistungen und Verkaufsnutzungen. Sie verfügen über attraktive öffentliche Räume; die historische Substanz wird erhalten und gepflegt. Die Verkehrsdrehscheiben vernetzen die einzelnen Verkehrsmittel optimal.
Bezug zu Teilstrategie	Die Bahnhofsgebiete und Zentren im urbanen Kernraum (Buchs, Vaduz und Schaan) sollen ihrer Lage und Funktion entsprechend weiterentwickelt werden. Die jeweiligen Nutzungspotenziale sind entsprechend ihrer Lage und räumlich angestrebten Funktion auszuschöpfen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Festlegung/Fortführung von Entwicklungsschwerpunkten in Zentren/Bahnhofsgebieten

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrs: Verschiedene Massnahmen (BGK, Parkplatzreduktion, Verschiebung Reisebusterminal, Durchwegung, Busterminal) tragen zu einer Verbesserung des Gesamtsystems bei.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Verdichtung im Zentrum und Konzentration der Nutzungen tragen dazu bei, das Innenentwicklungspotenzial auszuschöpfen. Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Die Aufwertung der grosszügigen Plätze im Zentrum (Rathaus, Marktplatz) sowie der Äulestrasse verbessern die Aufenthalts- und Siedlungsqualität.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Durch Reduktion des Reisebus- und Parkplatzverkehrs, Vernetzung für den Fussverkehr sowie die Aufwertung der Bushaltestelle und Äulestrasse wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gefördert
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen / Reduktion von Lärmemissionen: Der Wegzug des Reisebusterminals und die Reduktion der Parkplätze sowie die Freispielung der Plätze und Aufwertung der Strassenräume führen zu einer Reduktion von Luftschadstoff-, Lärm- und Treibhausgasemissionen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr
Siehe Massnahmenbeschrieb

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	ja
Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung ESP Arbeiten gemäss Entwurf LRP Mai 2024
Bezug zu weiteren Massnahmen	S 2.8.1 – Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohn- und Mischgebiete Vaduz, Zentrumsstärkung S 2.8.2 – Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohn- und Mischgebiete Vaduz, Heiligkreuz (altes Landesspital) L 2.1 – Freiraumnetz entwickeln L 3.2 – Hochwertiger und klimaangepasster Siedlungsfreiraum ÖV-11 - Mauren/Sennwald/Wartau/Vaduz – Neue Bushaltestellen ÖV-12 – Vaduz, Heiligkreuz Vaduz: Busspur zwischen Lindenkreisel und Aukreisel PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen
-

Gebiet

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
8.5 ha		

Umweltverträglichkeit
-

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotenzial angestrebt	Arbeitsplatzpotenzial angestrebt
100	2000	?	?

Nutzungsart

aktuell	zukünftig
Mischnutzung	Mischnutzung

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040
B	B

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	Kapazität teilweise erreicht	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	2018	Strategie Zentrumsentwicklung	Gemeinde
	2022	Räumliches Konzept	
	2023	Städtebauliche Leitlinien	
		Verkehrsversuch Äulestrasse	

Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	A-Horizont	– Klärung der offenen Fragen / Verhandlungen	Gemeinde
		– Projektwettbewerbe Rathausplatz und Marktplatz	
		– Überarbeitung Planungsinstrumente	
		– Umsetzung Neugestaltung Äulestrasse, Marktplatz, Rathausplatz	
	B-Horizont	– Städtebauliche Weiterentwicklung des Zentrums (Überprüfung Richtplan, Erarbeitung/Änderung Sondernutzungspläne)	

S2.1 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Fokusgebiete Innenentwicklung für Wohn- und Mischgebiete

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-5 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle	Gemeinden
Beteiligte Stellen	Grundeigentümer

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das Kernanliegen der Raumplanung ist, die Siedlungsentwicklung konsequent nach innen zu richten. Der zusätzliche Verkehr soll dabei möglichst über den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden. Dazu müssen genügend Kapazitäten für diese Verkehrsarten auf der Strasse oder der Schiene zur Verfügung stehen. Wo dies nicht möglich ist, sind bezüglich der Innenentwicklung und der Verkehrsqualität der Strasse, Prioritäten zu setzen und/oder flankierende Massnahmen in Betracht zu ziehen (z.B. weniger Nutzung, Priorisierung ÖV, FVV, Mobilitätskonzepte, PP-Vorgaben etc.).
Im Raum St. Gallen erarbeiten die Gemeinden gemäss kantonalem Richtplan (S13) eine Strategie zur Siedlungsentwicklung nach innen. Die Innenentwicklung und Siedlungsverdichtung sind gezielt zu lenken. Zentrale sowie gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Räume eignen sich für verdichtete Bebauungsformen. Gleichzeitig sind aber die notwendigen Freiraumqualitäten und naturnahen Grünräume zu sichern. An peripheren Lagen sollen im Gegenzug keine grösseren Verdichtungen stattfinden.
Gemäss dem Entwurf Landesrichtplan, Stand 1.5.2024 (S2) legen die Gemeinden, gestützt auf ein kommunales räumliches Konzept in der Ortsplanung (Richt- und Zonenplanung), Massnahmen zur Förderung einer hochwertigen baulichen Siedlungsentwicklung nach innen und Siedlungserneuerung fest. Sie prüfen und erlassen geeignete Massnahmen.
Baulandreserven mit einer grossen zusammenhängenden Fläche (ca. ab 10'000 m^2) in Bahnhofsnähe oder entlang der Hauptachsen des Regionalbusses sollen verdichtet entwickelt werden. Aufgrund der geringen Siedlungsdichte ist die Vergrösserung des Fahrgastpotenzials eine wesentliche Voraussetzung, um das ÖV-Angebot ausbauen zu können und dadurch die Attraktivität zu steigern und zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Dazu müssen massgeschneiderte Überbauungs- und Freiraumkonzepte entwickelt werden, deren Umsetzung in der Regel mit Sondernutzungsplänen planungsrechtlich gesichert wird. Die Konzepte beachten städtebauliche, wirtschaftliche, soziale (verschiedene Zielgruppen und Haushaltstypen) sowie ökologische Aspekte. Von grosser Bedeutung ist bei der inneren Verdichtung eine qualitativ hochwertige Entwicklung. Die «Adresse» und das Erscheinungsbild eines Areals sind entscheidende Faktoren für die Gewinnung von hochwertigen Arbeitsplätzen und Einwohnern, die einen hohen Lebensstandard erwarten. Mit konsensorientierten, kooperativen Entwicklungsprozessen (Eigentümer und öffentliche Hand) können beispielsweise Sondernutzungspläne entwickelt werden, welche solchen Qualitätsanforderungen entsprechen und die gleichzeitig einer Nachfrage am Markt (Unternehmen, Privatpersonen) genügen.
Im kantonalen Richtplan (Stand Februar 2023) und Landesrichtplan (Stand 1.5.2024) werden keine ESP für Wohnen und/oder Mischgebiete definiert bzw. verortet. Die Entwicklung der Siedlungen innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen soll jedoch in ausgewählten Schwerpunkten erfolgen.

ESP Wohn- und Mischgebiete / Fokusgebiete Innenentwicklung
Nach Möglichkeit soll ein Grossteil des Bevölkerungswachstums in Entwicklungsschwerpunkten (ESP) für Wohn- oder Mischnutzungen aufgenommen werden. Solche ESP sind grundsätzlich im urbanen Kernraum oder im kompakten Siedlungsraum vorzusehen.

Es werden folgende Kriterien für die **ESP Wohnen und Mischgebiete** definiert:
- Lage im urbanen Kernraum oder im kompakten Siedlungsraum
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse mind. C
- Mindestfläche ca. 1 ha oder Entwicklungspotenzial für mind. ca. 200 Personen (Einwohner/Beschäftigte) d.h. Möglichkeit für ca. 4- bis 5-geschossige Bauweise

Weiter werden in das Agglomerationsprogramm grössere und konkret anzugehende **Fokusgebiete Innenentwicklung** (Verdichtungsgebiete) aufgenommen. Die Selektion basiert auf folgenden Kriterien (in begründeten Fällen kann davon abgewichen werden):
- Vorhaben, die sich von der «Regelbauweise» absetzen und sich als Verdichtungs- oder Umstrukturierungsvorhaben auszeichnen, aber die Anforderungen an einen ESP nicht erfüllen
- Lage im urbanen Kernraum oder im kompakten Siedlungsraum
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse mind. D/C
- Mindestfläche ca. 1 ha oder Entwicklungspotenzial für mind. ca. 150 Personen (Einwohner/Beschäftigte) d.h. Möglichkeit für ca. 3- bis 4-geschossige Bauweise

Im Rahmen des AP 5 werden insbesondere Entwicklungsgebiete festgelegt, bei denen in den nächsten 10–15 Jahren (kurz- und/oder mittelfristig) eine konkrete Planung und/oder Umsetzung vorgesehen ist.

Beschrieb
Folgende ESP Wohn- und Mischgebiete werden definiert:
- 2.3.1 Buchs, ESP Neuhof
- 2.3.2 Buchs, ESP Areal Ochsen (Pfrundgut)
- 2.5.1 Gamprin, ESP Unterbendern
- 2.8.1 Vaduz, Zentrumsstärkung
- 2.8.2 Vaduz, Heiligkreuz (altes Landesspital)

Folgende Fokusgebiete Innenentwicklung werden definiert:
- 2.2.1 Balzers, Gnetsch
- 2.2.2 Balzers, Stegersbongert
- 2.3.3 Buchs, Chrüzgasse
- 2.4.1 Eschen, Bretscha
- 2.4.2 Eschen, Essanestrasse
- 2.4.3 Eschen, Kernentwicklung Nendeln
- 2.6.1 Grabs, Fabrikstrasse
- 2.7.1 Triesen, Unterdorf

Es sollen massgeschneiderte Überbauungs- und Freiraumkonzepte entwickelt werden, deren Umsetzung mit einem Sonderungsplan planungsrechtlich gesichert werden könnten, unter Berücksichtigung folgender generellen ESP-Ziele:
- Hohe Aussenraumqualität, Förderung der Biodiversität, klimaangepasste Freiraum- und Bebauungsstrukturen, Berücksichtigung des Lärmschutzes
- Wohnraumangebot nimmt Rücksicht auf spezielle Bedürfnisse (z.B. preisgünstiges Wohnen, generationenübergreifende Wohnkonzepte, ggf. flexible Wohnformen/Wohnungsgrundrisse)
- Prüfung eines Mobilitätskonzepts (inkl. Konzepte für autoarmes Wohnen an dafür geeigneten Lagen)
- Qualitätssichernde Verfahren vorsehen (z.B. Testplanung, Wettbewerb o.ä.), die insbesondere auch die Aussenraumqualitäten (Biodiversität, Freiräume) behandeln
- Berücksichtigung des Merkblattes TBA 002 «Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr» (nur im Kanton St. Gallen)

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Die Entwicklungsschwerpunkte sollen einen grossen Teil des Bevölkerungswachstums aufnehmen und sind folglich als grössere Arealentwicklungen zu planen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr
siehe Ausgangslage

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	Nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**	
	-	-	-	-

Umweltverträglichkeit -

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	-	-	-	-

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	Wohn- und Mischgebiete	Wohn- und Mischgebiete

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	-	-

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	-	**-**	**-**

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	-	-	-

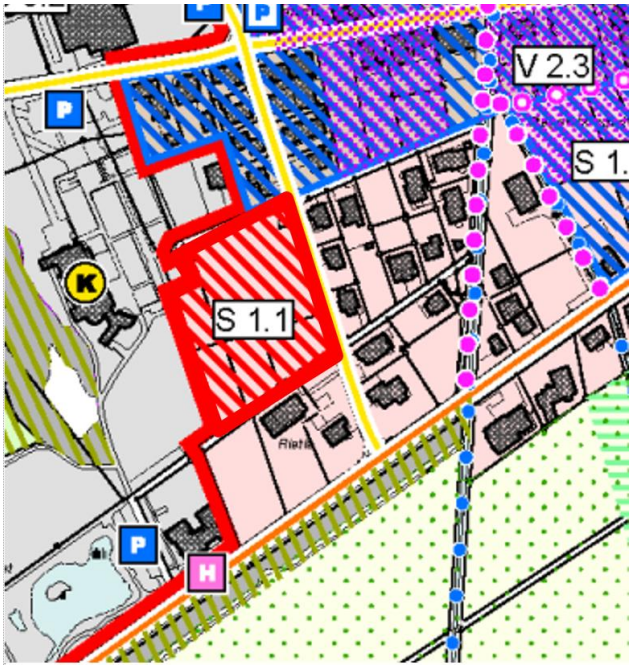
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	laufend	Die Gemeinden bezeichnen im Rahmen der Ortsplanungsrevision weitere ESP Wohn- und Mischgebiete und Fokusgebiete Innenentwicklung gemäss den aufgeführten Kriterien. Dabei können auch ggf. Flächen unter 1.0 ha in Betracht gezogen werden.	Gemeinden

S2.2.1 Fokusgebiete Innenentwicklung Balzers, Gnetsch

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Balzers

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug kommunaler Richtplan, Stand Oktober 2013

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das unüberbaute Gebiet (Richtplan S 1.1) befindet sich im Bereich des Zentrums von Balzers.

Beschrieb
Ortsbaulich und architektonisch gut gestaltete Überbauung und haushälterische Bodennutzung. Abstimmung Überbauung und Erschliessung. Für das Gebiet mit Überbauungsplan besteht ein öffentliches Interesse für eine bauliche Gestaltung und Einordnung.
Vorbereitung der Überbauung und Erschliessung (Bebauungskonzept, Baulandumlegung oder Grenzbereinigung und Planung Erschliessungsanlagen und Grünraumgestaltung).

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

-

Gebiet

Fläche (ha)	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
0.9	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
unbebaut	unbebaut	150 EW (150 EW / ha bei durchschnittlicher Bruttoausnützungsziffer von min. 0.8)	

Nutzungsart

aktuell	**zukünftig**
Wohnzone A (AZ 0.8)	Wohnzone A mit Überbauungsplanpflicht

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
B	B

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	**FVV**	**ÖV**
Kapazität vorhanden	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte

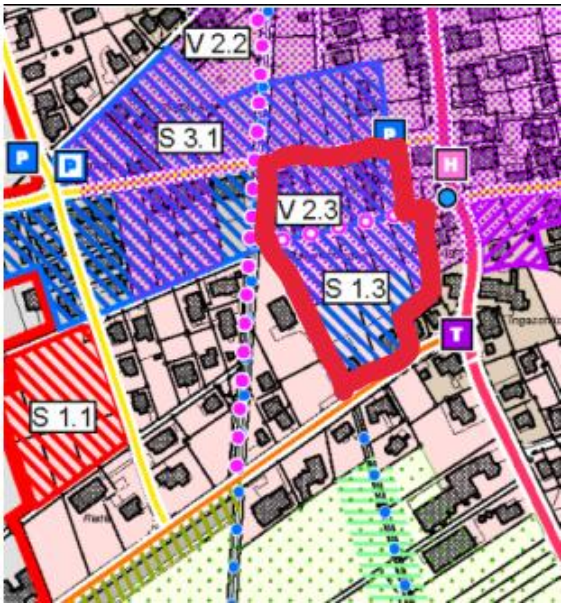
Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	– Gespräche mit den Grundeigentümern über ihre Bauabsichten – Einleitung Überbauungsplanverfahren (Bebauungskonzept, Baulandumlegung oder Grenzbereinigung und Planung Erschliessungsanlagen und Grünraumgestaltung)	Gemeinde

S2.2.3 Fokusgebiete Innenentwicklung Balzers, Stegersbongert

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Balzers

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug kommunaler Richtplan, Stand Oktober 2013

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das Gebiet (Richtplan S 1.3) befindet sich im Zentrum von Balzers. Innerhalb des Gebiets befinden sich grössere, nicht überbaute Flächen, welche noch nicht baureif sind.

Bebauungsstand: teilweise bebaut

Beschrieb
Ortsbaulich und architektonisch gut gestaltete Überbauung und haushälterische Bodennutzung. Abstimmung Überbauung und Erschliessung. Für das Gebiet ist eine Baulandumlegung oder Grenzbereinigung erforderlich und die Erschliessung für die Parzellen im Perimeter muss sichergestellt werden. Vorbereitung der Überbauung und Erschliessung (Baulandumlegung oder Grenzbereinigung und Planung Erschliessungsanlagen).

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

-

Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

-

Gebiet

Fläche (ha)	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
1.0	-	-

Umweltverträglichkeit

-

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
>50	>50	175 EB (175 EB / ha bei durchschnittlicher Bruttoausnützungsziffer von min. 1.0)	

Nutzungsart

aktuell	**zukünftig**
Wohnzone A (AZ 0.8) und Kernzone (AZ 0.95)	Wohnzone A (AZ 0.8) und Kernzone (AZ 0.95) mit Überbauungsplanpflicht

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
B	B

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	**FVV**	**ÖV**
Kapazität vorhanden	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte

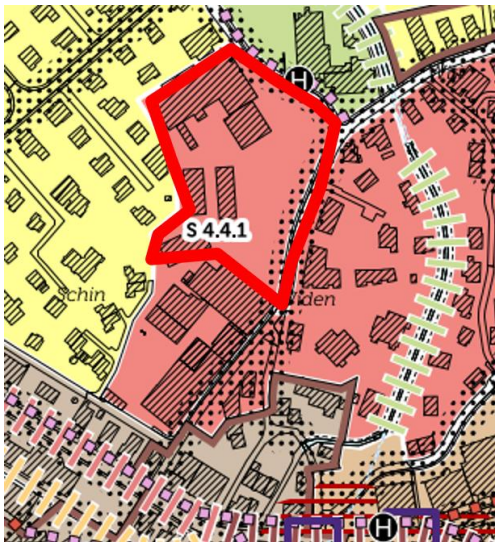
Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	– Gespräche mit den Grundeigentümern über ihre Bauabsichten – Einleitung Überbauungsplanverfahren (Baulandumlegung oder Grenzbereinigung und Planung Erschliessungsanlagen)	Gemeinde

S2.3.1 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohn- und Mischgebiete Buchs, Neuhof

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Buchs

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 23.2.2023

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Im Anschluss an das Zentrum soll das urbane Wohnen gestärkt werden. Zurzeit ist eine starke Nachfrage nach dieser Wohnform vorhanden. Durch die absehbare Zunahme der älteren Bevölkerungsschicht wird das zentrumsnahe Wohnen (kurze Wege zu den Versorgungseinrichtungen) in Zukunft noch zunehmen. Das Wohnangebot muss auch spezifisch auf dieses Segment ausgerichtet werden. Das Gebiet (Richtplan S 4.4.1) befindet sich westlich angrenzend an das Zentrum.

Anzahl Geschosse heute:	2 und 4
Bebauungsstand:	teilweise bebaut

Die vorhandenen Potenziale sollen genutzt und durch qualitätsvolle Nachverdichtungen, Neubauten und Umstrukturierungen ein attraktives Angebot an urbanem Wohnraum für Jung und Alt geschaffen werden. Mit den ergriffenen Massnahmen können gleichzeitig Grün- und Freiräume gesichert und die Aussenraumqualität verbessert werden.

Beschrieb
Das Gewerbe-Industriegebiet wird u.a. für moderne Wohnformen (z.B. Lofts) und für das Wohnen im Alter umgenutzt. Im südlichen Teil soll die gewerbliche Nutzung (mässig störend) beibehalten werden. Diese Entwicklung ist in einem Erschliessungs- und Bebauungskonzept festgehalten.
Die Stadt führt zurzeit mit den betroffenen Grundeigentümern das Gespräch. Denn die Ergebnisse aus dem Erschliessungs- und Bebauungskonzept sollen nun grundeigentümerverbindlich gesichert werden. Hierzu wird in einer Teiländerung der Nutzungsplanung die Parzelle in Wohnzone W4 und OeBA umgezont und mit einer Sondernutzungsplanpflicht versehen. Als nächstes ist die Verankerung der Ergebnisse des Konzepts in einer Sondernutzungsplanung vorgesehen.



Auszug Masterplan, 720° Architekten und Zonenplanentwurf vom 13.12.2021

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
	Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
	Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Neues Baureglement wird den Pflichtbedarf für Parkplätze leicht reduzieren. Mit der SNP können aber massgeschneiderte Erleichterungen gemacht werden.	
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	-	

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**	
	1.4 ha	-	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	-	50	280 EB ((bei 200 EB / ha bei durchschnittlicher Bruttoausnützungsziffer von min. 1.1)	

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	Gewerbe/Industrie (GI)	Wohnen W4 0.9 ha, OeBA 0.5 ha (AZ Masterplan W4 0.95, AZ Masterplan OEBA 1.26)

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	Grösstenteils C / kleiner Teil D	Grösstenteils C / kleiner Teil D

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	Kapazität vorhanden, Massnahmen zur Minimierung des MIV-Aufkommens sinnvoll	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		– Änderung Zonenplan (Umzonung einer Teilfläche in W und OeBA und Erlass Sondernutzungsplanpflicht) – Erarbeitung Sondernutzungsplan	Gemeinde

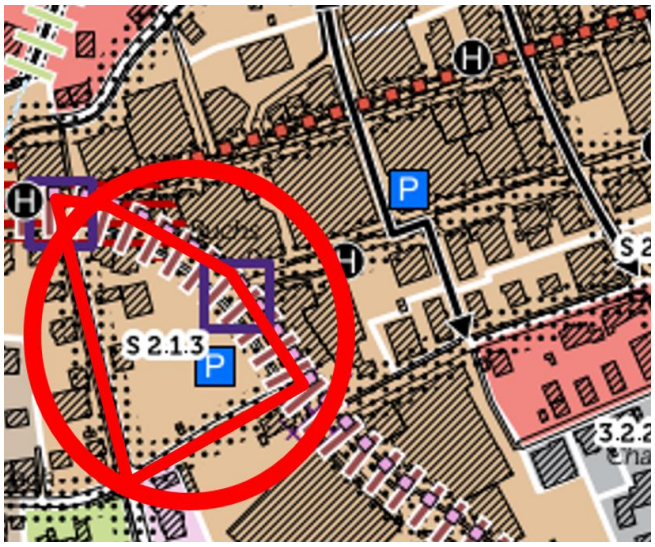
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		– Sondernutzungsplan: Ergebnis des Konzepts sichern	Gemeinde

S2.3.2 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohn- und Mischgebiete Buchs, Areal Ochsen (Pfrundgut)

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Buchs

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 23.2.2023

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das Areal (im Richtplan S 2.1.3 im Richtplantext S 2.1.2) ist von strategischer Bedeutung für die Gemeindeentwicklung. Es soll zum westlichen Zentrumsauftakt entwickelt werden.

Bebauungsstand: grösstenteils unbebaut

Beschrieb
Für das Gebiet ist ein parzellenübergreifendes Konzept zu erarbeiten, welches mit einem Sondernutzungsplan zu sichern ist. Mit diesem wird sichergestellt, dass eine qualitativ hochwertige Zentrumsüberbauung realisiert wird. Das Konzept muss mindestens folgenden Anforderungen genügen:
- Belebte EG mit entsprechender Umfeldgestaltung;
- Gebäudevolumetrie, welche der Auftaktfunktion entspricht;
- Reagieren auf unterschiedliche Baustrukturen und Strassenraumhierarchie;
- Fuss- und Veloverkehrsverbindungen.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Neues Baureglement wird den Pflichtbedarf für Parkplätze leicht reduzieren. Mit der SNP können aber massgeschneiderte Erleichterungen gemacht werden.

Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

-

Gebiet

Fläche (ha)	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**	
0.8	-	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
100	<50	160 EB (bei 200 EB / ha bei durchschnittlicher Bruttoausnützungsziffer von min. 1.1)	-

Nutzungsart

aktuell	**zukünftig**
K5a und K5c	Kernzone B21 mit SNP-Pflicht

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
Grösstenteils B / kleiner Teil C	Grösstenteils B / kleiner Teil C

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	**FVV**	**ÖV**
Kapazität vorhanden	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
-	– städtebaulicher Leitlinienplan wurde entwickelt	Gemeinde

Vorgesehene Planungsschritte

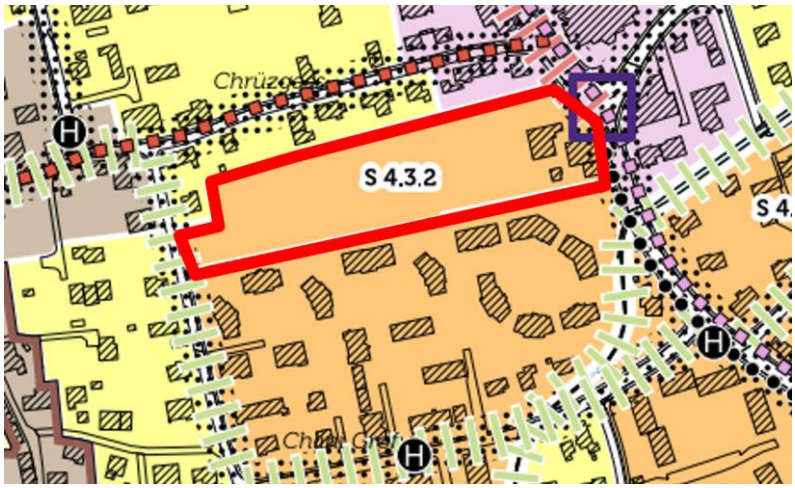
Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	– Zonenplan: Erlass Sondernutzungsplanpflicht – Überbauungsplan: Aufhebung/Änderung rechtskräftiger Überbauungsplan	Gemeinde

S2.3.3 Fokusgebiete Innenentwicklung Buchs, Chrüzgasse

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Buchs

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 23.2.2023

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Eine der Stärken von Buchs als Regionalzentrum stellen die urbanen Wohnmöglichkeiten in Gebieten mit höherer Dichte (kompaktes Wohnen) dar. Dieses Angebot soll aufrechterhalten werden. Das Gebiet Chrüzgasse (Richtplan S 4.3.2) befindet sich südlich des Zentrums im Bereich der Churerstrasse.

Bebauungsstand: unbebaut

Beschrieb
Das Areal (Richtplan S 4.3.2) wird zum verdichteten Wohnquartier (MFH) entwickelt. In der ersten Bautiefe ab der Churerstrasse wird eine Mischnutzung angestrebt. Im Schwerpunkt werden folgende Ansprüche definiert: Ortsbauliche Vermittlung zwischen grossformatiger Bauweise im Süden (MFH) und kleinteiliger EFH-Struktur im Norden, Besetzung des Strassenkreuzes, Integration in das umgebende Wegnetz, qualitätsvolles Freiraumangebot, unterirdische Sammelgaragierung.
Die bezeichneten Gebiete sind im Zonenplan in der Regel der Wohnzone mittlerer und hoher Dichte zuzuweisen. In intensiv genutzten Gebieten ist mit geeigneten Massnahmen der ökologische Ausgleich sicherzustellen.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Neues Baureglement wird den Pflichtbedarf für Parkplätze leicht reduzieren. Mit der SNP können aber massgeschneiderte Erleichterungen gemacht werden.

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

-

Gebiet

Fläche (ha)	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**	
1.4	-	-	-

Umweltverträglichkeit

-

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
unbebaut	unbebaut	210 EW (bei 150 EW / ha bei durchschnittlicher Bruttoausnützungsziffer von min. 0.8)	-

Nutzungsart

aktuell	**zukünftig**
W2 und WG2	W2 neu W3 mit SNP-Pflicht

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
C	C

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	**FVV**	**ÖV**
Kapazität vorhanden	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte

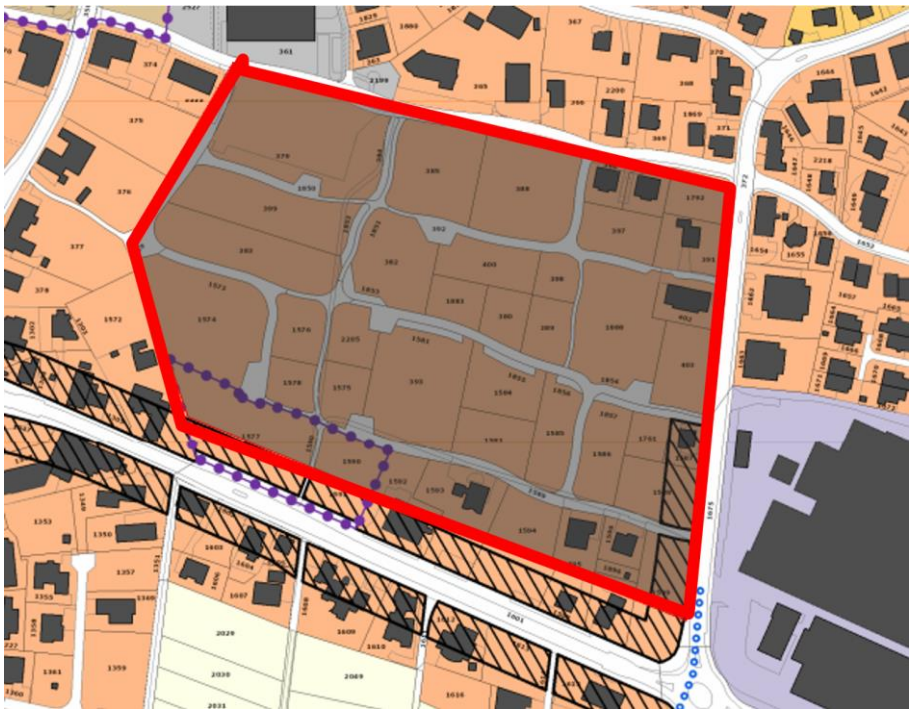
Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
kurzfristig	– Erschliessungs- und Bebauungskonzept mit Betrachtung umliegender Quartiere erarbeiten (kurzfristig) – Zonenplan: Erlass Sondernutzungsplanpflicht (kurzfristig) – Sondernutzungsplan: Ergebnis des Konzepts sichern	Gemeinde

S2.4.1 Fokusgebiete Innenentwicklung Eschen, Bretscha

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☒ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Eschen

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Ausschnitt Lageplan «ESP Bretscha», Geoportal Liechtenstein

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das unüberbaute Gebiet Gross Bretscha befindet sich anschliessend an den Zentrumsbereich von Mauern.

Beschrieb
Das Gebiet soll zur Innenentwicklung (Verdichtung) in Zentrumsnähe von Eschen beitragen sowie eine Verbindungsfunktion zur Essanestrasse und ins Zentrum von Eschen übernehmen. Das Naherholungsgebiet bzw. die Aussenraumgestaltung sollen in die Gebietsentwicklung einbezogen werden.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Erschliessung: Rückwärtig ab Kohlplatz und Dr. Albert Schädler Strasse
- Fuss- und Radwegverbindung zwischen Essanestrasse und Zentrum Eschen schaffen

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
4.5	-	-

Umweltverträglichkeit

-

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
unbebaut	unbebaut	675 EW (150 EW / ha bei durchschnittlicher Bruttoausnützungsziffer von min. 0.8)	

Nutzungsart

aktuell	**zukünftig**
Wohnzone A (max. AZ 0.8 / min AZ 0.7)	Wohnzone A mit Überbauungsplanpflicht

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
B/C	B/C

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	**FVV**	**ÖV**
Kapazitätsgrenze auf dem übergeordneten Netz in Spitzenstunden erreicht, Feinerschliessung funktioniert	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungsschritte

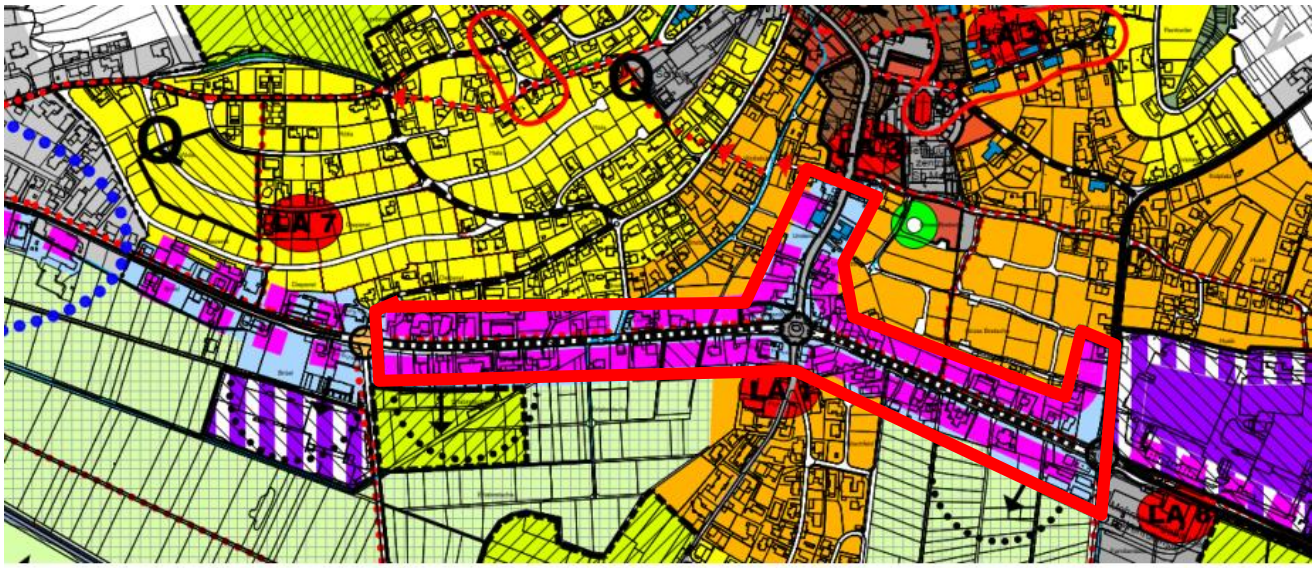
Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	- Überarbeitung Gemeinderichtplan (Überbauungsplanpflicht definieren / Erschliessung sicherstellen) - Gespräche mit Grundeigentümern - Einleitung Überbaungsplanverfahren	Gemeinde

S2.4.2 Fokusgebiete Innenentwicklung Eschen, Dienstleistungsmeile Essanestrasse

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Eschen

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Ausschnitt aus genehmigten Gemeinderichtplan

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Die Essanestrasse ist die Hauptverkehrsader der Gemeinde und gleichzeitig ein wichtiger Lebens- und Arbeitsraum. Im Verlauf der letzten Jahrzehnte hat der Verkehr auf dieser Achse stark zugenommen, wodurch die Wohn- und Aufenthaltsqualitäten des Strassenraums leiden und die Trennwirkung zwischen Nord (Ortskern von Eschen) und Süd (Flux) verstärkt wird.
In der Nutzungsplanung, Stand 2018 (öffentliche Auflage) ist die Zuweisung zur Dienstleistungszone vorgesehen.

Bebauungsstand: mehrheitlich bebaut

Beschrieb
Entlang der Essanestrasse und der St. Luzi-Strasse soll gemäss Gemeinderichtplan ein attraktives Dienstleistungszentrum des Unterlandes mit einem vielfältigen Nutzungsangebot entstehen. Eine attraktive Strassenraumgestaltung erhöht die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und schafft verbesserte Bedingung für den Rad- und Fussverkehr sowie den ÖV. Gleichzeitig ist die Durchleitungs- und Verbindungsfunktion der Landstrasse sicherzustellen. Die Essanestrasse soll Wohn-, Dienstleistungs-, Arbeits- und Verkehrsraum sein.
Die wichtigsten Eckwerte zu Bebauung, Erschliessung und Aussenraum sollen in einem Überbauungsplan über den gesamten Strassenabschnitt grundeigentümerverbindlich festgelegt werden. Entlang der Essanestrasse wird deshalb eine «Überbauungsplanpflicht Essanestrasse» festgelegt. Dabei soll der Überbauungsplan ausreichend Spielraum für künftige Bauprojekte belassen («So viel regeln wie nötig, so wenig wie möglich»). Es liegt ein Konzeptplan vor.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
	Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
	Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.
Abstimmung Siedlung und Verkehr	– Innerhalb des Mobilitätskorridors ist eine Busspur zwischen St. Luzi-Strasse in Richtung Bendern vorgesehen (siehe Entwurf Zukunftsbild Essanestrasse) – Fussgängerstreifen und Radweg innerhalb des Mobilitätskorridors vorgesehen (siehe Entwurf Zukunftsbild Essanestrasse)	
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	-	

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
	7	-	-

Umweltverträglichkeit -

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	300	650	1'050 EB (150 EB / ha bei durchschnittlicher Bruttoausnützungsziffer von min. 0.8)	

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	Wohnzone A	Dienstleistungszone (AZ max. 0.8 / AZ min 0.7) mit Sondernutzungsplanpflicht (AZ Erhöhung prüfen)

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	C	C

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	Kapazitätsgrenze auf dem übergeordneten Netz in Spitzenstunden erreicht, Massnahmen zur Optimierung in Planung	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**

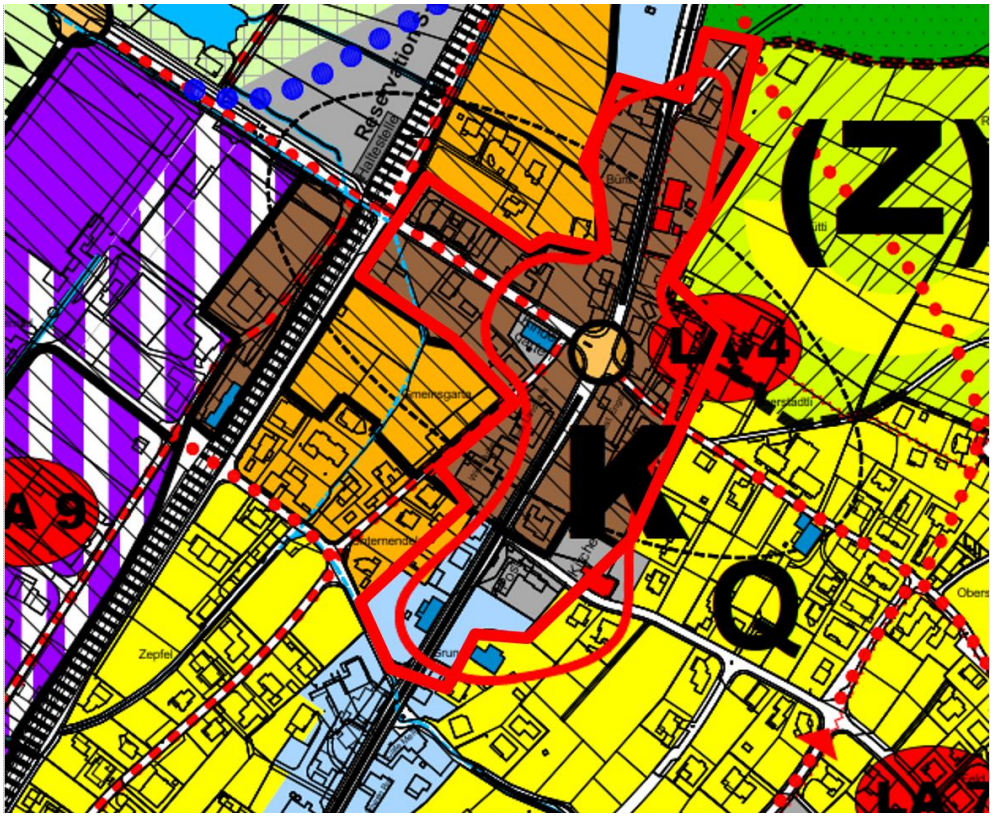
Vorgesehene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
		– Zukunftsbild Essanestrasse ist erarbeitet (Genehmigung noch ausstehend) – Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie Vorprojekt Strassenraumgestaltung / aktiver Landerwerb durch Gemeinde (läuft) – Erarbeitung von Sondernutzungsplänen gestützt auf die Zielsetzungen des Zukunftsbild bzw. der Konzepte	Gemeinde

S2.4.3 Fokusgebiete Innenentwicklung Eschen, Kernentwicklung Nendeln

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Eschen

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Ausschnitt aus genehmigten Gemeinderichtplan (LA 4 Kernentwicklung Nendeln)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der Ortskern von Nendeln erstreckt sich entlang der Feldkircher und Churer Strasse bis zum Hagen Haus. Der Dorfkern von Nendeln soll ortsbaulich aufgewertet und dadurch belebt werden. Ein Teilprojekt daraus ist die Realisierung eines Begegnungszentrums am Standort Alte Post. Hierfür wurde durch die Gemeinde ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Das Siegerprojekt befindet sich inzwischen im Bau und bildet künftig die südliche Eingangspforte ins Zentrum von Nendeln. Die nördliche Eingangspforte bildet das denkmalgeschützte Gebäudeensemble Hagen-Haus, welches derzeit saniert wird und durch den Einzug der internationalen Musikakademie reaktiviert werden soll.
Der Bereich rund um die Engelkreuzung wird in der revidierten Nutzungsplanung, Stand 2018 (öffentliche Auflage) der Kernzone zugewiesen, womit erhöhte bauliche Dichten möglich sind. Der südliche Bereich (Churer Strasse) wird der Dienstleistungszone zugewiesen. Es ist eine Sondernutzungsplanpflicht vorgesehen.

Bebauungsstand: mehrheitlich bebaut

Beschrieb
Der Dorfkern von Nendeln soll ortsbaulich aufgewertet und dadurch belebt werden. Dabei soll eine Innenentwicklung mit einer qualitätsvollen Verdichtung stattfinden und gleichzeitig die Belebung/Attraktivierung und Aufwertung des Ortskerns erreicht werden.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Bushaltestellen vorhanden; evtl. Aufwertung im Rahmen Strassengestaltung
- Verlegung Haltestelle Sebastianstrasse
- Querungen für Fussgänger sollen verbessert werden
- Bei Bahnhalt ÖV-Umsteigepunkt am Bahnhof vorsehen

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
6	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
150	50	900 EB (150 EB / ha bei durchschnittlicher Bruttoausnützungsziffer von min. 0.8)	

Nutzungsart

aktuell	**zukünftig**
Wohnzone A und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	Kernzone (Pflicht zur Erstellung einer Sondernutzugsplanung) / Dienstleistungszone (AZ max. 0.8 / AZ min 0.7)

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
C	C

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	**FVV**	**ÖV**
Kapazität vorhanden	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungsschritte

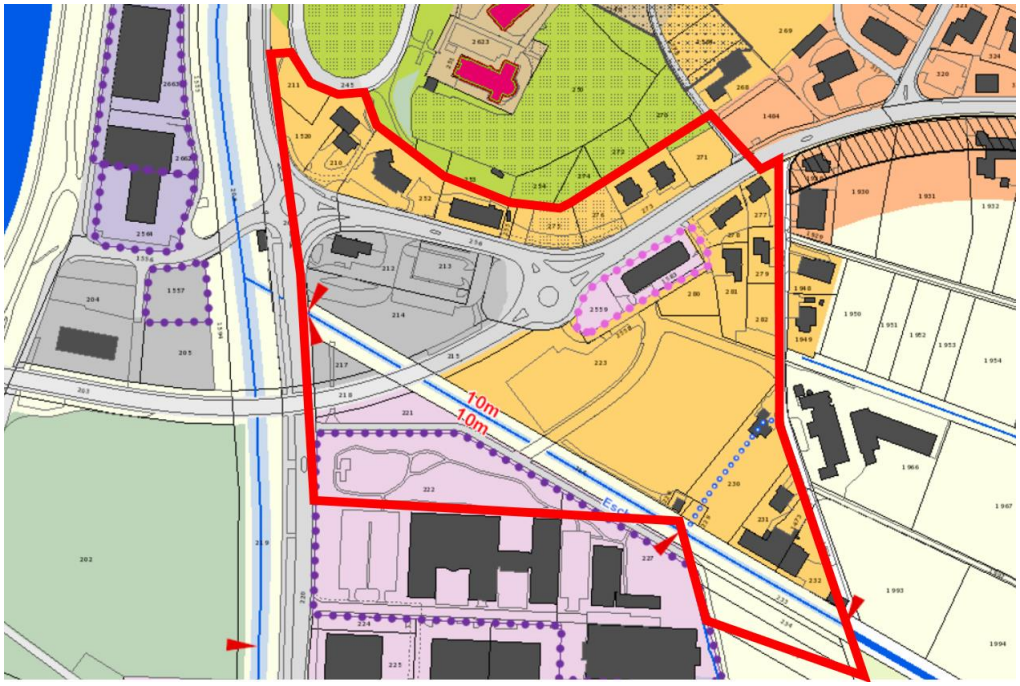
Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	- Zukunftsbild Essanestrasse ist erarbeitet (Genehmigung noch ausstehend) - Teilrichtplan «Strassenraum» wurde erarbeitet - Erarbeitung von Sondernutzungsplänen	Gemeinde

S2.5.1 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohn- und Mischgebiete Gamprin, Unterbendern

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Gamprin

Beteiligte Stellen Grundeigentümer, Land Liechtenstein (AHR, ATG, SSL)



Ausschnitt Zonenplan Gamprin



Ausschnitt Masterplanung Entwicklung «Unterbendern» (2024)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das Gebiet am Fuss des historischen Kirchhügels in Bendern ist heute ein regionaler Verkehrsknotenpunkt. Im Zentrum steht seit den 70er-Jahren der Strassenverkehr, welcher auch heute lediglich zu einem Viertel hausgemacht ist.

Bebauungsstand: grösstenteils unbebaut

Beschrieb
Im Zusammenhang mit der anstehenden Brückenerneuerung soll das Gebiet neugestaltet werden. Im Auftrag der Bevölkerung soll das Gebiet «Unterbendern» raumplanerisch neu konzipiert werden. Bereits wurden studentische Arbeiten, Projektstudien und Konzepte und eine ausgiebige öffentliche Mitwirkung als Grundlage, für die im Dialogverfahren erarbeitete Masterplanung, durchgeführt. Aus den laufenden Arbeiten kann folgende Entwicklungsabsicht entnommen werden:

Am Hangfuss vom historischen Kirchhügel Bendern soll auf einer Fläche von rund 4 ha ein lebendiges urbanes Zentrum mit höchster Aufenthaltsqualität und einem attraktiven Angebot für Jung und Alt entstehen. Die Entwicklung soll sich durch eine Vielfalt an Räumen, Gebäuden, Grünstrukturen, Nutzungen und Funktionen auszeichnen. Die Qualitäten sollen dabei durch Raumabfolge, Querbeziehungen, Erlebnisvielfalt und Nachhaltigkeit entstehen.

Eine hohe Angebotsdichte in Unterbendern soll dazu führen, dass man vom Einkauf und Naherholung über Arbeit und Gastronomie bis hin zur Kirche und Kultur den Grossteil des Alltags fussläufig bewältigen kann. Das Gebiet ist so zu gestalten, dass man zu Fuss, ohne an der Ampel warten zu müssen, vom zentralen Platz zu allen Baufeldern, aber auch bis zum Rhein, in die Schweiz, zur Kirche und nach Bendern kommt. Auch die Verbindung zum Industriegebiet und all seinen Dienstleistungen soll mit einem neuen Industrieweg erheblich verbessert werden. Der schon heute zweitwichtigste ÖV-Knotenpunkt des Landes soll neu gestaltet werden und eine hervorragende Anbindung an Ruggell, Haag, Schaan und Eschen ermöglichen.



Blick vom Kirchhügel auf den Platz

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Der MIV wird vom FVV sowie vom ÖV getrennt, was die Verkehrssicherheit erhöhen soll.
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- PHB Rheinübergang Haag–Bendern, Kanton u. Land (2020) bildete Basis für Verkehrskonzept
- Grundlegendes Gesamtverkehrskonzept mit Masterplanung erstellt
- Detaillierung Gesamtverkehrskonzept bzw. Erschliessung Baufelder wird zurzeit verfeinert
- Reduktion der Anzahl Parkfelder ist angedacht
- ÖV-Umstieg zukünftig am zentralen Platz (MIV frei)

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung 09.90 RF – Haag/Gamprin, FVV-Brücke Haag-Gamprin 09.19 - Gamprin, Neuorganisation Verkehrsführung in Unterbendern GV2 – Haag/Gamprin, Neubau Rheinbrücke Haag-Bendern 09.20 – Gamprin, Strassenraumgestaltung «Eschner Strasse» OEV-10 – Gamprin, Umsteigeknoten Bendern Post

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
4.0	-	-

Umweltverträglichkeit

-

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotenzial angestrebt	Arbeitsplatzpotenzial angestrebt
40	30	600 EB	600 AP

Nutzungsart

aktuell	zukünftig
Wohnzone 2, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Gewerbe A	Zentrumszone (Mischzone, bis 22 m) sowie ZÖBA

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040
B	B

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	FVV	ÖV
Verkehr und Erschliessung wird neu organisiert und Kapazitäten gewährleistet	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben, durch die Neuorganisation des Verkehrs eine deutliche Verbesserung für den FVV	Kapazität vorhanden, deutliche Verbesserung mit Neuorganisation Verkehr und Bushof

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
2020-2023	Entwicklung Unterbendern- Gemeinde Gamprin	Gemeinde
März 2024	Kenntnisnahme Masterplanung	Gemeinde/Land
Juni 2024	Öffentliche Präsentation Masterplanung	Gemeinde
Juni 2024	Bestellung fachliches Begleitgremium	Gemeinde

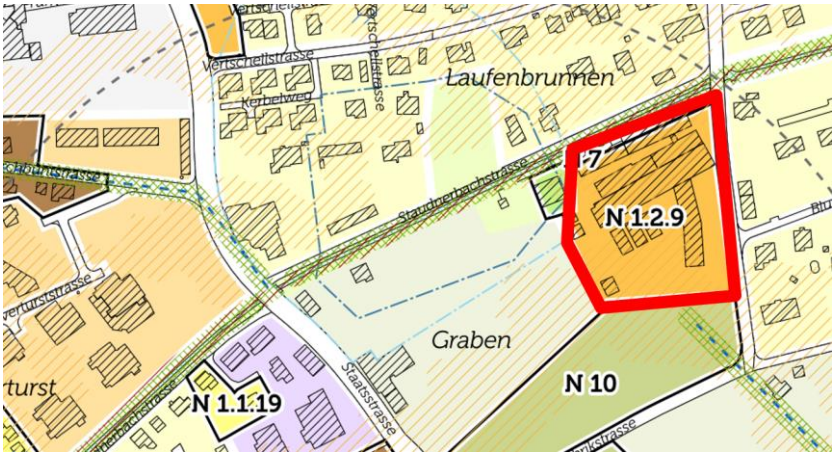
Vorgesehene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	2024	– Weitere Abklärungen/Studien Knoten u. Korridor	Land/Gemeinde
		– Finalisierung Studie Lage FVV-Brücke	Gemeinde/Land
		– Überarbeitung Bauordnung (Schaffung einer neuen Zone: Zentrumszone)	Gemeinde/Land
		– Zonenanpassung mit ÜP (Höhe und Baulinien)	Gemeinde/Land
		– Konkretisierung durch fachliches Begleitgremium	Gemeinde
		– Anforderungen an Baurechtsverträge definieren	Gemeinde
		– GEP, etc.	Gemeinde
	2025	– Vorprojekt neuer Korridor	Land
		– Temporäre Nutzung einzelner Baufelder	Gemeinde
		– Abschluss einzelner Baurechtsverträge	Gemeinde
		– Projektierung Erschliessungsarbeiten	Gemeinde
	2026	– Projektierung neuer Korridor	Land
		– Umsetzung Erschliessungsarbeiten	Gemeinde
	2027	Weitere Projektschritte / Umsetzungsarbeiten	Gemeinde/Land

S2.6.1 Fokusgebiete Innenentwicklung Grabs, Fabrikstrasse

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Grabs

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 9.11.22

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das Gebiet (Richtplan N. 1.2.9) ist der Gewerbe- und Industriezone zugewiesen, wird aber nicht mehr gewerblich-industriell genutzt. Das früher freistehende Areal liegt heute inmitten eines Wohngebiets. Es ist für eine gewerblich-industrielle Nutzung aus Gründen der Erschliessung und des Immissionsschutzes nicht mehr ideal und soll einer Wohnnutzung zugewiesen werden.

Bebauungsstand: bebaut (soll umstrukturiert werden)

Beschrieb
Das Gebiet soll dem Wohnen mittlerer Dichte zugewiesen werden. Durch einen Sondernutzungsplan soll eine verdichtete Bebauung gesichert werden. Entsprechende Baudichten, Massvorschriften sowie der gestalterische Übergang zur offenen Landschaft sind über ein Konzept zu regeln und zu sichern.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

-

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

-

Gebiet

Fläche (ha)	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**	
1.0	-	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
-	<50	150 EW (150 EW / ha bei durchschnittlicher Brutto-ausnützungsziffer von min. 0.8)	-

Nutzungsart

aktuell	**zukünftig**
Arbeitszone	Wohnzone W 14.8 mit SNP-Pflicht

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
D	D

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	**FVV**	**ÖV**
Kapazitäten vorhanden	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte

Termin	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
kurzfristig	– Anpassung Zonenplan (kurzfristig) – Erstellung Sondernutzungsplan (kurzfristig)	Gemeinde

S2.7.1 Fokusgebiete Innenentwicklung Triesen, Unterdorf

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Triesen

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Ausschnitt Zonenplan Triesen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das unüberbaute Gebiet Unterdorf befindet sich im rückwärtigen südlichen Bereich der Landstrasse in der Kernzone.

Beschrieb
Das Gebiet soll zur Innenentwicklung (Verdichtung) und Ergänzung des Zentrums von Triesen beitragen.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss- Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
3	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotenzial angestrebt	Arbeitsplatzpotenzial angestrebt
unbebaut	unbebaut	525 EB (175 EB / ha bei durchschnittlicher Bruttoausnützungsziffer von min. 1.0)	

Nutzungsart

aktuell	zukünftig
Kernzone mit Überbauungsplanpflicht (AZ 0.8 wird erreicht)	Kernzone mit Überbauungsplanpflicht (AZ 0.8 wird erreicht)

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040
C	C

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	FVV	ÖV
Kapazitätsgrenze auf der Landesstrasse zu Spitzenzeiten teilweise erreicht. Massnahmen zur Optimierung notwendig	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungsschritte

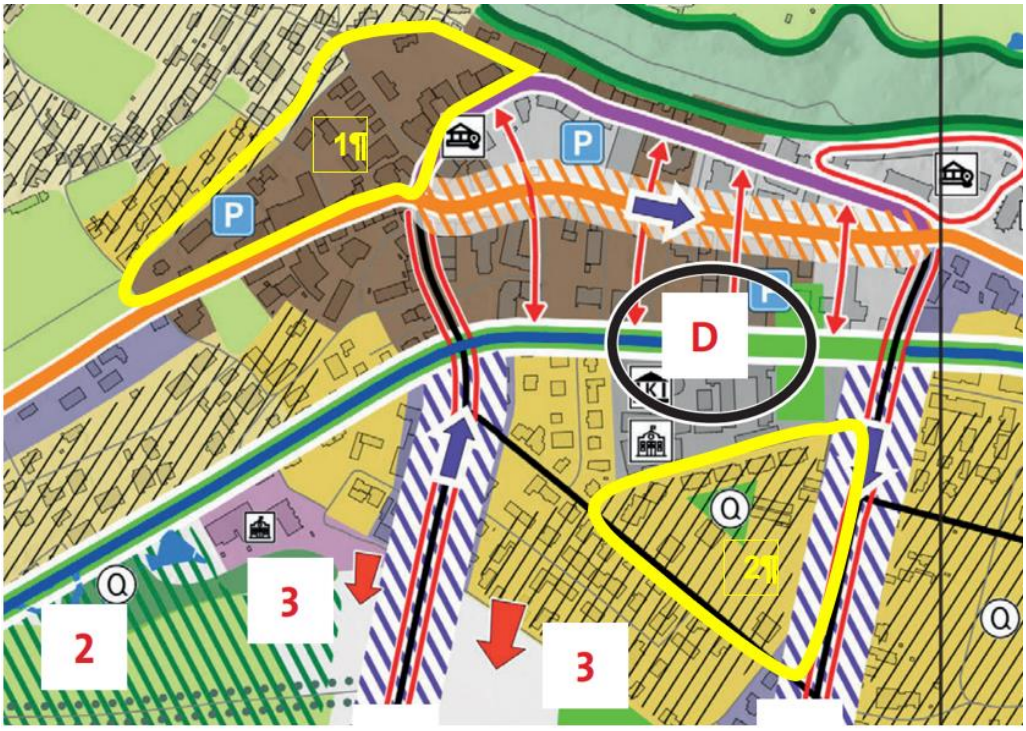
Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	– Baulandumlegung bzw. Erschliessungsplanung, Studie für Bebauung bereits erarbeitet – Einleitung Überbauungsplanverfahren	Gemeinde

S2.8.1 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohn- und Mischgebiete Vaduz, Zentrumsstärkung

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Vaduz

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Räumliche Strategie Zentrum, Auszug aus räumlichem Konzept Vaduz, 2022 Entwicklungs-/Umstrukturierungsgebiete Egerta-Altabach (1) und Toniäuli (2)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
In direkter Nähe zum Zentrum von Vaduz besteht grosses Potenzial zur Stärkung des Zentrums. Gestützt auf die Zentrumsstrategie 2018 sollen die Entwicklungskraft im Zentrum gebündelt und gleichzeitig die umliegenden Quartiere gestärkt werden.
Durch qualitätsvolle Nachverdichtungen, Neubauten und Umstrukturierungen soll das Potenzial der Quartiere aktiviert und eine attraktive Erweiterung des Zentrums geschaffen werden. Der Fokus liegt dabei auf der Erlangung eines Angebots an zentrumsunterstützenden Nutzungen, urbanem Wohnraum und Dienstleistungsflächen.
Im Gebiet Egerta-Altabach, das sich vom Städtle bis zum Rebberg der Hofkellerei, östlich der Landstrasse (Herrengasse), erstreckt, befinden sich grössere, nicht überbaute Flächen sowie bestehende ältere Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsbauten. Durch den zusätzlichen Raumbedarf eines ansässigen Dienstleistungsbetriebs ergab sich die Chance, die zukünftige Entwicklung und das Potenzial des nördlichen Bereichs gesamtheitlich zu betrachten. Dafür wurde 2022 ein Überbauungsplan in Rechtskraft gesetzt, welcher die zukünftige Entwicklung dieses Gebiets vorgibt. Für ein Teilgebiet wurde dabei ein Architekturwettbewerb durchgeführt, um die erhöhten Anforderungen an Architektur und Freiraum zu erreichen. Im südlichen Bereich, der zum Städtle zugehört, besteht seit 2007 ein Richt- und Überbauungsplan für die angestrebte Überbauung des Gebiets.
Das Gebiet Toniäuli befindet sich westlich des Vaduzer-Saals und des Schulareals, in unmittelbarer Nähe zum Zentrum. Innerhalb des Gebiets befinden sich Wohn- und Dienstleistungsbauten sowie eine Gärtnerei. Für die Entwicklung des Gebiets wurde 2005 ein Richt- und Überbauungsplan erarbeitet, welcher 2011 durch neue Richt- und Überbauungspläne ersetzt wurde. Die rechtskräftigen Richt- und Überbauungspläne (letzte Änderung 2024) sehen eine abgestimmte Bebauung mit Einzelbauten und gemeinsamen Tiefgaragen vor. Innerhalb der Bebauung ist ein grosszügiger Grünraum mit einem Quartierplatz und öffentlichem Fuss-/ Fahrradweg festgesetzt.

Anzahl Geschosse heute: 3-4, mit den Überbauungsplänen 4-5 Vollgeschosse
Bebauungsstand: mehrheitlich bebaut (überwiegend Altbestand)

Beschrieb
Gestützt auf den Überbauungsplan Egerta-Altabach (1) befindet sich derzeit die erste Etappe in Umsetzung. Für den südlichen Bereich wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Ideen zur Entwicklung des Gebiets erarbeitet, unter der Prämisse eine ortsbaulich bestmögliche Lösung zu erlangen. Im Vordergrund stand die Kombination von zentrumsunterstützenden Nutzungen wie Hotellerie und Wohnungen für Alt und Jung.
Im Gebiet Toniäuli (2) wurde in den vergangenen Jahren entlang des Schrägen Wegs, gestützt auf den Richt- und Überbauungsplan, mit der Umsetzung der strassenbegleitenden Bebauung begonnen. Derzeit befinden sich zwei Bauten in Erstellung.
Die im Südosten liegende Gärtnerei mit Treibhäusern möchte ihren Standort in den nächsten Jahren verlagern und die Flächen für eine Bebauung freigeben.

Mit der Umsetzung der vorliegenden Planungsinstrumente kann
- das Zentrum gestärkt und belebt,
- der Verkehr im Zentrum reduziert,
- Potenzial durch Umstrukturierungen/Verlagerungen aktiviert,
- Wohnraum in zentraler Lage angeboten,
- eine Verdichtung in unmittelbarer Nähe zu Zentrum, Schulen, Versorgung, Arbeitsplätzen erlangt,
- attraktive Quartiergestaltungen mit grosszügiger Durchgrünung geschaffen,
- eine verbesserte Durchwegung erreicht werden.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	S 1.3 – Zentrumsgebiet Vaduz L 3.2 Hochwertiger und klimaangepasster Siedlungsfreiraum ÖV-11 - Mauren/Sennwald/Wartau/Vaduz – Neue Bushaltestellen ÖV-12 – Vaduz, Heiligkreuz Vaduz: Busspur zwischen Lindenkreisel und Aukreisel PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
Je 3 ha (total 6 ha)	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotenzial angestrebt	Arbeitsplatzpotenzial angestrebt
200	950	?	?

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	Kernzone, Wohnzone, Dienstleistung	Kernzone, Wohnzone, Dienstleistung

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	B	B

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	Kapazitätsgrenze in Spitzenzeiten teilweise erreicht. Massnahmen zur Minimierung MIV sinnvoll	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		– Richt- und Überbauungsplan Städtli/Altabach – Richt- und Überbauungsplan Toniäuli – Überbauungsplan Egerta-Altabach	Gemeinde

Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		Egerta-Altabach: – Abschluss Umsetzung 1. Etappe Egerta-Altabach – Weitere Umsetzungen von Neubauten – Im südlichen Bereich Gespräche mit den Grundeigentümern über ihre Bauabsichten Toniäuli – Weitere Umsetzungen von Neubauten – Klärung Verlagerung Gärtnerei – Nach Verlagerung Gärtnerei Umsetzung Quartierplatz	Gemeinde

S2.8.2 Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohn- und Mischgebiete Vaduz, Heiligkreuz (altes Landesspital)

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Vaduz

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Räumliche Strategie Zentrum, Auszug aus räumlichem Konzept Vaduz, 2022

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das Areal des heutigen Landesspitals liegt in Zentrumsnähe an der Landstrasse. Mit der Abstimmung vom Juni 2024 wird das neue Landesspital auf dem Areal Wille (Zollstrasse) in Vaduz erstellt. Ziel ist die Eröffnung im Jahr 2029.
In direkter Nachbarschaft zum heutigen Landesspital befindet sich das LAK-Haus St. Florin, welches ein Zuhause für pflegebedürftige Menschen bietet. Aufgrund dessen sind Überlegungen zur Stärkung des Standorts für die Erweiterung von Alters- und Betreuungseinrichtungen und für Wohnnutzung im Gang. Für das Gebiet Heiligkreuz bietet sich, in der Gesamtbetrachtung mit den Flächen westlich der Landstrasse, die Chance, ein grosses, zentrumsnahes Areal weiterzuentwickeln, umzustrukturieren und neuauszurichten.

In unmittelbarer Nähe zum Zentrum soll das neue Potenzial genutzt sowie kurzfristig durch eine Zwischennutzung und mittel- bis langfristig durch eine qualitätsvolle Neubebauung/Umstrukturierung eine attraktive Erweiterung des Zentrums geschaffen werden.

Beschrieb
Im Räumlichen Konzept 2022 ist das Areal des Alten Spitals als strategische Reserve und für Zwischennutzungen freizuhalten. Für das gesamte Gebiet ist eine Nutzungsstrategie zu entwickeln.

Die Entwicklung des Gebiets leistet einen wesentlichen Beitrag zur
- Stärkung des Zentrums
- Reduktion des Verkehrs im Zentrum
- Aktivierung von Potenzialen im Bestand
- Erweiterung Alters-, Pflege und Betreuungseinrichtung sowie Alterswohnungen
- Kompetenzzentrum für das Alter (Koordinationsstelle aller Organisationen der Altershilfe)

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise im urbanen und kompakten Siedlungsraum an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Entwicklung der Siedlungen soll innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen an ausgewählten Schwerpunkten erfolgen. Ihre Lage und Erschliessung ist gut mit dem Verkehr und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV abgestimmt und mittels geeigneter Verfahren soll eine hohe Siedlungsqualität gesichert werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Verortung der ESP/Fokusgebiete Innenentwicklung Wohnen und Mischgebiete im Agglomerationsperimeter.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern: Durch die Siedlungsverdichtung an gut erschlossenen Lagen kann die Verlagerung auf verschiedene Verkehrsträger gefördert werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Siedlungsverdichtung wird nach innen und an gut erschlossene Lagen gelenkt.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen: Der Druck auf Siedlungserweiterungen wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	S 1.3 – Zentrumsgebiet Vaduz L 3.2 – Hochwertiger und klimaangepasster Siedlungsfreiraum ÖV-11 - Mauren/Sennwald/Wartau/Vaduz – Neue Bushaltestellen ÖV-12 – Vaduz, Heiligkreuz Vaduz: Busspur zwischen Lindenkreisel und Aukreisel PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
	1.3	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	50	400	?	?

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen / Mischnutzung	Mischnutzung

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	B	B

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	Kapazitätsgrenze in Spitzenzeiten teilweise erreicht. Massnahmen zur Minimierung MIV sinnvoll	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	2024	– Positive Abstimmung zu neuem Spitalstandort – Einsetzung Begleitgruppe für zukünftige Nutzung	Gemeinde

Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	A-Horizont	– Erarbeitung Nutzungsstrategie und Masterplan – Detaillierung Nutzungskonzept – Abstimmung mit Planungsinstrumenten / Erstellung Sondernutzungsplan – 2029: Auszug Landesspital – Start temporäre Zwischennutzung	Gemeinde
	B-Horizont	– Weiterentwicklung Gesamtquartier – Start Umstrukturierungen	

S3.1 Ausnützung Innenentwicklungspotenziale

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-6 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinden

Beteiligte Stellen Grundeigentümer

Bilder

Abbildungsbeschriftung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das Kernanliegen der Raumplanung ist, die Siedlungsentwicklung konsequent nach innen zu richten. Der zusätzliche Verkehr soll dabei möglichst über den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgefangen werden.
Im Raum St. Gallen erarbeiten die Gemeinden gemäss kantonalem Richtplan (S13) eine Strategie zur Siedlungsentwicklung nach innen. Die Innenentwicklung und Siedlungsverdichtung sind gezielt zu lenken. Zentrale sowie gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Räume eignen sich für verdichtete Bebauungsformen. Gleichzeitig sind aber die notwendigen Freiraumqualitäten und naturnahen Grünräume zu sichern. An peripheren Lagen sollen im Gegenzug keine grösseren Verdichtungen stattfinden.

Gemäss dem Entwurf Landesrichtplan (Stand 1.5.2024 (S2)) legen die Gemeinden, gestützt auf ein kommunales räumliches Konzept in der Ortsplanung (Richt- und Zonenplanung), Massnahmen zur Förderung einer hochwertigen baulichen Siedlungsentwicklung nach innen und Siedlungserneuerung fest. Sie prüfen und erlassen geeignete Massnahmen u.a. hinsichtlich einer auf den Ort bezogenen angemessenen Mindestdichte und stellen dabei sicher, dass diese realisiert werden kann und die Siedlungsökologie angemessen berücksichtigt wird. Im Kap. S 6.1-5 Haushälterische Bodennutzung wird festgehalten, dass bei Ein-, Um- oder Aufzonungen in WMK, oder anlässlich der Überprüfung der Ortsplanung, Mindestdichten vorzusehen (AZ oder entsprechendes anderes Nutzungsmass) sind:
- In den Zentren, Zentrumsgebieten und an weitern zentralen und mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklasse A bis C): AZ min. 0.8
- In den weiteren mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen (ÖV-Güteklasse A bis C): AZ min. 0.6
- In den weiteren Gebieten: AZ min. 0.4

Tiefere Dichten können dann vorgesehen werden, wenn gestalterische, ortsbauliche oder andere planungsrechtliche Gründe dies bedingen.
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein weist insgesamt eine für urbane Räume geringe Siedlungsdichte auf (Siedlungsdichte EW/ha im Jahr 2022 Region Werdenberg 20.6, Fürstentum Liechtenstein 22.5 und Schweizer Durchschnitt 25.6). Grund dafür scheint neben den eher tiefen Ausnützungsziffern die ungenügende Ausschöpfung dieser planungsrechtlichen Bestimmungen zu sein.
Aufgrund der geringen Siedlungsdichte ist die Vergrösserung des Fahrgastpotenzials eine wesentliche Voraussetzung, um das ÖV-Angebot auszubauen, dadurch die Attraktivität zu steigern und zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen.

Beschrieb
Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen beurteilen die Gemeinden ihre Innenentwicklungspotenziale. Besonders wichtig ist die Nachverdichtung in den gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (Güteklassen A, B und C). In diesen Bereichen wird eine Erhöhung der Ausnützungsziffer sowie eine Mindestausnützungsziffer geprüft und anschliessend in den Zonenplänen/Sondernutzungsplänen festgesetzt. Gleichzeitig sind aber die notwendigen Freiraumqualitäten und naturnahen Grünräume zu sichern.
Auf beiden Seiten des Rheins sollen die Gemeinden überdies eine aktive Bodenpolitik verfolgen, um Unternutzung und Brachen zu vermeiden.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Verdichtete Bauweise an gut mit dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr erschlossenen Lagen.
Bezug zu Teilstrategie	Die Innenentwicklungspotenziale sind unter Berücksichtigung des Ortsbildes und der Siedlungsqualität insbesondere an den gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (Güteklassen A, B und C) auszuschöpfen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Evaluation des Innenentwicklungspotenzials im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen und Vorgaben zur Förderung/Sicherstellung der verdichteten Bauweise (Erhöhung des Nutzungspotenzial).

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gesamtheitlichen Planung und Überbauung des ESP können grossflächige Überlegungen zur Mobilität zum Gesamtverkehrssystem der dahinterliegenden Arbeitszone angegangen werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Beplanung von brachliegenden resp. unbebauten Arbeitszonen innerhalb des Siedlungsgebiets schafft eine kompakte Siedlungsstruktur und reduziert den Siedlungserweiterungsdruck.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr	Lenkung der Siedlungsentwicklung an den mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen

Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**	
	-	-	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	-	-	-	-

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	Wohn-/Mischnutzung	Wohn-/Mischnutzung

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	-	-	-

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	-	-	-

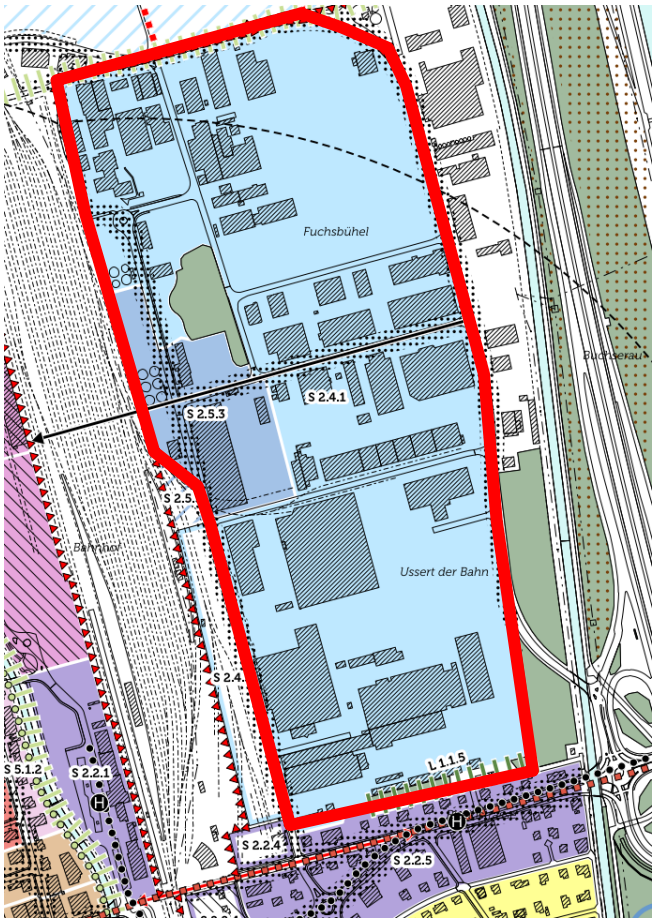
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	laufend	Umsetzung/Prüfung im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen und Sondernutzungsplänen an den entsprechenden Lagen	Gemeinden

S4.1 ESP Industriestrasse, Buchs

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-4 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde (der Kanton unterstützt die Gemeinde)

Beteiligte Stellen Grundeigentümer, Kanton St. Gallen (AWA, AREG)



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 23.2.2023

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der kantonale Richtplan bezeichnet das Gebiet als ESP-A. Dem Gebiet wird eine überkommunale Bedeutung zugewiesen. Der ESP-A ist vollständig eingezont (33 ha).
Das Areal verfügt über ein Verdichtungs- und Umnutzungspotenzial hin zu höherwertigen Produktionsnutzungen. Es handelt sich aktuell um ein robustes, unempfindliches Industrieumfeld. Die gute verkehrstechnische Erschliessung in der Nähe des Bahnhofs Buchs und dem Autobahnanschluss sprechen für eine fortlaufende Aufwertung bezüglich Nutzungen und Umfeld. Bei bestimmten unbebauten Flächen handelt es sich um Betriebsreserven, die bei Bedarf durch ortsansässige Unternehmen bebaut werden können.
Für das Areal beim ostseitigen Brückenkopf (Anker Ost) der geplanten Passerelle bestehen Ideen/Visionen für einen durchmischten städtischen Raum (Richtplan S.2.5.3).

Beschrieb
Um einen möglichst grossen Anteil des Pendlerverkehrs mit dem ÖV abwickeln zu können, wird das zukünftige Arbeitsplatzwachstum auf die gut erschlossenen Regionalzentren sowie auf die Standorte um die Bahnhöfe konzentriert.

a. Der Standort zwischen der Autobahn und den Gleisen wird zu einem attraktiven und wettbewerbsfähigen Industrie- und Gewerbepark (Wirtschaftspark Richtplan S 2.4.1) mit Schwerpunkt Produktion, Verkauf, Handel. Ein einheitlicher Gesamtauftritt soll zur Adressbildung beitragen.
b. Das Gebiet (Richtplan S.2.5.3) wird zu einem städtebaulichen Brückenkopf der Passerelle über das Bahnareal entwickelt. Es bietet urbanen Lebensraum für verschiedene Nutzungen wie Arbeiten, Wohnen, Bildung und Kultur. Der «Quartierwald Fuchsbühel» ist in die Planung einzubeziehen.
c. Vernetzung FVV: Die Erreichbarkeit des Bahnhofsgebiets mit dem Fuss- und Veloverkehr ist zu verbessern, indem attraktive und direkte Verbindungen über die Gleise hinweg sichergestellt werden. Die gleisquerende Verbindung West-Ost auf Höhe Fabrikstrasse soll im Zusammenhang mit der Entwicklung ESP Industrie bzw. dem Entwicklungsgebiet (Richtplan S 2.5.3) erfolgen.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Arbeitsplatzschwerpunkte konzentrieren Betriebe aller Grössen und unterschiedlicher Branchen an gut erschlossenen Standorten. Die Entwicklung und Verdichtung finden in Abstimmung mit der ÖV-Erschliessung statt.
Bezug zu Teilstrategie	Die überkommunalen Standorte auf der Schweizerseite sind bereits bekannt und im kantonalen Richtplan bezeichnet. Weitere überkommunale Arbeitsgebiete für die Region werden nicht vorgesehen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Neue Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze sind, mit Ausnahme der Mischgebiete, auf die in den Richtplänen bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten auszurichten. Die ESP Arbeiten sind bezüglich ihrer Nutzungsmöglichkeiten aufgrund ihrer Erschliessungs- und Lagequalitäten weiter zu differenzieren, priorisieren und etappieren.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gesamtheitlichen Planung und Überbauung des ESP können grossflächige Überlegungen zur Mobilität zum Gesamtverkehrssystem der dahinterliegenden Arbeitszone angegangen werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Beplanung von brachliegenden resp. unbebauten Arbeitszonen innerhalb des Siedlungsgebiets schafft eine kompakte Siedlungsstruktur und reduziert den Siedlungserweiterungsdruck.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

FVV:
- Die östliche Anbindung für Fussgänger und Velofahrer aus dem Industriegebiet an das Bahnhofsgebiet ist wenig komfortabel. Die gleisquerende Verbindung West-Ost auf Höhe Fabrikstrasse soll im Zusammenhang mit der Entwicklung des ESP bzw. dem Entwicklungsgebiet Anker Ost verbessert werden (Richtplan S 2.5.3, Massnahme 71.63 RF Überführung SBB Rheincity – Industrie C-Horizont).
- Kantonale Radroute führt westlich am Gebiet vorbei.

MIV:
- Kantonsstrasse führt östlich am Gebiet vorbei, der Ausbau Industriestrasse muss im Zusammenhang mit dem kantonalen Arbeitsplatzgebiet (Buchs Nord, STAK Nr. S-02 Langäuli) gelöst werden, Autobahnanschluss in weniger als 1 km Distanz

Öffentlicher Verkehr:
- Gebiet liegt in allen ÖV-Klassen (Busstation Güteklasse A in 400 m Abstand; Bahnstation Güteklasse A in 500 m Abstand)
- Anschlussgleise im Gebiet vorhanden

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	Ja
Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung
Bezug zu weiteren Massnahmen	S 1.1 – Zentrums- und Bahnhofsgebiet Buchs 71.63 – Buchs, Überführung Rheincity – Industrie PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**	
	33	0	0	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	100	1150	?	?

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	Arbeiten	Arbeiten/Verkauf/ Wohnen/Bildung usw.

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	A bis D	A bis D

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	Kapazität teilweise erreicht	Anschluss an das öffentliche Wegnetz gegeben, verbessert sich mit der Überführung SBB Rheincity – Industrie deutlich	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	Festlegung in kommunalem Richtplan kurzfristig	ESP-A: Festlegung in kommunaler Richtplanung, Gestaltungskonzept erarbeiten, Gestaltungsanforderungen bei Um- und Neubauten durchsetzen (Daueraufgabe)	Gemeinde
	Umsetzung Zonenplan und Baureglement kurzfristig	Anker Ost: Festlegung in kommunaler Richt- und Nutzungsplanung (Umzonung in Schwerpunktzone, Festlegen der Entwicklungsziele und Nutzungsart)	Gemeinde
	Umsetzung Sondernutzungsplan kurz bis mittelfristig	Städtebaulicher Ideenwettbewerb durchführen (Passerelle berücksichtigen) Aspekte der Störfallvorsorge berücksichtigen (kurz bis mittelfristig) Freiraumkonzept gesamtes Stadtgebiet ist Bestandteil der kommunalen Richtplanung	

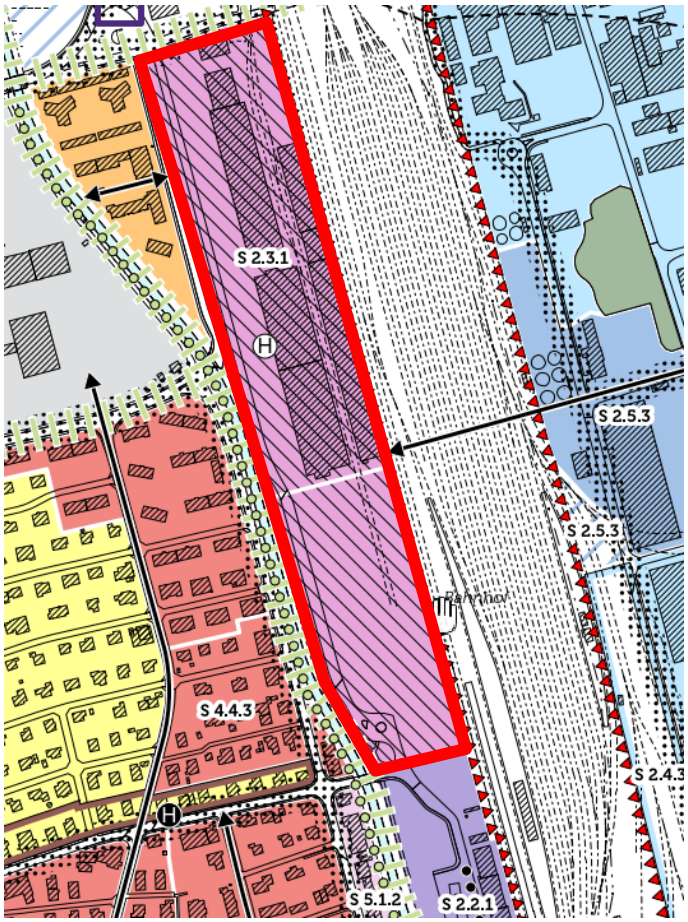
Weitere Hinweise:
Teilflächen mit Altlasten, nördliches Teilgebiet im Konsultationsbereich «Störfall Betrieb»

S4.2 ESP Güterstrasse, Buchs

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-1 aus AP 2. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde (der Kanton unterstützt die Gemeinde)

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 23.2.2023

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der kantonale Richtplan bezeichnet das Gebiet als ESP-A. Dem Gebiet wird eine überkommunale Bedeutung zugewiesen. Der ESP-A ist vollständig eingezont (7 ha).
Das Areal ist optimal direkt am Bahnhof gelegen, innerhalb des Regionalzentrums Buchs. Das Gebiet des ehemaligen Güterbahnareals wird von der SBB nicht mehr benötigt, weshalb das Areal für neue Nutzungen zur Verfügung steht. Das Gebiet soll vom Bahnhof her schrittweise gegen Norden entwickelt werden.
Im Bereich des Bahnhofs finden durch die Umgestaltung des Bushofs im Gebiet der heutigen Post und der Umnutzung des Güterbahnareals (Rheincity) in ein Wohn- und Dienstleistungszentrum zukünftig wesentliche Veränderungen statt (Richtplan S 2.3.1).
Nördlich der Wiedenstrasse erhielt die «Überbauung Rheincity» 2022 die Baubewilligung für eine verdichtete Wohnüberbauung (2. Etappe). Die Gestaltung Bahnhofsplatz mit neuem Bushof und Veloparkierung ist abgeschlossen.

Beschrieb
Eine langfristige Transformation des Areals ist geplant. Die Entwicklung erfolgt etappenweise von Süden nach Norden. Vorgesehen ist eine Umwandlung und Ermöglichung der Mischnutzung (Nutzungsmix aus wertschöpfungsintensiven Dienstleistungsbetrieben und hochwertigem Wohnen) an geeigneten Lagen.
Südlich Wiedenstrasse (1. Etappe): In unmittelbarer Nähe zum ÖV-Knotenpunkt Bahnhof Buchs soll sich ein modernes Dienstleistungszentrum mit hoher baulicher Dichte entwickeln. In diesem soll auch das Bedürfnis für Hotellerie- und Kongressnutzungen abgedeckt werden.
Nördlich Wiedenstrasse (3. Etappe): Für die 3. Etappe der Rheincity wird das Bauvolumen, die Nutzung und die Erschliessung aufgrund eines ortsbaulichen Wettbewerbs festgelegt. Die Resultate werden anschliessend in einem Sondernutzungsplan festgehalten.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Arbeitsplatzschwerpunkte konzentrieren Betriebe aller Grössen und unterschiedlicher Branchen an gut erschlossenen Standorten. Die Entwicklung und Verdichtung finden in Abstimmung mit der ÖV-Erschliessung statt.
Bezug zu Teilstrategie	Die überkommunalen Standorte auf der Schweizerseite sind bereits bekannt und im kantonalen Richtplan bezeichnet. Weitere überkommunale Arbeitsgebiete für die Region werden nicht vorgesehen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Neue Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze sind, mit Ausnahme der Mischgebiete, auf die in den Richtplänen bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten auszurichten. Die ESP Arbeiten sind bezüglich ihrer Nutzungsmöglichkeiten aufgrund ihrer Erschliessungs- und Lagequalitäten weiter zu differenzieren, priorisieren und etappieren.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gesamtheitlichen Planung und Überbauung des ESP können grossflächige Überlegungen zur Mobilität zum Gesamtverkehrssystem der dahinterliegenden Arbeitszone angegangen werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Beplanung von brachliegenden resp. unbebauten Arbeitszonen innerhalb des Siedlungsgebiets schafft eine kompakte Siedlungsstruktur und reduziert den Siedlungserweiterungsdruck.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

FVV:
- Gebiet liegt direkt am Bahnhof
- Regionale Radroute führt westlich am Gebiet vorbei
- Die Verbindung mit dem Campus wird für den FVV verbessert

MIV:
- Kantonsstrasse südlich in 500 m
- Autobahnanschluss in 1 km Distanz

Öffentlicher Verkehr:
- Gebiet liegt in allen ÖV-Klassen (Busstation Güteklasse A in 50 m Abstand; Bahnstation Güteklasse A in weniger als 500 m Abstand)
- Anschlussgleise im Gebiet vorhanden

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	Ja
Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung
Bezug zu weiteren Massnahmen	S 1.1 – Zentrums- und Bahnhofsgebiet Buchs PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
7	0	0

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	-	-	?	?

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	Wohn- und Gewerbe	Wohnen / Wohn- und Gewerbe

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	A bis C	A bis C

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	Kapazität vorhanden	Anschluss an die öffentlichen Netze gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		Siehe Ausgangslage	

Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	Umsetzung Sondernutzungsplan kurz bis mittelfristig	Südlich Wiedenstrasse (1. Etappe): (kurz- bis mittelfristig) – Hotellerie und Kongressnutzung bei Bahnhof realisieren – Öffentliche Erdgeschossnutzungen – Gestaltung öffentlicher Raum – Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität – Erschliessungskonzept erarbeiten – Gestaltungskonzept Bushof – Umsetzung in Sondernutzungsplan	Gemeinde
	Umsetzung Zonenplan und Baureglement kurzfristig Umsetzung Sondernutzungsplan langfristig	Nördlich Wiedenstrasse (3. Etappe) (langfristig) – Wettbewerb (es soll das Bauvolumen, die Nutzung und die Erschliessung aufgrund eines ortsbaulichen Wettbewerbs festgelegt werden) – Umzonung in Schwerpunktzone – Umsetzung in Sondernutzungsplan (zurzeit bestehen aber noch langjährige Baurechte mit angesiedelten Unternehmungen z.B. DHL) – Freiraumkonzept gesamtes Stadtgebiet ist Bestandteil der kommunalen Richtplanung	Gemeinde

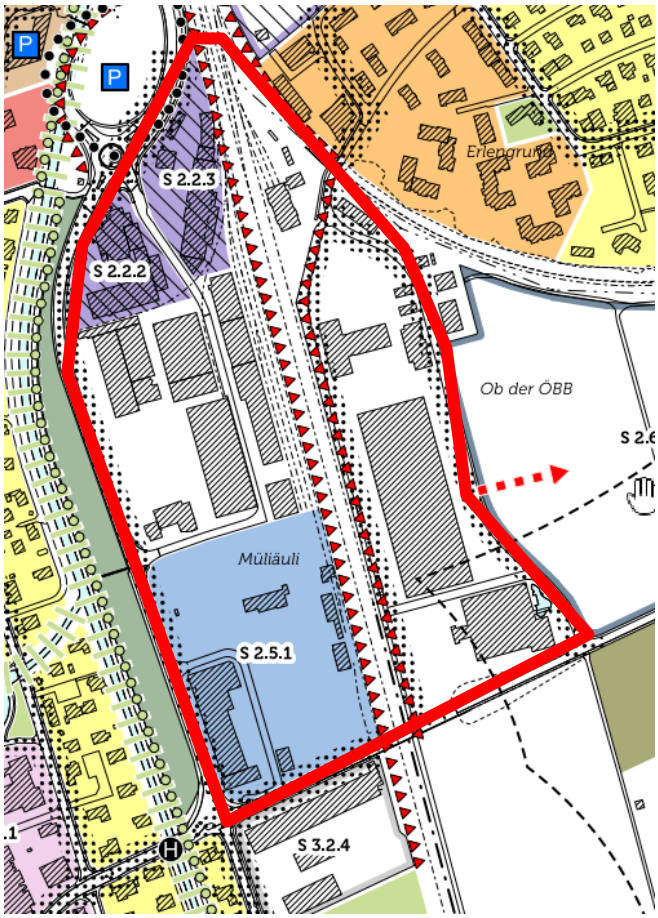
Weitere Hinweise:
Flächen mit Altlasten und Gebiet im Konsultationsbereich «Eisenbahn»

S4.3 ESP Lagerstrasse, Buchs

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☒ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-4 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde (der Kanton unterstützt die Gemeinde)

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 23.2.2023

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der kantonale Richtplan bezeichnet das Gebiet als ESP-A. Dem Gebiet wird eine überkommunale Bedeutung zugewiesen. Der ESP-A ist vollständig eingezont (14 ha).
Bei den unbebauten Flächen handelt es sich um Entwicklungsreserven für ansässige Unternehmen. Teilweise liegen unternutzte Fläche vor.

Beschrieb
Die Parz. 2331 soll gemäss dem Hochhauskonzept und den vorhandenen Studien als Geschäftshaus überbaut werden. Die Zonierung wird entsprechend angepasst. (Richtplan S 2.2.2).
Die Parzelle 1967 Mühleäulistrasse (AGROLA Tankstelle, LANDI) wird langfristig besser genutzt und in das Dienstleistungszentrum integriert. (Richtplan S 2.2.3)
Im Entwicklungsgebiet Basalstein AG (Richtplan S 2.5.1) ist eine Arealentwicklung vorgesehen, das sich auch kurzfristig innovative Unternehmen ansiedeln können.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Arbeitsplatzschwerpunkte konzentrieren Betriebe aller Grössen und unterschiedlicher Branchen an gut erschlossenen Standorten. Die Entwicklung und Verdichtung finden in Abstimmung mit der ÖV-Erschliessung statt.
Bezug zu Teilstrategie	Die überkommunalen Standorte auf der Schweizerseite sind bereits bekannt und im kantonalen Richtplan bezeichnet. Weitere überkommunale Arbeitsgebiete für die Region werden nicht vorgesehen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Neue Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze sind, mit Ausnahme der Mischgebiete, auf die in den Richtplänen bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten auszurichten. Die ESP Arbeiten sind bezüglich ihrer Nutzungsmöglichkeiten aufgrund ihrer Erschliessungs- und Lagequalitäten weiter zu differenzieren, priorisieren und etappieren.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gesamtheitlichen Planung und Überbauung des ESP können grossflächige Überlegungen zur Mobilität zum Gesamtverkehrssystem der dahinterliegenden Arbeitszone angegangen werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Beplanung von brachliegenden resp. unbebauten Arbeitszonen innerhalb des Siedlungsgebiets schafft eine kompakte Siedlungsstruktur und reduziert den Siedlungserweiterungsdruck.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

FVV:
- Kantonale Radroute führt durch das Gebiet vorbei.

MIV:
- Kantonsstrasse führt nördlich am Gebiet vorbei
- Autobahnanschluss in weniger als 1 km Distanz

Öffentlicher Verkehr:
- Gebiet liegt in allen ÖV-Klassen (Busstation Güteklasse C in 300 m Abstand; Bahnstation Güteklasse A in 500 m Abstand)
- Anschlussgleise im Gebiet vorhanden

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	Ja
Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung
Bezug zu weiteren Massnahmen	S 1.1 – Zentrums- und Bahnhofsgebiet Buchs PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
14	0	0

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
<50	400	?	?

Nutzungsart

aktuell	**zukünftig**
Gewerbe/Dienstleistung	Gewerbe/Dienstleistung

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
B bis D	B bis D

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	**FVV**	**ÖV**
Kapazität teilweise vorhanden, Massnahmen zur Minimierung MIV sinnvoll	Anschluss an die öffentlichen Netze gegeben	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	Im Bau	Parzelle 2331 Tower (Richtplan S 2.2.2) – Sondernutzungsplan (bereits im Bau)	Gemeinde

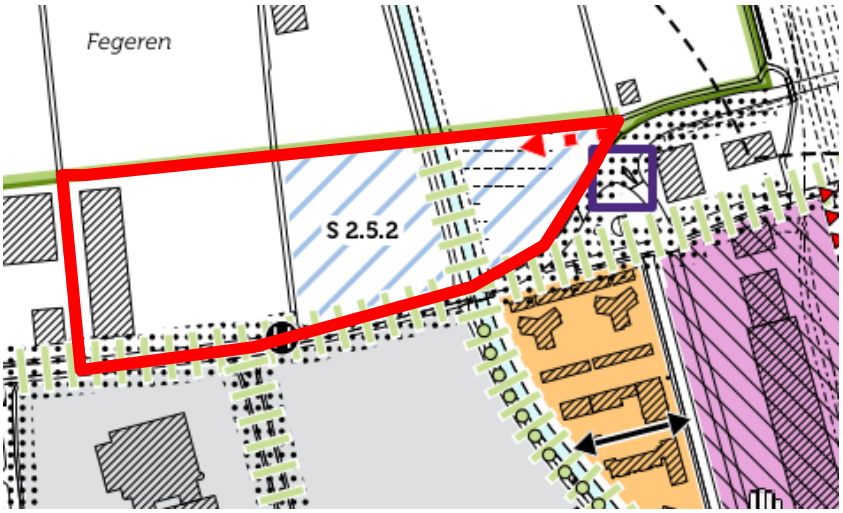
Vorgesehene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	langfristig	Parzelle 1967 Mühleäulistrasse (Richtplan S 2.2.3) – Teilzonenplan – Sondernutzungsplan	Gemeinde
	langfristig	Entwicklungsgebiet Basalstein AG (Richtplan S 2.5.1) (langfristig) – Grundstück soweit aufbereiten, dass es marktreif ist und Grundlagen für die Bau-Projektierung vorhanden sind (Erschliessungs- und Bebauungsfragen, Altlasten, etc. klären) – Aspekte der Störfallvorsorge im Rahmen von Zonen- oder Sondernutzungsplanverfahren angemessen berücksichtigen	Gemeinde Grundeigentümer
		Freiraumkonzept gesamtes Stadtgebiet ist Bestandteil der kommunalen Richtplanung	Gemeinde

S4.4 ESP Buchs, Fegern

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-4 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde (der Kanton unterstützt die Gemeinde)

Beteiligte Stellen Grundeigentümer, Kanton St. Gallen (AWA, AREG, TBA)



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 23.2.2023 (Hinweis A: bereits eingezont, S 2.5.2: keine Bauzone, Erweiterung Fegeren)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der kantonale Richtplan bezeichnet das Gebiet Fegeren als ESP-A. Dem Gebiet wird eine überkommunale Bedeutung zugewiesen. Der ESP-A ist vollständig eingezont (0.9 ha).
Das Gebiet liegt direkt im Anschluss an das Areal der Fachhochschule OST, Campus Buchs und ist somit attraktiv für kleinere bis mittelgrosse Ansiedlungen von Unternehmen (Industrie bis Dienstleistungen) mit einem bestehenden oder möglichen Bezug zur Hochschule.
Der Teilzonenplan und eine vorliegende Masterplanung auf dem Areal sehen dort ein «Zentrum Präzisionsindustrie Alpenrheintal» vor, dessen erste Etappe bereits realisiert ist. Der Standort ist über eine Umfahrungsstrasse direkt mit der Autobahn verbunden und beim Areal ist ein Bus-Halbstundentakt an der Haltestelle «Hightech Campus» vorhanden. Der vom Autobahnanschluss Buchs abfliessende Mehrverkehr kann dabei vom untergeordneten Strassennetz aufgenommen werden, ohne Rückstausituationen auf der Nationalstrasse auszulösen; Somit kann eine angemessene Erschliessung gewährleistet werden.

Weiter ist im kantonalen Richtplan das Gebiet Fegeren Erweiterung als weitere ESP-A als Zwischenergebnis festgesetzt (1.8 ha). Das Gebiet liegt direkt im Anschluss an das Areal des Campus Buchs (Fachhochschule OST, bzb, International School, Motel/Studentenwohnheim, Brusa) und ist somit attraktiv für Ansiedlungen von Unternehmen mit einem bestehenden oder möglichen Bezug zur Hochschule (Richtplan S 2.5.2).

Beschrieb
ESP Fegeren Erweiterung (Richtplan S 2.5.2):
Das Gebiet wird im Sinne des kantonalen Richtplans entwickelt. Es soll wie das westlich angrenzende Areal wertschöpfungsintensiven und innovativen Betrieben mit einem Bezug zum Hightech Campus vorbehalten sein. Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr soll gemäss bestehender Planung über den noch zu erstellenden Kreisel Langäulistrasse/Güterstrasse erfolgen.

Im Rahmen der Einzonung sind die erforderlichen Nachweise, wie die raumplanerische Eignung des Gebiets (Interessenabwägung FFF, etc.), der vorhandene regionale Bedarf, die haushälterische Bodennutzung und die Behebung der Naturgefahren, zu erbringen.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Arbeitsplatzschwerpunkte konzentrieren Betriebe aller Grössen und unterschiedlicher Branchen an gut erschlossenen Standorten. Die Entwicklung und Verdichtung finden in Abstimmung mit der ÖV-Erschliessung statt.
	Bezug zu Teilstrategie	Die überkommunalen Standorte auf der Schweizerseite sind bereits bekannt und im kantonalen Richtplan bezeichnet. Weitere überkommunale Arbeitsgebiete für die Region werden nicht vorgesehen.
	Bezug zum Handlungsbedarf	Ermittlung Bedarfsnachweis Neueinzonung: Neue Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze sind, mit Ausnahme der Mischgebiete, auf die in den Richtplänen bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten auszurichten. Die ESP Arbeiten sind bezüglich ihrer Nutzungsmöglichkeiten aufgrund ihrer Erschliessungs- und Lagequalitäten weiter zu differenzieren, priorisieren und etappieren.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gesamtheitlichen Planung und Überbauung des ESP können grossflächige Überlegungen zur Mobilität zum Gesamtverkehrssystem der dahinterliegenden Arbeitszone angegangen werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Beplanung von brachliegenden resp. unbebauten Arbeitszonen innerhalb des Siedlungsgebiets schafft eine kompakte Siedlungsstruktur und reduziert den Siedlungserweiterungsdruck.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen.
Abstimmung Siedlung und Verkehr		FVV: – Ist über Fuss- und Radwegnetz erschlossen – Regionale Radroute östlich in 100 m MIV: – Kantonsstrasse führt südlich am Gebiet vorbei – Autobahnanschluss in weniger als 2 km Distanz – Ausbau Knoten Kantonsstrasse notwendig Öffentlicher Verkehr: – Gebiet liegt weitgehend in ÖV-Güteklasse D (Busstation Güteklasse D in 100 m Abstand; Bahnstation Güteklasse A in 1 km m Abstand) – Gemäss Buskonzept Werdenberg Obertoggenburg soll per Dez. 2024 auf 1/4-Stunden-Bustakt erhöht werden.
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	Zwischenergebnis
	Bezug zu weiteren Massnahmen	S 1.1 – Zentrums- und Bahnhofsgebiet Buchs S 4.2 – ESP Güterstrasse, Buchs PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
	2.7	1.8	

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	-	180	?	?

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	Gewerbe/Dienstleistung	Siehe Massnahmenbeschrieb

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	D	D

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	Kapazität vorhanden	Anschluss an die öffentlichen Netze gegeben, Verbesserungen für den FVV geplant	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle

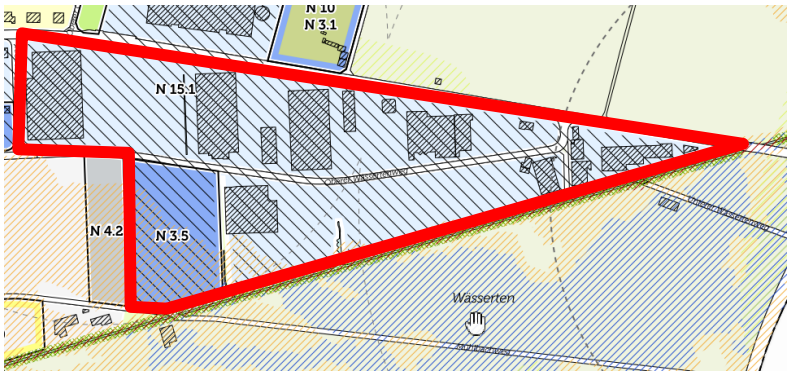
Vorgesehene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
		Studie zur Erschliessung zu einem Strassenprojekt weiterentwickelt in Erarbeitung	Gemeinde
		Umsetzung (Einzonung) in laufender Ortsplanung vorgesehen	
		Freiraumkonzept gesamtes Stadtgebiet ist Bestandteil der kommunalen Richtplanung	

S4.5 ESP Grabs, Werdenstrasse

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-4 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde (der Kanton unterstützt die Gemeinde)

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug Entwurf kommunaler Richtplan, Stand 9.11.2022

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der kantonale Richtplan bezeichnet das Gebiet als ESP-A. Dem Gebiet wird eine überkommunale Bedeutung zugewiesen. Der ESP-A ist vollständig eingezont (7.7 ha).
Das Areal bietet Entwicklungsmöglichkeit für industrielle und gewerbliche Unternehmen aus der Gemeinde und der Region. Es befinden sich noch grössere unüberbaute Flächen innerhalb des Gebiets.

Erweiterungsvorhaben ausserhalb ESP:
Erweiterung Arbeitsplatzschwerpunkt nördlich der Werdenstrasse (nach Osten) und südlich der Werdenstrasse (nach Westen); Zonierungsverfahren bei der Fläche Bushaltestelle läuft, übrige Flächen Einzonung nach Bedarf.

Beschrieb
Das Areal wird gemäss der laufenden Zonenplanrevision der Arbeitszone 20 m (A 20) zugewiesen. Publikumsintensive Einrichtungen werden ausgeschlossen.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Arbeitsplatzschwerpunkte konzentrieren Betriebe aller Grössen und unterschiedlicher Branchen an gut erschlossenen Standorten. Die Entwicklung und Verdichtung finden in Abstimmung mit der ÖV-Erschliessung statt.
Bezug zu Teilstrategie	Die überkommunalen Standorte auf der Schweizerseite sind bereits bekannt und im kantonalen Richtplan bezeichnet. Weitere überkommunale Arbeitsgebiete für die Region werden nicht vorgesehen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Neue Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze sind, mit Ausnahme der Mischgebiete, auf die in den Richtplänen bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten auszurichten. Die ESP Arbeiten sind bezüglich ihrer Nutzungsmöglichkeiten aufgrund ihrer Erschliessungs- und Lagequalitäten weiter zu differenzieren, priorisieren und etappieren.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gesamtheitlichen Planung und Überbauung des ESP können grossflächige Überlegungen zur Mobilität zum Gesamtverkehrssystem der dahinterliegenden Arbeitszone angegangen werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Beplanung von brachliegenden resp. unbebauten Arbeitszonen innerhalb des Siedlungsgebiets schafft eine kompakte Siedlungsstruktur und reduziert den Siedlungserweiterungsdruck.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

FVV:
- Kantonale Radroute führt nördlich am Gebiet vorbei

MIV:
- Kantonsstrasse östlich in 400 m Distanz, Autobahnanschluss in 3.5 km Distanz

Öffentlicher Verkehr:
- Gebiet liegt weitgehend in ÖV-Güteklasse D (Busstation Güteklasse C in 400 m Abstand; Bahnstation Güteklasse A in 2 km m Abstand)
- Gemäss Buskonzept Werdenberg Obertoggenburg soll per Dez. 2024 auf 1/4-Stunden-Bustakt erhöht werden.

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	Ja
Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung
Bezug zu weiteren Massnahmen	L 1.1 – Siedlungsränder und Landschaftskammern entwickeln PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
7.7	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotenzial angestrebt	Arbeitsplatzpotenzial angestrebt
<50	700	?	?

Nutzungsart

aktuell	zukünftig
Industrie/Gewerbe	Industrie/Gewerbe

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040
D	D

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	FVV	ÖV
Kapazität vorhanden	Anschluss an die öffentlichen Netze ungenügend, Massnahmen notwendig	Kapazität vorhanden

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle

Vorgesehene Planungsschritte

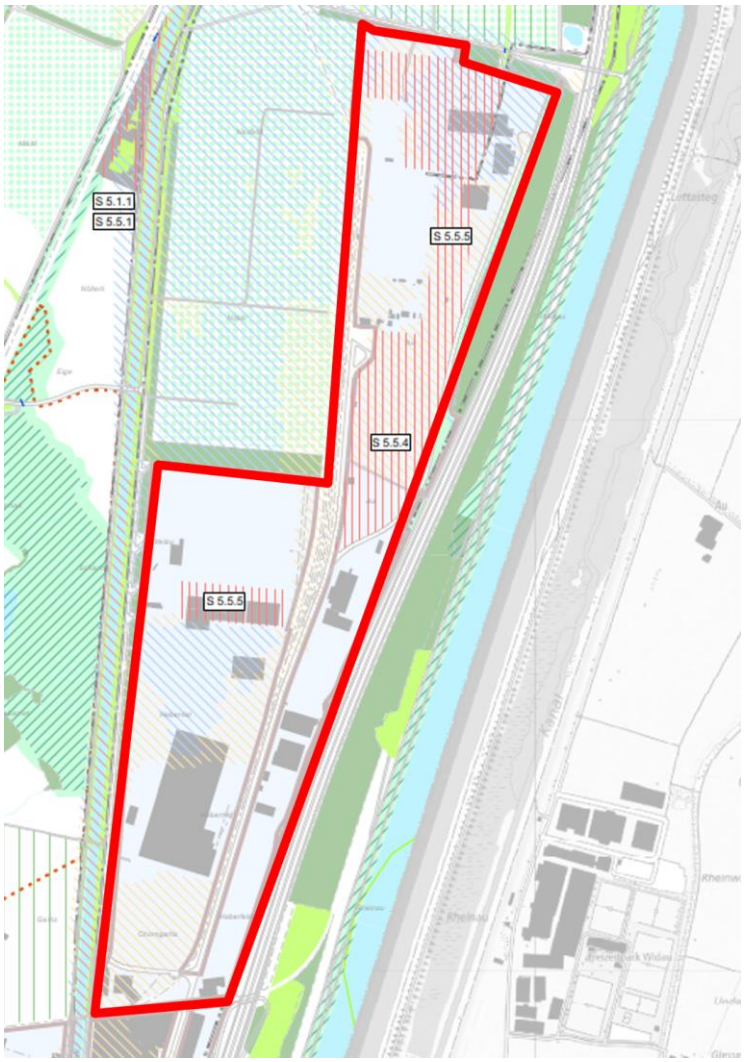
Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	Weitere Planungsschritte sind nicht bekannt.	

S4.6 ESP Sennwald, Au

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-4 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde (der Kanton unterstützt die Gemeinde)

Beteiligte Stellen Grundeigentümer



Auszug kommunaler Richtplan, Stand 23.3.2021

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der kantonale Richtplan bezeichnet das Gebiet als ESP-A. Dem Gebiet wird eine überkommunale Bedeutung zugewiesen. Der ESP-A ist vollständig eingezont (52.7 ha). Es handelt sich um ein Industriegebiet mit guter Anbindung an das Nationalstrassennetz und Gleisanschluss. Die Ansiedelung von grösseren industriellen und gewerblichen Nutzungen mit geringerer Arbeitsplatzdichte steht im Vordergrund. Gemäss kommunalem Richtplan (S 5.5.4) vom Regierungsrat zur Kenntnis genommen, soll im südlichen Teil des Gebiets aufgrund der hohen Vorinvestitionen in die Infrastruktur und der guten Erschliessung auf wertschöpfende Arbeitsgebiete fokussiert werden. Die Ansiedlung von Nutzungen, die über eine geringe Arbeitsplatzdichte verfügen oder kaum Wertschöpfung am Standort generieren, sollen erschwert werden.

Beschrieb
Das Areal wird gemäss Zonenplan der Industriezone IA zugewiesen. Im Zuge der Teilrevision des Zonenplans im Jahr 2017 wurde insbesondere für die unüberbauten Gebiete eine Nutzungsbeschränkung erlassen, welche nur Betriebe des verarbeitenden Gewerbes respektive für die Herstellung von Waren zulässt (Abschnitt C, NOGA 2008). Die Nutzungsdefinition soll sich an der bestehenden Erschliessung orientieren und spricht somit mehrheitlich für industrielle und gewerbliche Nutzung mit geringer Arbeitsplatzdichte. Im südlichen Bereich, wo aufgrund der hohen Vorinvestitionen in die Infrastruktur und der Erschliessung auf wertschöpfende Arbeitsgebiete fokussiert werden soll, gilt es, die Abstimmung mit einer verkehrsverträglichen Erschliessung zu koordinieren. In der anstehenden Nutzungsplanungsrevision wird von der Gemeinde eine Aufhebung der Nutzungseinschränkung und eine Anpassung des kommunalen Richtplans vorgeschlagen.
Im Gebiet Sennwalder Au sind für die Nachbarparzellen der AVIA Osterwalder Auswirkungen möglicher Störfälle zu prüfen und der entsprechende Bereich für den Aufenthalt von Menschen zu beschränken.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Arbeitsplatzschwerpunkte konzentrieren Betriebe aller Grössen und unterschiedlicher Branchen an gut erschlossenen Standorten. Die Entwicklung und Verdichtung finden in Abstimmung mit der ÖV-Erschliessung statt.
Bezug zu Teilstrategie	Die überkommunalen Standorte auf der Schweizerseite sind bereits bekannt und im kantonalen Richtplan bezeichnet. Weitere überkommunale Arbeitsgebiete für die Region werden nicht vorgesehen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Neue Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze sind, mit Ausnahme der Mischgebiete, auf die in den Richtplänen bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten auszurichten. Die ESP Arbeiten sind bezüglich ihrer Nutzungsmöglichkeiten aufgrund ihrer Erschliessungs- und Lagequalitäten weiter zu differenzieren, priorisieren und etappieren.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gesamtheitlichen Planung und Überbauung des ESP können grossflächige Überlegungen zur Mobilität zum Gesamtverkehrssystem der dahinterliegenden Arbeitszone angegangen werden.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Beplanung von brachliegenden resp. unbebauten Arbeitszonen innerhalb des Siedlungsgebiets schafft eine kompakte Siedlungsstruktur und reduziert den Siedlungserweiterungsdruck.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

FVV:
- Regionale Radroute südlich in 500 m

MIV:
- Kantonsstrasse südlich in 500 m Distanz, Autobahnanschluss in 0.5 km Distanz

Öffentlicher Verkehr:
- Gebiet liegt in keiner ÖV-Güteklasse
- Anschlussgeleise im Gebiet vorhanden

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	ja
Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
52.7	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotenzial angestrebt	Arbeitsplatzpotenzial angestrebt
<50	500	?	?

Nutzungsart	aktuell	zukünftig

ÖV-Güteklasse	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	MIV	FVV	ÖV
	Kapazität vorhanden	Anschluss an die öffentlichen Netze ungenügend	Anschluss an das öffentliche Netz ungenügend

Abgeschlossene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
		Klärung der Nutzungsdefinition im Rahmen der Anpassung des kommunalen Richtplans und der Nutzungsplanung	Gemeinde/Kanton

S4.7 ESP Arbeiten Fürstentum Liechtenstein

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahmen Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-4 aus AP 3. Generation, SL 2 aus AP 2 und SL 3 aus AP 2)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinden

Beteiligte Stellen Land Liechtenstein
Grundeigentümer

Abbildung

Beschriftung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der Wirtschaftsstandort Liechtenstein hat sich in den letzten Jahrzehnten sehr gut entwickelt, ist dynamisch und profitiert von einem wirtschaftsfreundlichen Umfeld.
Das Fürstentum Liechtenstein weist ein besonders grosses Aufkommen an Zupendlern aus dem angrenzenden Werdenberg und Vorarlberg auf. Dies wird auch in Zukunft so bleiben. Damit jedoch zukünftig ein erheblicher Teil des Pendlerverkehrs mit dem ÖV abgewickelt werden kann, müssen neue Unternehmen mehrheitlich in unmittelbarer Nähe zu den ÖV-Haltestellen angesiedelt werden.
Als Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten bezeichnet der Landesrichtplan die Standorte mit den besten Voraussetzungen für die Wirtschaft und mit den besten Entwicklungspotenzialen. Dabei handelt es sich um Standorte, die bereits einer Bauzone zugewiesen sind, aber auch um solche, wo die Bauzone langfristig noch erweitert werden kann. Die Standorte verfügen über – in Bezug auf die angestrebte Nutzungsausrichtung – hohe Erschliessungs- oder Lagequalitäten. Die koordinierte Entwicklung dieser Standorte erfolgt mit Blick auf eine bestmögliche Nutzung bereits vorhandener Infrastrukturen und der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Folgende ESP Arbeiten sind im Landesrichtplan, Stand Mai 2024 ausgeschieden bzw. festgesetzt:
- Vaduz Zentrumsgebiet (siehe Massnahme S1.3)
  Nutzungsausrichtung / Hinweis: Dienstleistungen und weitere Zentrumsnutzungen
- Schaan Zentrumsgebiet (siehe Massnahme S1.2)
  Nutzungsausrichtung / Hinweis: Dienstleistungen und weitere Zentrumsnutzungen
- Triesen-Vaduz, Neugut / Hoval / Messina
  Nutzungsausrichtung / Hinweis: Industrielle, gewerbliche Produktion / keine Fachmärkte u. dgl.
- Vaduz, Mölihölzli / Wuhrstrasse)
  Nutzungsausrichtung / Hinweis: Industrielle, gewerbliche Produktion sowie Dienstleistungen / keine Fachmärkte u. dgl
- Schaan, Im alten Riet / Rietacker / Hilcona
  Nutzungsausrichtung / Hinweis: Industrielle, gewerbliche Produktion sowie Dienstleistungen / keine Fachmärkte u. dgl
- Schaan, Undera Forst / Hilti
  Nutzungsausrichtung / Hinweis: Industrielle, gewerbliche Produktion sowie Dienstleistungen/ keine Fachmärkte u. dgl
- Gamprin-Bendern, Under Atzig
  Nutzungsausrichtung / Hinweis: Industrielle, gewerbliche Produktion sowie Dienstleistungen / Fachmärkte u. dgl. möglich
- Eschen-Nendeln. Säga / Bahnhof
  Nutzungsausrichtung / Hinweis: Industrielle, gewerbliche Produktion, Gütergrossverteilung sowie Dienstleistungen
- Ruggell, Widau
  Nutzungsausrichtung / Hinweis: Industrielle, gewerbliche Produktion sowie Dienstleistungen / Fachmärkte u. dgl. möglich

Beschrieb
Die Entwicklungsschwerpunkte sollen hinsichtlich ihrer Nutzung gezielt entwickelt werden. Die angestrebte Nutzungsausrichtung (Standortprofil) soll nach den Kriterien der Lage (Erreichbarkeit), der verkehrlichen Anbindung (ÖV, MIV, FRV), der Emissionen sowie der benachbarten Nutzungen (Synergien, Betriebsumfeld) definiert werden. Nutzungen, welche die Gebietsattraktivität vermindern oder andere unerwünschte Entwicklungen auslösen, sind zu vermeiden.
Um einen möglichst grossen Anteil des Pendlerverkehrs mit dem ÖV abwickeln zu können, wird das zukünftige Arbeitsplatzwachstum auf die gut erschlossenen Regionalzentren sowie auf die Standorte mit einer guten ÖV-Erschliessung konzentriert.

Beitrag Trägerschaft Siehe weitere Planungsschritte

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Arbeitsplatzschwerpunkte konzentrieren Betriebe aller Grössen und unterschiedlicher Branchen an gut erschlossenen Standorten. Die Entwicklung und Verdichtung finden in Abstimmung mit der ÖV-Erschliessung statt.
	Bezug zu Teilstrategie	Die überkommunalen Standorte werden im Landesrichtplan bezeichnet. Weitere überkommunale Arbeitsgebiete für die Region werden nicht vorgesehen.
	Bezug zum Handlungsbedarf	Neue Entwicklungspotenziale für Arbeitsplätze sind, mit Ausnahme der Mischgebiete, auf die in den Richtplänen bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten auszurichten. Die ESP Arbeiten sind bezüglich ihrer Nutzungsmöglichkeiten aufgrund ihrer Erschliessungs- und Lagequalitäten weiter zu differenzieren, priorisieren und etappieren.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mit der gesamtheitlichen Planung und Überbauung des ESP können grossflächige Überlegungen zur Mobilität zum Gesamtverkehrssystem der dahinterliegenden Arbeitszone angegangen werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Beplanung von brachliegenden resp. unbebauten Arbeitszonen innerhalb des Siedlungsgebiets schafft eine kompakte Siedlungsstruktur und reduziert den Siedlungserweiterungsdruck.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünflächen.
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Siehe weitere Planungsschritte	
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	ja
	Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung ESP Arbeiten gemäss Entwurf LRP Mai 2024
	Bezug zu weiteren Massnahmen	S 1.2 – Zentrums- und Bahnhofsgebiet Schaan S 1.3 – Zentrumsgebiet Vaduz PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	Siehe weitere Planungsschritte	

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
	-	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	-	-	-	-

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	-	-

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	-	-

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	-	**-**	**-**

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	Laufend	Die Gemeinden erarbeiten, gestützt auf die Vorgaben im Landesrichtplan bzw. im Massnahmenbeschrieb, ihre standortspezifischen Nutzungsprofile nach den Kriterien der Lage (Erreichbarkeit), der verkehrlichen Anbindung (ÖV, MIV, FRV), der Emissionen sowie der benachbarten Nutzungen (Synergien, Betriebsumfeld). In einem weiteren Schritt werden die Entwicklungsschwerpunkte aufgrund ihrer Nutzungsprofile in Abstimmung mit der verkehrlichen Entwicklung auf ihre Bedeutung im Agglomerationsperimeter beurteilt und priorisiert. Dazu sind die erarbeiteten Nutzungsprofile der Trägerschaft zur Stellungnahme zu unterbreiten.	Gemeinden

S5.1 Grösse Siedlungsgebiet

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-7 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle
Gemeinden

Beteiligte Stellen
Liechtenstein, Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)
Kanton St. Gallen (AREG)
Grundeigentümer

Abbildung

Beschriftung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Raum St. Gallen: Das Siedlungsgebiet für Wohn- und Mischnutzungen umfasst das für die nächsten 20-25 Jahre notwendige Gebiet (Bauzonen und darüber hinaus weiter benötigte Flächen). Seine Bemessung erfolgt gemäss den Vorgaben bzw. dem Berechnungsmodell des kantonalen Richtplans (S11). Dieser berücksichtigt unter anderem die regionale Wachstumsverteilung, die Einwohnerdichten und die Bauzonenkapazitäten.
Raum Liechtenstein: Gemäss dem Entwurf Landesrichtplan, Stand 1.5.2024 Kap. S5 umfasst das Siedlungsgebiet den räumlichen Rahmen für die Siedlungsentwicklung in den nächsten 20–25 Jahren. Das Siedlungsgebiet umfasst Bauzonen und weitere Flächen (Flächen für Verkehrsanlagen, Flächen für Bauzonenerweiterungen und von Bauzonen umschlossenen Grün- und Freiflächen). Einzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets sind nicht automatisch möglich, sondern müssen die Anforderungen der Bauzonendimensionierung gemäss Landesrichtplan erfüllen (Kap. S6). Das Siedlungsgebiet gemäss Landesrichtplan entspricht gegen aussen der Bauzone gemäss den rechtskräftigen Nutzungsplanungen der Gemeinden sowie festgelegten Erweiterungsgebieten. Das Siedlungsgebiet wird im Richtplan festgelegt und in der Richtplankarte ausgewiesen.

Beschrieb
Raum St. Gallen: Das Siedlungsgebiet wird im Rahmen eines Ortsplanungsprozesses bezeichnet und kann in jeder jährlichen Anpassung des kantonalen Richtplans überprüft werden.

Raum Liechtenstein: Das Land legt das Siedlungsgebiet im Landesrichtplan fest. Es überprüft die Ziele zur angestrebten Siedlungsentwicklung und zum Gesamtumfang des Siedlungsgebiets periodisch und passt diese bei Bedarf an.
Das Land berücksichtigt bei Erweiterung des Siedlungsgebiets die Anforderungen betreffend der Abstimmung von Siedlung- und Verkehr sowie weiterer Interessen (wie Ortsbilder, Natur und Landschaft, Land- und Forstwirtschaft, Naturgefahren).
Die Gemeinden prüfen bei Bedarf in ihrer Ortsplanung Verlagerungen des Siedlungsgebiets unter Berücksichtigung der Abstimmung von Siedlung- und Verkehr sowie weiterer Interessen (Ortsbild, Natur und Landschaft, Land- und Forstwirtschaft, Naturgefahren).
Das Land bezeichnet in der Richtplankarte die aus übergeordnetem Interesse erforderlichen langfristig stabilen Siedlungsgrenzen.
Die Gemeinden bezeichnen in ihrer Richtplanung langfristig stabile Siedlungsgrenzen in Gebieten, wo gemäss ihrem räumlichen Konzept auch längerfristig keine Siedlungsentwicklung stattfinden soll.

Aus Sicht der Agglomeration sind grundsätzlich quantitative Erweiterungen des Siedlungsgebiets nicht angebracht. Je nach räumlichen Qualitäten sind jedoch Umlagerungen denkbar bzw. sinnvoll. Eine Erweiterung ist höchstens in einzelnen Fällen grundsätzlich in urbanen Räumen/Gemeinden mit knappem Siedlungsgebiet zu prüfen.

Im Rahmen der Ortsplanungen ist das Siedlungsgebietsgebiet zu überprüfen. Zu beachten sind dabei auch Flächen im übrigem Gemeindegebiet und der Reservezone (Nicht-Bauzonen) sowie die Erschliessungskriterien für Neueinzonungen (Massnahme S 6.1) und die Definition der Siedlungsränder und Landschaftskammern (Massnahme L 1.1)

Beitrag Trägerschaft
Werden Änderungen am Siedlungsgebiet (Räume St. Gallen und Liechtenstein) vorgeschlagen, ist die Stellungnahme der Agglomeration einzuholen.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Die unbebauten Kulturlandschaften sind das verbindende Element in der Agglomeration und sollen erhalten bleiben. Das Kulturland soll u.a. als Produktionsraum für die Landwirtschaft und wichtiger Erholungsraum für die Bevölkerung genutzt werden.
	Bezug zu Teilstrategie	Das Siedlungsgebiet ist langfristig zu begrenzen.
	Bezug zum Handlungsbedarf	Die Bestimmungen der Richtpläne stellen hohe Anforderungen an Erweiterungen des Siedlungsgebiets und wirken wie Siedlungsbegrenzungslinien. Diese Anforderungen gilt es in den Ortsplanungen umzusetzen.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern -
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Bevor neues Siedlungsgebiet ausgeschieden wird (gemäss den übergeordneten Kriterien von Kanton/Land) müssen die bestehenden Innenentwicklungspotenziale genutzt werden.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern: Durch zurückhaltende Ausscheidung von neuem Siedlungsgebiet wird der Bodenverbrauch eingedämmt.
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Bei der Ausscheidung von neuem Siedlungsgebiet werden die übergeordneten Anforderungen an die Verkehrserschliessung berücksichtigt.	
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung/Zwischenergebnis
	Bezug zu weiteren Massnahmen	S 6.1 – ÖV-Erschliessungskriterien für Einzonungen L 1.1 – Siedlungsränder und Landschaftskammern entwickeln
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	Siehe weitere Planungsschritte	

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
	-	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	-	-	-	-

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	-	-

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	-	-

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	-	**-**	**-**

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	laufend	Raum St. Gallen: Die Gemeinden prüfen die Grösse ihres Siedlungsgebiets im Rahmen der Kommunalplanung und gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans. Raum Liechtenstein: Das Land legt das Siedlungsgebiet im Landesrichtplan fest sowie langfristig stabile Siedlungsgrenzen. Die Gemeinden prüfen bei Bedarf in ihrer Ortsplanung Verlagerungen des Siedlungsgebiets und bezeichnen in ihrer Richtplanung langfristig stabile Siedlungsgrenzen.	Gemeinden Kanton

S6.1 ÖV-Erschliessungskriterien für Einzonungen

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-9 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle

Gemeinden

Beteiligte Stellen

Kanton St. Gallen (AREG)
Land Liechtenstein, Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)

Abbildung

Beschriftung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Die Agglomerationsprogramme sollen helfen, die Siedlungskonzentration und Innenverdichtung an Standorte mit einer guten ÖV-Erschliessung zu lenken. Gemäss den Grundsätzen der Raumplanungsgesetzgebung (Schweiz, Liechtenstein) muss haushälterisch mit dem Boden umgegangen werden, und Baugebiet muss angemessen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.
Die Agglomeration verfügt nach wie vor über noch nicht eingezonte Siedlungsgebiete. Bei allfälligen Einzonungen sind insbesondere auch die Anforderungen an die Erschliessungsgüte für den öffentlichen Verkehr zu prüfen. Aktuell sind diese Vorgaben wie folgt geregelt:
Im Kanton SG gelten gemäss Kap. S14, kantonaler Richtplan folgende Anforderungen an die die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bei Einzonungen:

- Voraussetzungen für die Einzonung von Wohn-, Misch- und Kernzonen:
  - In urbanen Verdichtungsräumen gemäss Raumkonzept muss das Gebiet mindestens mit der ÖV-Güteklasse C (mittelmässige Erschliessung) erschlossen sein. In den Raumtypen Landschaft mit kompakten Siedlungen sowie Kultur- und Agrarlandschaft muss das Gebiet mindestens mit der ÖV-Güteklasse D (geringe Erschliessung) erschlossen sein – besteht nur eine Busverbindung, ist ein Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten erforderlich.
  - Muss die Linienführung des öffentlichen Verkehrs geändert werden, so dürfen bereits erschlossene Gebiete nicht benachteiligt werden.
  - Bei Kleinstarrondierungen kann von der Regel abgewichen werden.
- Voraussetzungen für die Einzonung von Arbeitszonen:
  - Neueinzonungen für Arbeitsplatzgebiete von kommunaler Bedeutung (APG) müssen über eine angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verfügen. Für Betriebe von kommunaler Bedeutung ohne erhebliche Vergrösserung der Arbeitsplatzzahl können Ausnahmen gemacht werden.
  - Bei strategischen Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung (STAK) und bei Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP Arbeiten) ist eine nach Arbeitsplatzintensität und Arbeitsplatzdichte abgestufte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Je höher die Arbeitsplatzintensität, desto höher die Erschliessungsanforderungen an den ÖV. Als Grundsatz gilt:
    - Dienstleistung mindestens Güteklasse C (mittelmässige Erschliessung) oder bei einer Buserschliessung mit einem Viertelstundentakt zu Hauptverkehrszeiten;
    - Mischnutzungen mindestens Güteklasse D (geringe Erschliessung) und bei einer Buserschliessung mit einem Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten;
    - Produktion minimale Grunderschliessung und mindestens Buserschliessung mit einem Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten. Begründete Abweichungen vom Grundsatz sind bei spezifischen Einzelfällen (z. B. Schichtbetrieb) möglich. Die Festlegung der minimal erforderlichen Grunderschliessung erfolgt unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrssituation. Die Erschliessung von strategischen Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung (STAK) und von Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP Arbeiten) kann unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrssituation und der Arbeitsplatzdichte etappenweise erfolgen

Der Entwurf des Landesrichtplan vom Mai 2024 macht keine Vorgaben bezüglich ÖV-Güteklasse für Neueinzonungen.

Beschrieb

Kanton St. Gallen und Fürstentum Liechtenstein
Bei Neueinzonungen für Wohn-, Misch- und Kerngebiete sowie Arbeitsplatzgebiete gelten folgende Erschliessungsanforderungen (basierend auf dem kantonalen Richtplan SG, S14; nachfolgend sinngemäss für die Typologien des AP dargestellt):
Wohn-, Misch und Kerngebiete: Güteklasse C im urbanen, Güteklasse D im kompakten und naturnahen Siedlungsraum (bzw. 30'-Bustakt zu Hauptverkehrszeiten)
ESP Arbeiten (Dienstleistung): Güteklasse C in allen Räumen (bzw. 15'-Bustakt zu Hauptverkehrszeiten)
ESP Arbeiten (Mischnutzungen): Güteklasse D in allen Räumen (bzw. 30'-Bustakt zu Hauptverkehrszeiten)
ESP Arbeiten (Produktion): mind. 30'-Bustakt zu Hauptverkehrszeiten. Begründete Abweichungen von diesen Erschliessungsgrundsätzen bei spezifischen Einzelfällen sind möglich (z.B. Schichtbetrieb).
Kommunale Arbeitsplatzgebiete: Angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Die weiteren Anforderungen des Kantons bzw. des Fürstentum Liechtensteins bleiben bestehen.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die Siedlungsentwicklung ist optimal auf den öffentlichen Verkehr abzustimmen
Bezug zu Teilstrategie	Allfällige Einzonungen haben die Anforderungen an die ÖV-Erschliessungsgüte differenziert nach Raumtyp und Nutzungsart zur erfüllen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die Agglomeration verfügt nach wie vor über noch nicht eingezonte Siedlungsgebiete. Bei allfälligen Einzonungen sind insbesondere auch die Anforderungen an die ÖV-Erschliessungsgüte einzuhalten.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern -
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Neueinzonungen/Neuwidmungen sind nur an gut erschlossenen Lagen möglich, was grundsätzlich entlang der zentralen Erschliessungsachsen der Fall ist.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs: Der Druck auf Siedlungserweiterungen und der Bodenverbrauch wird reduziert.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Neueinzonungen müssen minimale Anforderungen an die ÖV-Erschliessung erfüllen.

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	Ja
Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung (Kanton St. Gallen)
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet

Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
-	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze

Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotenzial angestrebt	Arbeitsplatzpotenzial angestrebt
-	-	-	-

Nutzungsart

aktuell	zukünftig
-	-

ÖV-Güteklasse

Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040
-	-

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität

MIV	FVV	ÖV
-	-	-

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	-	-	-
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	laufend	Kommunale Nutzungsplanungen sind dem Land, Kanton St. Gallen und Agglomeration zur Vorprüfung/Stellungnahme einzureichen.	Gemeinden Kanton

S7.1 Publikumsintensive Einrichtungen (Raum St. Gallen)

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-8 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinden

Beteiligte Stellen Kanton St. Gallen (AREG)

Abbildung

Beschriftung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Publikumsintensive Einrichtungen (PE) im Kanton St. Gallen werden auf kantonaler Stufe wie folgt geregelt:
- Kantonaler Richtplan (S42): Unter PE fallen Einkaufs- und Freizeitzentren, Fachmärkte oder Outlet-Center. Solche Anlagen von überörtlicher Bedeutung sind im kantonalen Richtplan festzulegen. Er bezeichnet im Raum Werdenberg die Bahnhofstrasse/Güterstrasse in Buchs und das Bahnhofsgebiet in Sargans als Festsetzung. Weiter wird in Haag, Gemeinde Sennwald ein Positivstandort mit Erweiterungsmöglichkeit als Zwischenergebnis festgehalten. Als Positivstandorte mit Erweiterungsmöglichkeiten werden bestehende Standorte bezeichnet, welche die Voraussetzungen für Positivstandorte nicht erfüllen, die aber aufgrund der Bestandes- und Erweiterungsgarantie über einen gewissen Spielraum für eine angemessene weitere Entwicklung verfügen. Voraussetzung für die Bezeichnung im Richtplan ist, dass ein Gesamtkonzept für den PE-Standort vorliegt, dass die baulichen Möglichkeiten verbindlich festlegt und die vorgesehenen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschliessung aufzeigt. Vorhaben ausserhalb dieser Standorte sind allerdings nicht ausgeschlossen, wenn sie die Vorgaben des Richtplans einhalten.
- § 106 PBG Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf Raum und Umwelt: Darunter fallen unter anderem Einkaufs- und Fachmarktzentren mit mehr als 2'500 m^2 Verkaufsfläche.

Beschrieb
Die publikumsintensiven Einrichtungen sollen auf die Standorte gemäss kantonalem Richtplan beschränkt werden. Um eine übermässige Belastung des umliegenden Strassennetzes zu vermeiden, sind die Bestimmungen des kantonalen Richtplans zwingend einzuhalten.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die publikumsintensiven Einrichtungen sind optimal auf die Verkehrssituation abzustimmen. Dabei soll das Potenzial / die Attraktivität der Erschliessung für Fussgänger und Velofahrer sowie der ÖV-Erschliessung in Abhängigkeit der Nutzungsart ausgeschöpft bzw. verbessert werden.
Bezug zu Teilstrategie	Publikumsintensive Anlagen sind auf die im kantonalen Richtplan eingetragenen Standorte zu beschränken.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen und dem Fuss- und Veloverkehr soll nach Möglichkeit verbessert werden.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, indem publikumsintensive Einrichtungen an gut erschlossene Lagen gelenkt werden und die Verlagerung auf die verschiedenen Verkehrsträger gefördert wird.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration durch Ansiedlung von publikumsintensiven Einrichtungen an dafür geeigneten Lagen.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Verminderung des Bodenverbrauchs in den ländlichen Räumen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr
Die konkrete Abstimmung mit dem Verkehr erfolgt projektbezogen und gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans.

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	Ja
Koordinationsstand Richtplan	Festsetzung/Zwischenergebnis
Bezug zu weiteren Massnahmen	PP1 – Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	-	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	Einwohner aktuell	Arbeitsplätze aktuell	Einwohnerpotenzial angestrebt	Arbeitsplatzpotenzial angestrebt
	-	-	-	-

Nutzungsart	aktuell	zukünftig
	-	-

ÖV-Güteklasse	Gemäss ARE-Methode aktuell	Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040
	-	**-** -

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	MIV	FVV	ÖV
	-	**-**	**-**

Abgeschlossene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
	laufend	Umsetzung der Vorgaben des kantonalen Richtplans	Gemeinden Kanton

S7.2 Publikumsintensive Einrichtungen (Liechtenstein)

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Einzelmassnahme Siedlung (Aktualisierung Massnahmenblatt SL-8 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinden

Beteiligte Stellen Liechtenstein, Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)

Abbildung

Beschriftung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Gemäss Landesrichtplan (Stand Mai 2024) werden als publikumsintensive Einrichtungen (PE) grosse Versorgungseinrichtungen im kommerziellen Bereich wie Einkaufszentren und Fachmärkte sowie Freizeitanlagen (z.B. Sportzentren) bezeichnet. Als Versorgungseinrichtungen im Sinne des Richtplans werden solche bezeichnet, welche eine Verkaufsfläche von rund 3'000 m^2 und mehr ausweisen und/oder eine Parkierung von rund 300 PP und mehr mit sich bringen (Richtwerte). Standorte für PE sind im Landesrichtplan festzulegen. Die Standorte haben folgende Kriterien zu erfüllen:
- Die Standorte befinden sich an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lage (ÖV Güteklasse A oder B) oder diese Erschliessungsgüte wird erreicht.
- Die Standorte sind gut mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) erreichbar. Der durch die Einrichtungen zusätzlich induzierte MIV kann mit den bestehenden Strassennetzkapazitäten bewältigt werden.
- Die Standorte haben eine zweckmässige Anbindung an das Fuss- und Radverkehrsnetz.
- Standorte für PE sind so zu wählen, dass sie die Versorgungsstruktur in einem Ort positiv beeinflussen und zur Stärkung des kommerziellen und funktionalen Kerns eines Ortes beitragen. Neue Standorte für Verkaufseinrichtungen ohne Bezug zum kommerziellen Kern sind zu vermeiden.

Folgende publikumsintensive Einrichtung (PE) sind im Landesrichtplan, Stand Mai 2024 ausgeschieden bzw. festgesetzt:
- Vaduz, Mühleholzmarkt,
  Nutzungsausrichtung: Einkauf
- Vaduz, Mühleholz Freibad
  Nutzungsausrichtung: Sport / Freizeit
- Vaduz, Rheinparkstadion
  Nutzungsausrichtung: Sport und Freizeit
- Schaan, Rheinau
  Nutzungsausrichtung: Sport und Freizeit
- Eschen-Nendeln/Mauren, Sportpark
  Nutzungsausrichtung: Sport und Freizeit
- Triesenberg (Malbun), Talstation Bahnen
  Nutzungsausrichtung: Sport und Freizeit

Bestehende PE, welche peripher und ohne Bezug zum kommerziellen Kern des Ortes liegen, können dann erweitert werden, wenn dies in der Ortsplanung ausdrücklich vorgesehen ist und die Abstimmung mit der Zentrumsentwicklung der Gemeinde und die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr aufgezeigt ist. Die Gemeinden legen in ihren Richtplänen allfällige Standorte für publikumsintensive Einrichtungen fest und stimmen diese mit der beabsichtigten Entwicklung der kommerziellen Kerne in ihren Gemeinden ab. Bei neuen Standorten erlassen sie eine Überbauungsplanpflicht und planen frühzeitig die erforderliche Erschliessung

Beschrieb
Die publikumsintensiven Einrichtungen sollen auf die heute bestehenden Standorte beschränkt werden. Um eine übermässige Belastung des umliegenden Strassennetzes zu vermeiden, sind die Bestimmungen des Landesrichtplans zwingend einzuhalten.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die publikumsintensiven Einrichtungen sind optimal auf die Verkehrssituation abzustimmen. Dabei soll das Potenzial / die Attraktivität der Erschliessung für Fussgänger und Velofahrer sowie der ÖV-Erschliessung in Abhängigkeit der Nutzungsart ausgeschöpft bzw. verbessert werden.
Bezug zu Teilstrategie	Publikumsintensive Anlagen sind auf die im Landesrichtplan eingetragenen Standorte zu beschränken.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen und dem Fuss- und Veloverkehr soll nach Möglichkeit verbessert werden.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, indem publikumsintensive Einrichtungen an gut erschlossene Lagen gelenkt werden und die Verlagerung auf die verschiedenen Verkehrsträger gefördert wird.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration durch Ansiedlung von publikumsintensiven Einrichtungen an dafür geeigneten Lagen.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Verminderung des Bodenverbrauchs in den ländlichen Räumen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die konkrete Abstimmung mit dem Verkehr erfolgt projektbezogen und gemäss den Vorgaben des Landesrichtplans.

Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	Entwurf Landesrichtplan
	Bezug zu weiteren Massnahmen	PP1 – Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
	-	-	-

Umweltverträglichkeit

Einwohner/Arbeitsplätze	**Einwohner aktuell**	**Arbeitsplätze aktuell**	**Einwohnerpotenzial angestrebt**	**Arbeitsplatzpotenzial angestrebt**
	-	-	-	-

Nutzungsart	**aktuell**	**zukünftig**
	-	-

ÖV-Güteklasse	**Gemäss ARE-Methode aktuell**	**Gemäss ARE-Methode angestrebt 2040**
	-	**-**	-

Qualitativer Nachweis Verkehrskapazität	**MIV**	**FVV**	**ÖV**
	-	**-**	**-**

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	Laufend	Umsetzung der Vorgaben des Landesrichtplans	Gemeinden Land Liechtenstein

2 Massnahmen Landschaft

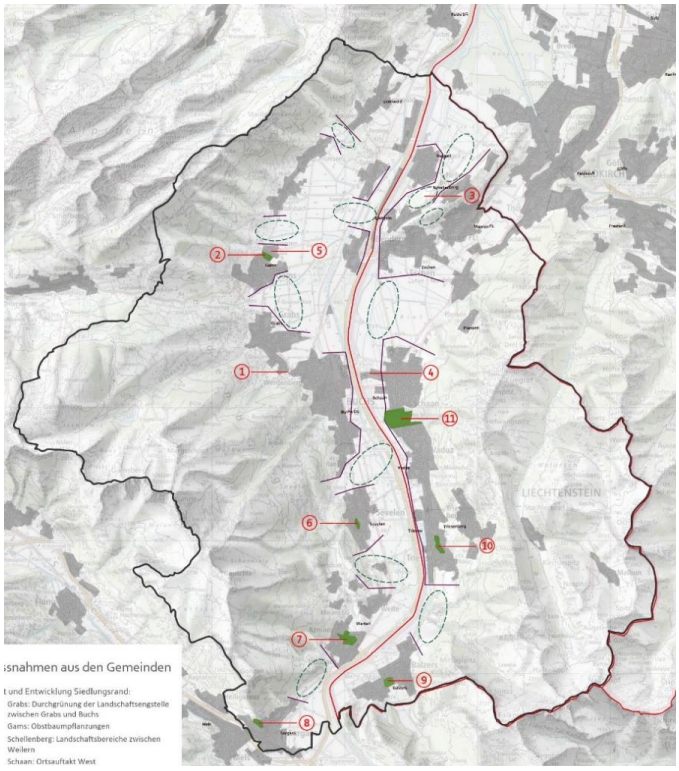
Mn-Nr. 5G	Mn-Nr. 3G	Name	Horizont
L1.1		Siedlungsränder und Landschaftskammern entwickeln	A/B
L2.1		Freiraumnetz entwickeln	A/B
L3.1		Durchlüftung und Kaltluftversorgung des Siedlungsraums	A/B
L4.1		Hochwertiger und klimaangepasster Siedlungsfreiraum	A/B

L1.1 Siedlungsränder und Landschaftskammern entwickeln

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Landschaft (Aktualisierung Massnahmenblatt SL 11 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Daueraufgabe

Federführende Stelle Gemeinden

Beteiligte Stellen Kanton St. Gallen (AREG)
Fürstentum Liechtenstein (Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR))



Massnahmenkarte Siedlungsränder (Quelle: Studie öffentlicher Raum / Freiraum / hitzeangepasste Siedlungsentwicklung, Hager Partner 2021)



Landschaftskammer bei Schaan

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Die naturräumlichen Qualitäten der Landschaft im Talraum zeichnen sich durch einen potenziell hohen Nutzen als Grün- und Freiräume mit verschiedensten Funktionen für Mensch und Natur aus: Neben der Gliederung des Siedlungskörpers liegen diese ebenso in der ökologischen Vernetzung der Lebensräume, in der Versorgung mit nahegelegenen und nutzbaren Freiräumen für die Alltagserholung sowie in der Versorgung mit Kaltluft. Den Siedlungsrändern und Landschaftskammern (innere Landschaften und Kaltluftinseln zwischen den Siedlungen) kommt dabei eine grosse Bedeutung bei der künftigen Entwicklung in der Agglomeration zu.

Massnahmenbeschrieb
Der Erhalt und die Weiterentwicklung attraktiver und gut durchgrünter Siedlungsränder sowie siedlungstrennender Landschaften und Landschaftskammern für die Siedlungsgliederung, Erholung, Biodiversitätsförderung / ökologische Vernetzung und Klimaanpassung erfolgt über die Umsetzung folgender Einzelmassnahmen.

Allgemeine Massnahmen:
Siedlungstrennende Landschaften und Landschaftskammern erhalten und als Erholungsbereiche weiterentwickeln: Durch Wegverbindungen und kleinere Aufenthaltsorte sowie strukturreiche Landwirtschaftsflächen (z.B. Obstgärten oder ökologisch aufgewertete Bereiche) attraktiver gestalten.
Funktion als Kaltluftproduktions- und Zufuhrgebiete durch hohen Vegetationsanteil und durchlässige Bebauung der Siedlungsränder erhalten: Möglichst hohen Grünanteil in den Landschaftskammern sicherstellen, mit Einzelbäumen oder Baumgruppen beschatten, damit sie auch tagsüber kühl bleiben und nachts ausgleichend wirken können.

Massnahmen für Erhalt und Entwicklung Siedlungsrand
- Grabs: Stärkung der Durchgrünung im Bereich der Landschaftsengstelle zwischen Grabs und Buchs ①
- Gams: Stärkung des Landschaftsraums zwischen Gams und Gasenzen durch Obstbaumpflanzungen ②
- Schellenberg: Sicherung der Landschaftsbereiche zwischen den Weilern für die Naherholung und das Wild ③
- Schaan: Stärkung der Durchgrünung mit kulturlandschaftlicher Allee, Ortsauftakt West ④

Massnahmen für Erhalt und Entwicklung Landschaftskammern
- Gams: Erhalt der zentrumsnahen Obstgärten auf unbebauten Parzellen, insbesondere in Gasenzen ⑤
- Sevelen: Entwicklung Storchenbühl ⑥
- Wartau: Entwicklung Landwirtschaftsfläche zwischen Trübbach und Azmoos ⑦
- Sargans: Sicherung und Entwicklung Schlossumfeld Sargans ⑧
- Balzers: Entwicklung Umfeld Gutenberg und Junkerriet ⑨
- Triesen: Entwicklung des unbebauten Bergsturzkegels im Bereich von Gletti über Walcha und Weiherstall bis Fanola ⑩
- Vaduz: Entwicklung Mühleholzrüfe ⑪

Beitrag Trägerschaft

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Durch die Massnahmen bleibt unbebautes Kulturland in der Talebene als Produktionsraum der Landwirtschaft und Erholungsraum sowie als Gebiete mit hoher Biodiversitätsfunktion erhalten. Das Gewässernetz wird in einen Zustand versetzt, in dem es die diversen Anforderungen als beispielsweise Lebensraum für Tiere und Pflanzen, als Erholungsraum und dem Hochwasserschutz erfüllt. Die Zersiedlung ist eingedämmt.
	Bezug zu Teilstrategie	Die Siedlungstrenngürtel/Landschaftskorridore werden gesichert, weitere Abschnitte der Binnenkanäle aufgewertet.
	Bezug zum Handlungsbedarf	– Schutz der siedlungstrennenden Landschaften – Freiraumnetz
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern -
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbraucht vermindern Erhalt der inneren Landschaften und deren Entwicklung zur Erhöhung der Landschaftsqualität und der Biodiversität.
Abstimmung Siedlung und Verkehr		--
Bezug zu weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	*Kein Stand (Festsetzung vorsehen)*
	Bezug zu weiteren Massnahmen	--

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**

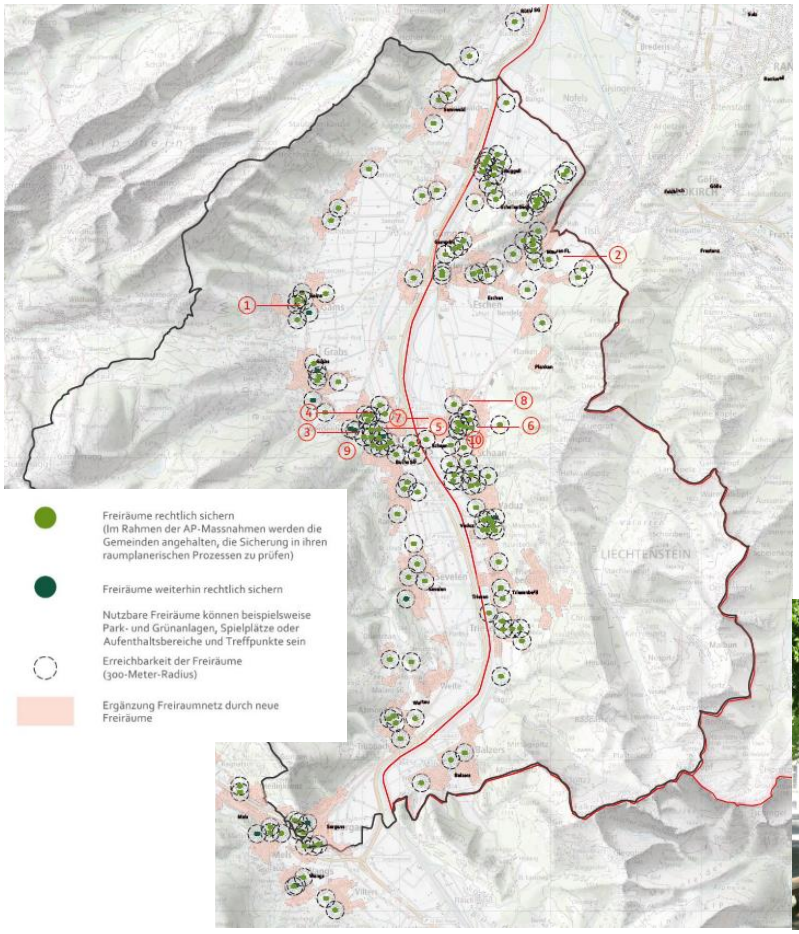
Umweltverträglichkeit

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**

Vorgesehene Planungsschritte	Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
		Gemeinden: Im Rahmen von Ortsplanungen sind die Siedlungsränder und Landschaftskammern zu berücksichtigen. Umsetzungsrapport: *Umsetzungsstand der Massnahme SL 11 (AP 3)*	

L2.1 Freiraumnetz entwickeln

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Landschaft (Aktualisierung Massnahmenblatt SL 11 aus AP 3. Generation)
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Daueraufgabe
Federführende Stelle	Gemeinden		
Beteiligte Stellen	Kanton St. Gallen (AREG) Fürstentum Liechtenstein (Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR))		



Massnahmenkarte Freiräume (Quelle: Studie öffentlicher Raum / Freiraum / hitzeangepasste Siedlungsentwicklung, Hager Partner 2021)



Beschattete Aufenthaltsorte in den Zentren (Quelle: Studie öffentlicher Raum / Freiraum / hitzeangepasste Siedlungsentwicklung, Hager Partner 2021)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Freiräume und innerhalb der Siedlungsbereiche, wie öffentlichen Plätzen, Parkanlagen und Grünanlagen und deren Vernetzung sind wichtiger Bestandteil einer hohen Wohn- und Lebensqualität. Durch Innenverdichtung steigt nicht nur deren Bedeutung, sondern ist auch der quantitative Erhalt wichtig. Von den Freiräumen im Besitz der Gemeinden, des Kantons oder des Bundes respektive des Landes Liechtenstein sind nur wenige rechtlich gesichert, wie das zum Beispiel bei Grünzonen der Fall ist. Weitere Defizite im Bestand sind, dass die Freiräume meist nutzungsgebunden und kleine multifunktionale Räume sowie grössere Parkanlagen zu wenig vorhanden sind.
Die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität, speziell an heissen Sommertagen, ist nicht immer gegeben. In den Zentrumsgebieten und zentralen Strassenräumen vieler Gemeinden ist die Bewegungs- und Aufenthaltsqualität mangelhaft.

Massnahmenbeschrieb

Das Ziel einer hohen Siedlungsqualität bedarf der Sicherung der bestehenden und Schaffung neuer Freiräume sowie deren Entwicklung zu einem Netz von kühlenden, gut gestalteten und öffentlich zugänglichen Freiraumangeboten, was durch folgende Einzelmassnahmen verfolgt wird.

Allgemeine Massnahmen
Wichtige vorhandene Siedlungsfreiräume erhalten und zeitnah rechtlich sichern.
In Siedlungsbereichen mit fehlenden Freiräumen sollen neu zu entwickelnde Freiräume künftig das bestehende Angebot ergänzen.
Klimagerechte Gestaltung (Schatten, Vegetation, Wasser) und Nutzungsangebote von bestehenden Anlagen überarbeiten.
Umsetzung in Abstimmung mit den Zielen und Massnahmen bestehender oder zu erarbeitender kommunaler Biodiversitätskonzepte.

Massnahmen zur Schaffung neuer Freiräume
Gams: Treffpunkt in Gasenzen im Zuge einer Aufwertung des Dorfplatzes ①
Mauren: neuer Freiraum an Egelsee ②
Buchs: Neugestaltung Kirchgasse ③, Neugestaltung Freiräume Werdenberg/Campus ④ und Neuanlegung Pärkli «Chez Fritz» ⑤
Schaan: Neue Freiräume (Duxer Landschaftspark ⑥, Rheindenkmal ⑦ und Park im Äscherle ⑧)

Massnahmen Entwicklung Freiraumkonzept
Buchs: Freiraumkonzept in Planung ⑨
Schaan: Freiraumentwicklungskonzept im Zentrum (klimaangepasste Gestaltung) wird umgesetzt ⑩

Beitrag Trägerschaft

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Durch die Massnahmen bleiben Freiräume im urbanen Siedlungsraum erhalten. Neu zu entwickelnde oder aufgewertete Freiräume ergänzen das Freiraumnetz. Die Gestaltung verbessert das Klima innerhalb des Siedlungsraums, basierend auf Freiraum- und Freiraumentwicklungskonzepten.
	Bezug zu Teilstrategie	Die Strategie einer hohen Siedlungsqualität durch gut erreichbare Frei- und Grünräume wird mit den Massnahmen verfolgt, welche sich aus der Sicherung bestehender und Schaffung neuer Siedlungsfreiräume sowie dem Erstellen, Abstimmen und Umsetzen kommunaler Freiraumkonzepte zusammensetzt. Ausserdem fördern die Massnahmen auch die Teilstrategie der Gewährleistung eines guten Siedlungsklimas.
	Bezug zum Handlungsbedarf	Der Siedlungsfreiraum muss so entwickelt werden, dass er den klimatischen Entwicklungen angepasst und in Bezug auf die Nutzungsansprüche hochwertiger gestaltet ist.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern -
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbraucht vermindern Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen
Abstimmung Siedlung und Verkehr		--
Bezug zu weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	PP1 – Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**

Umweltverträglichkeit

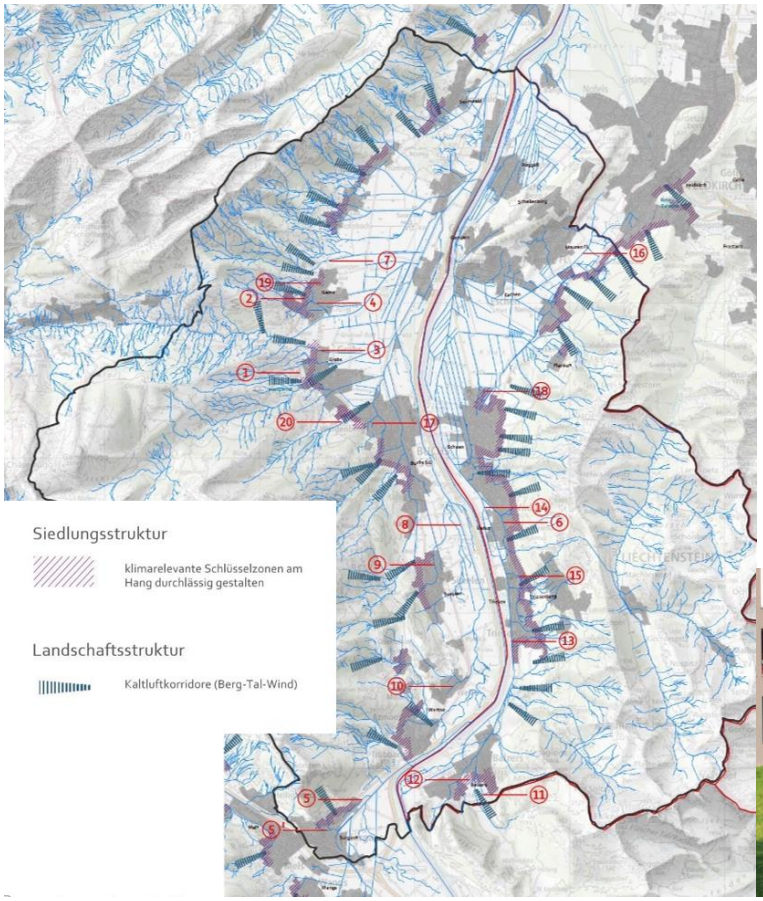
Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**

L3.1 Durchlüftung und Kaltluftversorgung des Siedlungsraums

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Landschaft
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Daueraufgabe

Federführende Stelle Gemeinden

Beteiligte Stellen *Kanton St. Gallen (AREG)*
Fürstentum Liechtenstein (Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR))



Massnahmenkarte Durchlüftung (Quelle: Studie öffentlicher Raum / Freiraum / hitzeangepasste Siedlungsentwicklung, Hager Partner 2021)



Kaltluftachse Grünkorridor (Quelle: Studie öffentlicher Raum / Freiraum / hitzeangepasste Siedlungsentwicklung, Hager Partner 2021)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Eine Überhitzung der Quartiere wird durch eine gute Durchlüftung mit Kaltluft verringert. Dabei dürfen die Korridore, durch welche die Berg-Tal-Winde in den Hangbereichen strömen, keine zu dichte Bebauungsstruktur oder Vegetation aufweisen und das Eindringen der kühlen Luft hemmen. Die Studie der hitzeangepassten Siedlungsentwicklung hat klimarelevante Schlüsselzonen am Hang evaluiert, welche für die Durchlüftung und Kaltluftversorgung des Siedlungsraums von besonderer Bedeutung sind. Potenzial bieten ausserdem eingedolte Gewässer, welche sich nach Öffnung gut als Leitbahnen eignen sowie Grünkorridore.

Massnahmenbeschrieb
Die Massnahmen umfassen den Erhalt sowie Vermeidung der Separierung unverbauter Kaltluftentstehungsgebiete am Siedlungsrand, die Gestaltung von Schlüsselzonen, die Gewässeröffnung und -aufwertung sowie den Erhalt und die Entwicklung von Grünkorridoren.

Allgemeine Massnahmen
- Wichtige, natürliche Kaltluftentstehungsgebiete am Siedlungsrand sind vor Bebauung zu schützen.
- Siedlungsränder durchlässig gestalten und geschlossene Bebauung vermeiden. Errichtung von Strömungshindernissen wie Gebäuderiegel, grosse Bauvolumen, dichte Bepflanzung sowie Lärmschutzwände oder Aufschüttungen vermeiden.
- Klimarelevanten Schlüsselzonen durchlässig halten. Gebäude abstufen und Bebauungsdichte begrenzen sowie auf eine angepasste Freiraumgestaltung achten. Höhere Gebäude können für die Durchlüftung auch vorteilhaft sein, da diese Luft die Bebauung umlenken kann. Dabei ist aber auf den Windkomfort zu achten. Es ist auf eine inhomogene Bebauungshöhe zu achten.
- Klimarelevante Grünkorridore und Fliessgewässer erhalten sowie eingedolte Gewässer wo immer möglich öffnen.

Massnahmen zur Gestaltung der Schlüsselzonen
- Grabs: Westlich des Siedlungskörpers ist ein breiter Grüngürtel als Siedlungsrand vorgesehen, dessen Vegetation die Artenvielfalt stützen sowie das Landschaftsbild erhalten soll ①
- Gams: geringe bauliche Dichte am Siedlungsrand (Vorgaben im BauR zu Reduktion der Fussabdrücke der Gebäude, wie auch eine Minimierung der Versiegelung) ②

Massnahmen zur Öffnung von eingedolten Gewässern
Grabs: Lobergraben öffnen und zugänglich machen ③
Gams: Bachöffnungen und Renaturierung Dorfbach im Zentrumsbereich ④
Sargans: Öffnung der Gewässer Äuligraben ⑤ und Töbelibach ⑤
Vaduz: Öffnung Giessengewölbe (Kirchstrasse-Pappelweg) ⑥

Massnahmen zur Gewässeraufwertung
- Gasenzen: Aufwertung Gasenzenbach ⑦
- Gams: Renaturierung Dorfbach mit Aufwertung Simmibad ④
- Sevelen: Renaturierung von Werdenberger Binnenkanal ⑧ und Bach durch Zentrum ⑨
- Wartau: Aufwertung Bachlauf Schärgiessen (zu prüfen) ⑩
- Balzers: Aufwertung im Bereich St. Katrinabrunnenbach ⑪ und Seenlandschaft Junkerriet ⑫
- Triesen: Aufwertung Binnenkanal (Konflikt mit hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen) ⑬ sowie Mühlebach im Siedlungsbereich ⑮
- Vaduz: Revitalisierung Binnenkanal (Lettstrasse-Lochgass) ⑭, Giessen (Pappelweg und Altrütti) ⑥
- Mauren: Aufwertung Esche und mehrere Kleingewässer ⑯
- Buchs: Wasserbauprojekt Farbbach ⑰
- Schaan: Gestalterische und ökologische Aufwertung Speckigraba & Pfaffamadgraba ⑱

Massnahmen Erhalt und Entwicklung Grünkorridore
- Gams: Erhalt siedlungsgliedernden Freiraum zwischen Gams und Gasenzen ⑲
- Grabs: Der siedlungsgliedernde Freiraum zwischen Grabs und Buchs ist zu erhalten (im Moment keine Bauzone) ⑳

Beitrag Trägerschaft

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Durch die Massnahmen wird der Siedlungsraum kompakt gehalten, wodurch unbebautes Kulturland möglichst zusammenhängend erhalten bleibt, ein naturnaher Siedlungsraum gefördert und die Gewässerräume renaturiert werden.
Bezug zu Teilstrategie	Mittels Bestandserhalt und klimaangepasster Planung wird eine gute Durchlüftung und Kaltluftversorgung erreicht.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die Durchlüftung und Kaltluftversorgung des Siedlungsraums ist ungenügend und Schlüsselzonen sind nicht ausreichend in ihrer Funktionalität gesichert. Bei der Entwicklung von Schlüsselzonen sollen unabhängige Fachberatungen die Planungs- und Baubehörden hinsichtlich klimaangepasster Architektur oder Aussenraumgestaltung im Siedlungsraum beratend unterstützen.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK1: Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern -
Siedlung	WK2: Siedlungsentwicklung nach Innen fördern -
Sicherheit	WK3: Verkehrssicherheit erhöhen -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur und Grünräumen - Die Massnahmen können sich bei Massnahmen zur Gewässerrenaturierung direkt positiv auf das Siedlungsklima auswirken oder einer Verschlechterung der Durchlüftung und Kaltluftversorgung des Siedlungsraums vorbeugen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Abstimmung mit Siedlungsentwicklung

Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	*Kein Stand (Festsetzung vorsehen)*
	Bezug zu weiteren Massnahmen	--

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**
	--	--	--

Umweltverträglichkeit

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	-	-	-

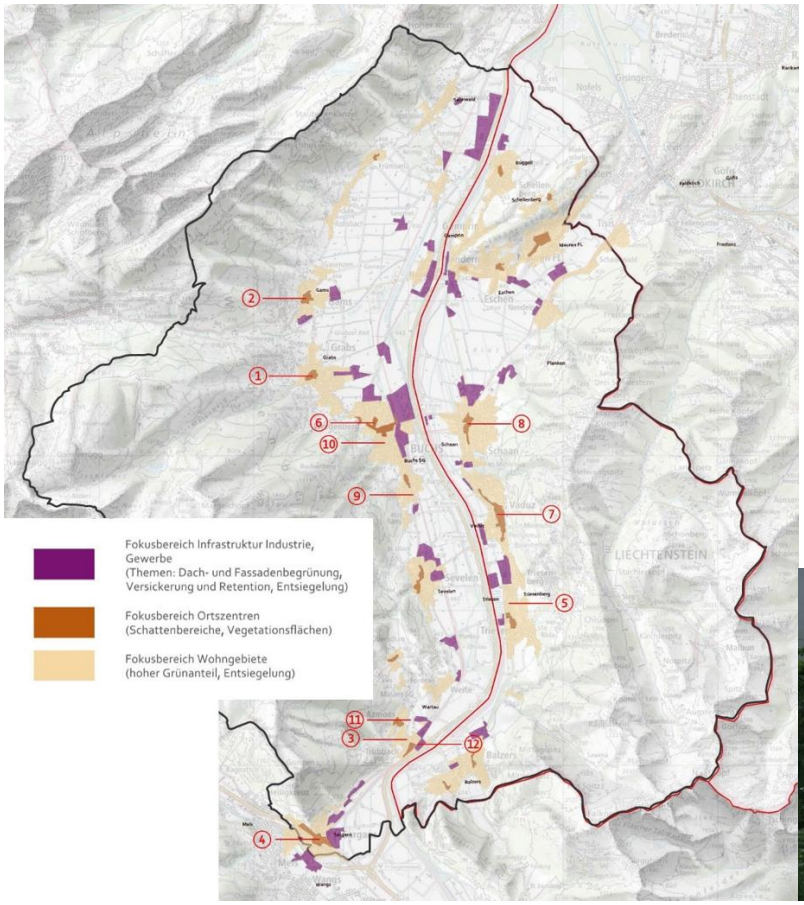
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		Festsetzung in Landesrichtplan und kommunalen Richtplänen. Gemeinden: Bei Umsetzung von Bauvorhaben in den Schlüsselzonen ist eine Beurteilung durch eine Fachberatung (Zusammensetzung: Architekten, Raumplaner und Landschaftsarchitekten mit umfangreichem Wissen zum Stadtklima) als Basis für den Entscheid in der Baukommission zu empfehlen. Kanton: ….	

L3.2 Hochwertiger und klimaangepasster Siedlungsfreiraum

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Landschaft
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Daueraufgabe

Federführende Stelle Gemeinden

Beteiligte Stellen *Kanton St. Gallen (AREG)*
Fürstentum Liechtenstein (Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR))



Massnahmenkarte Siedlungsraum, Strassen und Zentren (Quelle: Studie öffentlicher Raum / Freiraum / hitzeangepasste Siedlungsentwicklung, Hager Partner 2021)



Begrüntes Wegenetz (Quelle: Studie öffentlicher Raum / Freiraum / hitzeangepasste Siedlungsentwicklung, Hager Partner 2021)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Ein hoher Versiegelungsgrad vermindert ein angenehmes Stadtklima. Das betrifft sowohl private als auch öffentliche Flächen aller Siedlungsbereiche. Kühlende Effekte lassen sich durch unversiegelte Flächen mit Wasseraufnahme und Verdunstungsleistung, wie Retentionsflächen und offene Vegetationsbereiche, generieren. Potenzial für Entsiegelungen bieten Schulanlagen, Parkplätze, Hinterhöfe oder auch Strassenräume. Ausserdem beeinflussen Materialien und Farbgestaltungen die Rückstrahlung von Aussenräumen und Gebäuden, was bei hoher Absorption zu einer Überhitzung der Räume führen kann. Diese Effekte sind besonders an den westwärts gerichteten Hanglagen Liechtensteins relevant. An den östlichen Talseiten hingegen können dadurch, vor allem in kühleren Jahreszeiten, angenehme Mikroklimata bilden.

Massnahmenbeschrieb
Angenehme Aussenräume lassen sich in verdichteten Siedlungsbereichen durch einen hohen Grünraumanteil erreichen. Dabei ist sowohl auf eine hohe Biodiversität als auch Aufenthalts- und Bewegungsqualität zu achten. Die Gestaltung des Siedlungsfreiraums ist in Abstimmung mit den Zielen und Massnahmen bestehender oder zu erarbeitender kommunaler Biodiversitätskonzepte umzusetzen.
Betreffende Vorgaben können länderspezifisch in Verordnungen oder Planvorhaben eingebracht oder durch Gemeinden auf eigenen Grundstücken direkt umgesetzt werden.

Allgemeine Massnahmen Gestaltung Aussenräume
- Geringer Versiegelungsgrad im gesamten Siedlungsraum anstreben. Insbesondere Gewerbe- und Industrieareale sowie Verdichtungsgebiete sind zu entsiegeln und eine weitere Versiegelung zu verhindern.
- Verdunstungskühle durch wasserspeichernde Beläge, Vegetationsflächen und Retentionsbereiche schaffen.
- Versiegelte Bereiche mit hellen Belägen realisieren, die eine starke Aufheizung des Belags verringern.
- Abwärme durch Abstrahlung von Gebäudehüllen durch Wahl geeigneter Baumaterialien reduzieren.
- Gebäudebegrünung fördern (Dach- und Fassadenbegrünung).
- Aufenthalts- und Bewegungsqualität durch schattenspendende Bäume und höheren Durchgrünungsgrad aufwerten. In engen Strassenräumen auch auf eine gute Durchlüftung achten, z.B. keine kronenschliessende Baumallee.
- Angenehme Strassen- und Zentrumsbereiche durch Reduktion der Geschwindigkeit.

Allgemeine Massnahmen zur Aufwertung von Infrastruktur, Industrie und Gewerbe
- Aufwertung der Siedlungsstruktur durch Baumgruppen als Gegenpol zu Volumen von Gewerbebauten
- Gestaltung von wichtigen Orten durch markante Einzelbaumpflanzungen
- Auch kleine Flächen lassen Baumpflanzung zu, z.B. kleinkronige Gehölze oder solche mit schlankem Wuchs
- Entwicklung von pflegeleichten Extensivflächen auf steinigem Substrat und zulassen von Spontanvegetation (keine Steingärten!)
- Entwicklung von Versickerungs- und Retentionsbereichen
- Begrünung der Dachflächen und Fassaden
- Tiefgaragen unter die Gebäude legen

Allgemeine Massnahmen Aufwertung von Ortszentren
- Erhalt, Ergänzung und Sicherung von bestehenden Alleen sowie Baumhainen
- Gestaltung von neuen strassenbegleitenden Baumreihen und Alleen in Kombination mit offenen Baumscheiben und Retentionsbereichen
- Gliederung des Strassenraums durch Aufenthaltsorte
- Schaffung kleinerer Freiräume im Sinne von Pocketparks als Aufenthaltsorte und zur Auflockerung der Stadtstruktur
- Temporeduktion

Allgemeine Massnahmen Aufwertung von Wohngebieten
- Erhalt von grünen Vorgartensituationen durch rechtliche Vorgaben
- Allgemeine Aufwertung der Gärten durch einen definierten Grünanteil innerhalb der Quartiere
- Schaffung von Orientierungspunkten durch Einzelbaumpflanzung im öffentlichen Raum

Massnahmen Zentrumsaufwertung
Grabs: Aufwertung der Dorfzentren Grabs (gemäss BGK) ① und Gasenzen ② durch Schaffung von Begegnungs- und Aufenthaltsräumen
Wartau: Zentrumsaufwertung in den «Taldörfern» Weite, Trübbach und Azmoos ③
Sargans: Zentrumsaufwertung in der Bahnhofsstrasse und Schwefelbadplatz ④
Triesen: Zentrumsentwicklung schreitet voran (siehe Richtplan) ⑤
Buchs: Aufwertung Zentrum allgemein (im Freiraumkonzept formulierte Massnahmen), Aufwertung/Gestaltung Kirchgasse (in Planung), Aufwertung/Gestaltung Gebiet Campus (Werdenbergstrasse/Langäulistrasse) ⑥
Vaduz: Zentrumsentwicklung nach Richtplan ⑦
Schaan: Zentrumsaufwertung (gemäss Freiraumkonzept) ⑧

Massnahmen Strassenaufwertung
Buchs: BGK Kantonsstrasse Grabs bis Sevelen (1. Etappe in Vorprojekt beim Kanton) ⑨, flächendeckend Tempo 30 auf Gemeindestrassen mit flankierenden Massnahmen ⑩
Wartau: Strassenaufwertung entlang der Hauptverkehrsachsen ⑪ sowie entlang der angedachten Langsamverkehrsverbindung vom neuen Bahnhof entlang der Bahnstrecke Richtung Trübbach ⑫

Beitrag Trägerschaft

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die Massnahmen setzen den Grundsatz der gemeinsamen Abstimmung von Siedlung und Landschaft um, wodurch der Siedlungsfreiraum hochwertig entwickelt oder neu geschaffen wird.
Bezug zu Teilstrategie	Der Erhalt und die Entwicklung eines hochwertigen Siedlungsfreiraumnetzes sowie die Schaffung klimaangepasster und hochwertig gestalteter Aussenräume wird mittels der vorgeschlagenen Massnahmen umgesetzt.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die bestehenden Siedlungsfreiräume sind unzureichend rechtlich als Grünräume gesichert. Sollte dies nicht zeitnah erfolgen, da ansonsten die Flächen anderweitig beplant werden könnten und ihre Freiraumfunktionen verlieren. Die Qualität der bestehenden Freiräume ist nicht überall hoch und Aspekte der klimatischen Anpassungen unberücksichtigt. Potenziale der Nutzungsüberlagerung werden nicht voll ausgeschöpft.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessern -
	Siedlung	WK2: Siedlungsentwicklung nach Innen fördern Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet
	Sicherheit	WK3: Verkehrssicherheit erhöhen -
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Die Versorgung mit hochwertigem Freiraum sollte durch planungsrechtliche Instrumente wie in Gestaltungsplänen oder in Masterplänen und Freiraumkonzepten bereits früh im Planungsprozess verankert werden, damit diese eine hohe Wahrscheinlichkeit der Umsetzung erreichen. Die Massnahmen erhöhen die Aufenthaltsqualität und schaffen langfristig klimatisch angepasste Siedlungsräume.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Keine Abstimmung notwendig.

Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	S 1.1 – Zentrums- und Bahnhofsgebiet Buchs S 1.2 – Zentrums- und Bahnhofsgebiet Schaan S 1.3 – Zentrumsgebiet Vaduz PP1 – Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung GV3 – Buchs Stadgrenze Grabs bis Bezirksgebäude

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Gebiet	**Fläche (ha)**	**Einzonung (ha)**	**Betroffene FFF (ha)**	
	-	-	-	-

Umweltverträglichkeit

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
	-	-	-

Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		Gemeinden: Kanton:	

3 Dokumentationsblätter

Mn-Nr. 5G	Mn-Nr. 3G	Name	Horizont
D1		Dokumentationsblatt Siedlungsentwicklung Sargans	
D2		ZMB Pizol – Wartau	
D3		Wiederinbetriebnahme Bahnhof Fährhütte	A

D1 Siedlungsentwicklung Sargans

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Siedlung
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Siedlung

Federführende Stelle Gemeinde Sargans

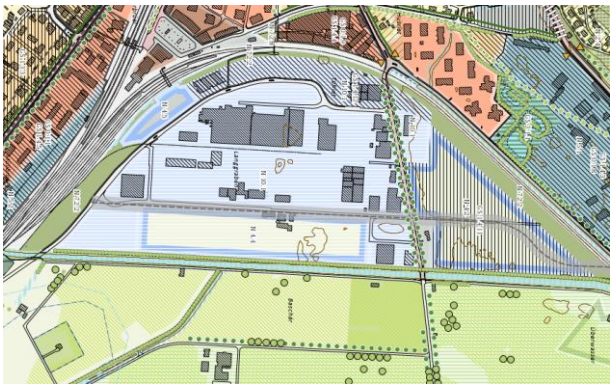
Beteiligte Stellen Grundeigentümer
Kanton St. Gallen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage/Beschrieb

Die Gemeinde Sargans ist nicht im BeSA-Perimeter, aber als Vereinsmitglied formal und funktional Teil der Agglomeration. Die Siedlungsentwicklung in Sargans hat einen Einfluss auf die Verkehrsströme in der Agglomeration. Nachfolgend werden die grösseren Vorhaben/Entwicklungsgebiete erwähnt, die im Zusammenhang mit verkehrlichen Massnahmen im Agglomerationsperimeter (BeSA-Perimeter) stehen (die nachfolgenden Informationen stammen aus dem Masterplan Regionale Raumentwicklung MRE (Überarbeitung 24.6.2021) sieh Kap. 3.2.1 und dem Entwurf kommunaler Richtplan vom 7.3.23 siehe folgende Abbildungen):

ESP Sargans, Tiefenriet (Arbeitsgebiet)
ESP Sargans, Tiefenreit Ost (Arbeitsgebiet



Zurzeit läuft die Erarbeitung eines Masterplans zur Festlegung der angestrebten Nutzungen, Erschliessung und Parkierung, Freiraum/Zugänge zum Areal etc.
Zusammenhang mit Umfahrung (Kantonsstrassenprojekt) bzw. zwingend notwendig u.a. auch für Akzeptanz in der Bevölkerung

Entwicklungsgebiet Malerva



Schwerpunktzone im Zonenplan vorgesehen mit folgenden Zielen:
- Qualitative Wohnüberbauung mittlerer Dichte
- Umgestaltung des heutigen Amphibienlaichgebiets als öffentlich zugänglichen Freiraum
- Einbindung und Aufwertung des Kulturobjekts «Schotterbrechwerk» sowie der Naturobjekte
- Einbindung der Netzstrategie Pizol-Wartau, der neuen Fuss- und Radwegverbindung und des Kulturwegs «Bergwerk»

Entwicklung langfristig aufgrund Baufirma vor Ort
Zusammenhang mit Umfahrung (Kantonsstrassenprojekt)
Entwicklungsgebiet Lokremise



Schwerpunktzone im Zonenplan vorgesehen mit folgenden Zielsetzungen:
- Gewährleistung Schutz des Kulturobjekts Lokremise
- Umnutzung der Lokremise zu Kultur-, Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungszwecken
- Entwicklung des heutigen Bahnareals

Entwicklung erst ab ca. 2040 / Land gehört SBB:
Zusammenhang mit Umfahrung (Kantonsstrassenprojekt)

Im Zonenplan sind zahlreiche Gebiete mit einer überlagernden Sondernutzungsplanpflicht gemäss Art. 7 Abs. 2 lit. c PBG zu belegen. In Sondernutzungsplänen sind erhöhte Anforderungen in folgenden Bereichen zu erfüllen (Auszug):
- Sicherung einer situationsgerechten Dichte
- Erschliessung hinsichtlich Flächeneffizienz und Sicherheit;
- Parkierung innerhalb von Bauten / unterirdisch angeordnet;
- Anbindung und Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr;
- Anbindung an den ÖV;
- Hochwertige Freiraumgestaltung
- Schaffung von öffentlichen Begegnungs- und Quartierspielplätzen;
- Ökologische Mehrwerte (Umgebungsgestaltung, Flora, Fauna);

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein lädt die Gemeinde ein, ihr die Ortsplanungen/Sondernutzungsplanungen zur Stellungnahme zu unterbreiten. Sie prüft die Abstimmung der Massnahmen mit den Zielen der Agglomerationsentwicklung.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

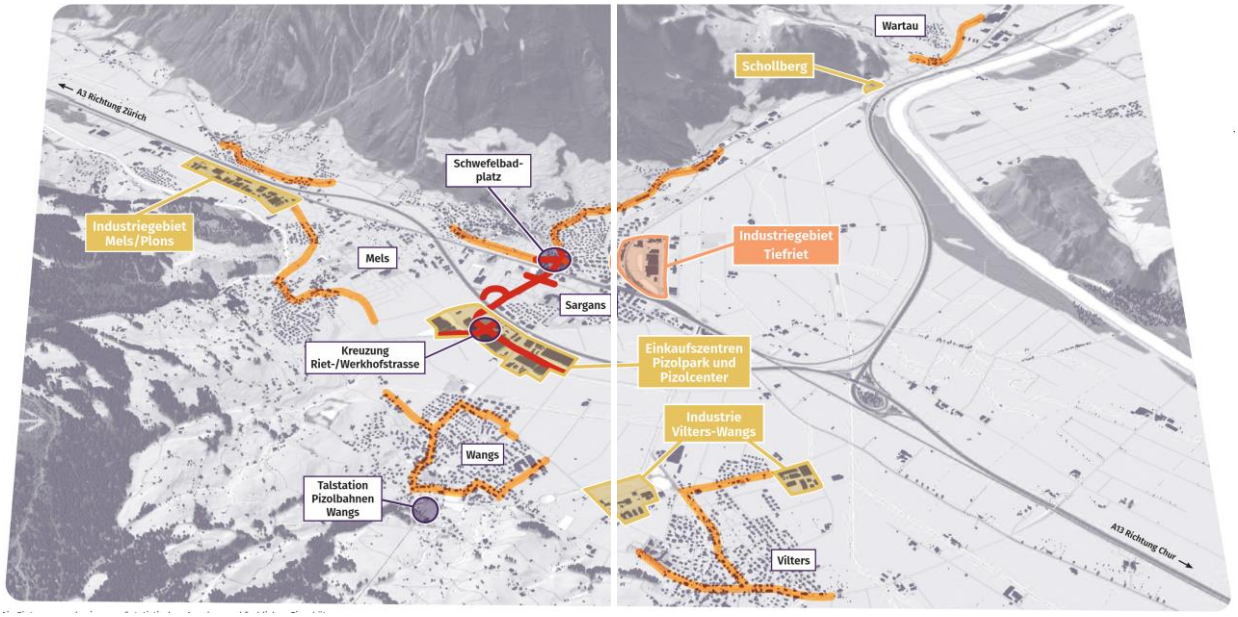
Die Siedlungsentwicklung in Sargans hat einen Einfluss auf die Verkehrsströme in der Agglomeration. Insbesondere die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete führt zu zusätzlichem Ziel- und Quellverkehr. Die Entwicklungsgebiete müssen als potenzielle Zielorte für alle Verkehrsmittel in der Netzplanung einbezogen werden. Dies betrifft insbesondere die anstehende Netzplanung im Veloverkehr (Kanton St. Gallen, für Fürstentum Liechtenstein bereits erfolgt).

D2 Sargans – ZMB Pizol – Wartau

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Kapazität Strassennetz

Federführende Stelle Kanton SG TBA

Beteiligte Stellen Sargans



Massnahmenkonzept GVK Pizol-Wartau (Quelle: Flyer für die Informationsveranstaltung vom 29. Februar 2024)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Der Raum Sargans, Mels, Vilters-Wangs und Wartau ist geprägt durch eine starke Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), der etwa zwei Drittel aller Wege ausmacht. Der öffentliche Verkehr (ÖV) deckt ein Viertel ab, während Velo- und Fussverkehr eine untergeordnete Rolle spielen. Die Verkehrsbelastung konzentriert sich auf Hauptachsen und führt insbesondere zu Spitzenzeiten zu Überlastungen, beispielsweise durch Freizeit- und Einkaufsverkehr. Die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur ist unzureichend, wodurch Probleme wie Lärmbelastung und ineffiziente Raumnutzung verstärkt werden. Der öffentliche Verkehr im Perimeter weist Lücken in der Erschliessung auf, vor allem in Randzeiten und bei Verbindungen zwischen den Gemeinden. Taktfrequenzen und Umsteigezeiten machen den ÖV im Vergleich zum MIV weniger attraktiv. Auch für den Fuss- und Veloverkehr gibt es Verbesserungspotenzial: Trotz günstiger geografischer Voraussetzungen mangelt es an durchgängigen und sicheren Verbindungen sowie ausreichenden Veloabstellplätzen. Das Parkraumangebot ist überwiegend kostenlos, was den MIV begünstigt und keine Lenkung hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen ermöglicht. Massnahmen wie betriebliches Mobilitätsmanagement werden bisher nur vereinzelt genutzt. Zusätzlich beeinträchtigen Umweltprobleme wie Lärmbelastung die Lebensqualität im Gebiet.

Das GVK Pizol-Wartau schafft die planerischen Grundlagen, um verkehrliche und damit zusammenhängende räumliche Probleme und Herausforderungen im Projektperimeter zu adressieren. In einer Gesamtschau über alle Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten beschreibt es die heute vorgefundene Situation und macht Angaben zur überkommunalen Weiterentwicklung mittels Aussagen zu Trends, Massnahmen und Potenzialen. Das GVK dient damit den involvierten vier Gemeinden und dem Kanton als konzeptuelles, strategisches Grundlagendokument im Bereich Verkehr.

Massnahmenbeschrieb

Das GVK schlägt eine Reihe von Massnahmen in vier zentralen Handlungsfeldern vor:

Handlungsfeld	Massnahmen
Abstimmung Siedlung und Verkehr	– Erschliessungskonzept für Gebiet Riet/Tiefriet – LKW-Lenkungskonzept – Stärkung ÖV-Angebot zwischen Gemeinden – Verbesserung Abstimmung Verkehr mit Siedlung
Betrieb und Gestaltung Strassennetz	– Überprüfung und Sicherstellung der Strassennetzhierarchie – Quartierverträglichkeit des untergeordneten Strassennetzes – Siedlungsverträglichkeit des übergeordneten Strassennetzes
Substanzielle und koordinierte Velo-Offensive	– Velo-Förderungsprogramm – Konzept Fuss- und Veloverkehr – Sofortmassnahmen für den Veloverkehr – Attraktive Velo- und Fusswegachsen schaffen – Ausbau von Veloabstellplätzen bei wichtigen Zielpunkten und Wohnbauten
Lenkungswirksame Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr	– Parkierungskonzept und Parkierungsreglement – Rampenbewirtschaftung Autobahn – Sharing-Konzept – Mobilitätsmanagement

Auf Basis des GVKs werden in einem nächsten Schritt im Rahmen einer ZMB verschiedene Varianten einer Verkehrslösung geprüft. Das Ergebnis ist offen. Als zweckmässigste Variante kann von der sogenannten Variante 0+ mit nur punktuellen Massnahmen bis hin zu grossräumigen Umfahrungen alles resultieren.

Beitrag Trägerschaft

Der Verein Region Sarganserland-Werdenberg ist in der Projektleitung vertreten – die Trägerschaft der Agglomeration kann sich über diese Schnittstelle einbringen und wird informiert. Die Trägerschaft nimmt die Möglichkeiten zur Mitwirkung und Vernehmlassung wahr. Zudem findet der Informationsfluss durch die Gemeinde Sargans statt.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Verkehrs- und Mobilitätsmassnahmen im beschriebenen Perimeter haben direkten Einfluss auf die Verkehrsströme und die Erreichbarkeit der Agglomeration. Sargans ist bereits heute Vereinsmitglied, der Antrag auf Aufnahme in den BeSA-Perimeter für das Agglomerationsprogramm 6. Generation ist eingereicht.

Aus Sicht der Agglomeration sind in der weiteren Entwicklung der Verkehrsnetze und Mobilitätsmassnahmen folgende Punkte zentral:

- Entwicklung Gebiet Riet/Tiefriet: Erschliessung gewährleisten für alle Verkehrsmittel (Personen- und Güterverkehr)
- Funktionierende Hauptachsen durch das Gebiet und insbesondere zur Autobahn
- Attraktives und durchgehendes Velo- und Fusswegnetz in die Agglomeration
- Erhalt des Bahnhofs als wichtige Drehscheibe der Agglomeration
- Priorisierung des öffentlichen Busverkehrs zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität
- Gemeinsame Weiterentwicklung von Sharing-Systemen und Massnahmen des Mobilitätsmanagements

D3 Wartau, Neuer Bahnhalt Fährhütte

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code		**Kategorie**	Verkehrsdrehscheibe

Federführende Stelle Kanton St. Gallen, SBB

Beteiligte Stellen Gemeinde Wartau



Visualisierung Bahnhalt Fährhütte

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Seit der Einführung der S-Bahn St. Gallen im Dezember 2013 wird der Bahnhof Trübbach nicht mehr bedient. Im November 2011 beauftragte das Volkswirtschaftsdepartement die SBB, alternativ zu den Halteorten Weite-Wartau und Bahnhof Trübbach den Bau einer neuen Haltestelle in Trübbach im Gebiet Fährhütte zu prüfen. In ihrer Objektstudie vom August 2012 zeigte die SBB auf, wie die neue Haltestelle erstellt werden könnte. Der Bau der neuen Haltestelle steht im Zusammenhang mit dem Ausbauschritt 2025. Dieser beinhaltet unter anderem einen Kapazitätsausbau auf der Strecke St. Gallen – Chur im Umfang von 180 Millionen Franken. Mit dem Ausbau kann das stündliche REX-Angebot im Rheintal zum Halbstundentakt ausgebaut werden. Zu diesen geplanten Investitionen gehört die Bahnhaltestelle Fährhütte.

Massnahmenbeschrieb
Im Ausbauschritt 2025 wird eine Perronkante realisiert. Zudem umfasst der Neubau der Haltestelle eine neue Personenunterführung, ein Kundencenter auf dem Perron, eine Rampe und Treppe aus der Personenunterführung zum Perron, Veloständer und Kiss-and-Ride-Parkplätze auf beiden Seiten der Bahngleise sowie das Anpassen der Gemeindestrasse und der Wege für einen behindertengerechten Zugangsbereich. Mit dem Ausbauschritt 2030/2035 soll die Bahnhaltestelle dann um eine zweite Perronkante erweitert werden.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit dem neuen Bahnhalt wird das angrenzende Arbeitsplatzgebiet optimal erschlossen. Durch direkte Verbindungen Richtung Balzers kann auch ein Teil des Pendlerverkehrs auf den ÖV verlagert werden.

Der Neubau der Bahnhaltestelle Fährhütte kostet knapp 12,7 Millionen Franken. Finanziert wird diese von der SBB (BIF) und dem Kanton St. Gallen. Die Gemeinde Wartau beteiligt sich am Rückbau des alten Bahnhofs mit einem Interessensbeitrag in der Höhe von 1,1 Millionen Franken.

Die Gemeinde beteiligt sich zudem mit folgenden Massnahmen am neuen Bahnhalt:
- Neue Bushaltestelle (ÖV-11, 76.29)
- FVV Anbindung SBB Haltestellen SBB Fährhütte – alter Bahnhof Trübbach (FVV.P-A 76.24.RF)
- FVV Anbindung SBB Haltestelle Fährhütte – bis Industriegebiet Gufera (FVV.P-A 76.25.RF)
- Zugang Bahnhof Fährhütte – behindertengerechter Zugang (FVV.P-B 76.27.RF)

4 Eigenleistungen und nicht-infrastrukturelle Massnahmen Verkehr

Nicht- infrastrukturelle Massnahmen (mit Massnahmenblätter)

Mn-Nr.5G	Mn-Nr. 3G	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kategorie	Horizont
MM1	NM-1 NM-2	Alle	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Agglomeration	Nicht-infrastrukturelle Massnahme	Av
MM2		Alle	Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen	Agglomeration	Nicht-infrastrukturelle Massnahme	Av.
PP1	NM-3	Alle	Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung	Agglomeration	Nicht-infrastrukturelle Massnahme	Av.
PP2	NM-4	Alle	Koordination Vorgaben private Parkierung	Agglomeration	Nicht-infrastrukturelle Massnahme	Av.
GV13		Betroffene Gemeinden	Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg - FL	Kanton St. Gallen, Land Liechtenstein, ASTRA	Nicht-infrastrukturelle Massnahme	Vor 2028

Eigenleistungen (ohne Massnahmenblätter)

Mn-Nr.5G	Mn-Nr. 3G	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kategorie	Kosten
03.23.RF		Balzers	Sicherheit und Komfort Neugrüt / Vogelsang	Balzers	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
03.27.RF		Balzers	Knotenumgestaltung Rheindamm / Mühlesträssle	Balzers	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
03.29.RF		Balzers	Knotenumgestaltung Rheindamm / Rheinstrasse	Balzers	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
03.19.RF		Balzers	Sicherheit und Komfort Landstrasse innerorts	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
03.20.RF		Balzers	Sicherheit und Komfort Egerta / Höfle / Züghüsle / Rietstr. / Mälsner Dorf / Brückle / Rheinstr.	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
03.21.RF		Balzers	Sicherheit und Komfort Rheinstrasse ausserorts	Land FL ATG	Fuss- und Veloverkehr	35'000
03.28.RF		Balzers	Optimierung Querung Gagoz / Kappele	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
07.32.		Eschen	Nordumfahrung Nendeln	Land FL ATG	Kapazität Strasse – Entlastungsstrasse	9'700'000
07.30.RF		Eschen	Sicherheit und Komfort Eschner Strasse und Essanestrasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
07.36.RF		Eschen	Sicherheit und Komfort Nendeln innerorts	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'00
09.14.RF		Gamprin	Sicherheit und Komfort Oberau	Gamprin	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
09.15.RF		Gamprin	Sicherheit und Komfort Schwarz Strässle	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
09.17.RF		Gamprin	Autofreier Rheindamm in Bendern	Gamprin	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
08.24.RF		Mauren	Knotenumgestaltung Bahnweg, Mauren	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
08.12.RF		Mauren	Sicherheit und Komfort Sägenstrasse	Land FL/Mauren	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
08.14.RF		Mauren	Sicherheit und Komfort Bahnweg	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
08.16.RF		Mauren	Sicherheit und Komfort Rüfenstrasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
08.23.RF		Mauren	Netzunterbruch Sägenstrasse / Rad- und Fusswegunterführung	Mauren	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000

10.09.RF		Ruggell	Sicherheit und Komfort Schellenbergstrasse (innerorts)	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
10.10.RF		Ruggell	Sicherheit und Komfort Dorfstrasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
10.12.RF		Ruggell	Ausbau Hauptradroute Nofels-Ruggell	Land FL ATG	Fuss- und Veloverkehr	35'000
10.16.RF		Ruggell	Sicherheit und Komfort Fallagass bis Giessenstrasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
10.19.RF		Ruggell	Knotenumgestaltung Kanalstrasse / Rheindamm	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.26.RF		Schaan	Sicherheit und Komfort Eschner Strasse / Werkhofstrasse / Im Zagalzel	Schaan	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.30.RF		Schaan	Sicherheit und Komfort Tröxlegass / Im Rösle	Schaan	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.33.RF		Schaan	Sicherheit und Komfort Im Pardiel / Gapetschstrasse /	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.34.RF		Schaan	Sicherheit und Komfort Im Kresta / Im Rossfeld / Im Ganser / Saxgass	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.40.RF		Schaan	Knotenumgestaltung Im alten Riet / Werkhofstrasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.44.RF		Schaan	Knotenumgestaltung Im Pardiel / Bahnweg	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.33.RF		Schaan	Knotenumgestaltung Schaanerstrasse / Gapetschstrasse /	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.18.RF		Schaan	Komfort Schaaner Strasse und Benderer Strasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.24.RF		Schaan	Sicherheit und Komfort Im Alten Riet	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.32.RF		Schaan	Sicherheit und Komfort Zollstrasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.37.RF		Schaan	Sicherheit und Komfort Saxgass / Landstrasse / Marianumstrasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.38.RF		Schaan	Optimierung Querung Industriestrasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.43.RF		Schaan	Optimierung Querung Zollstrasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	35'000
05.46.RF		Schaan	Knotenumgestaltung Schaanerstrasse / Obere Rüttigasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
05.47.RF		Schaan	Netzunterbruch und Knotenumgestaltung Schaanerstrasse / Minigolfweg	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
02.33.RF		Triesen	Messinastrasse Ausbau	Land FL ATG	Fuss- und Veloverkehr	414'000
01.26.RF		Vaduz	Führung Radschnellweg am Rheindamm / Bereich Stadion	Vaduz	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
01.32.RF		Vaduz	Vortrittsregime Schaanerstrasse / Lochgass	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
01.34.RF		Vaduz	Knotenumgestaltung Auweg / Schliessaweg	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
01.21.RF		Vaduz	Sicherheit und Komfort Schalunstr. / Mühleweg / Fürst-Franz-Josef-Str. / Schimmelgasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
		Vaduz	Sicherheit und Komfort Lochgass (innerorts)	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
01.30.RF		Vaduz	Sicherheit und Komfort Kreuzweg / Neugutweg	Vaduz	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000
01.31.RF		Vaduz	Querung Landstrasse / Lochgass / Schimmelgasse	Land FL ATG	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum	35'000

MM1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☒ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Eigenleistung Verkehr
Früherer ARE-Code	3271.3.016		

Federführende Stelle Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein

Beteiligte Stellen Alle Gemeinden, Private



Plattform CleverMobil (clemo.ch) der St. Galler Regionen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Die Strassen in der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein erreichen zu Stosszeiten zunehmend die Kapazitätsgrenzen. Ausserdem benutzen viele Pendelnde das Auto für den Arbeitsweg, was das Problem weiter verstärkt. Der Überlastung der Strassen soll unter anderem mit aktivem Mobilitätsmanagement – bei Firmen, Gemeinden oder in der Verwaltung – entgegengewirkt werden. Der Kanton St. Gallen sieht in seinem Energiekonzept ebenfalls die Umsetzung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung vor (SG-10). Im Fürstentum Liechtenstein wird das Mobilitätsmanagement ab 2025 Pflicht für staatsnahen Betriebe.

Beschrieb
Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, das Umlagerungspotenzial hin zum öffentlichen Verkehr und zum Fuss- und Veloverkehr auszuschöpfen oder Verkehr gar zu vermeiden (z.B. durch Homeoffice). Unternehmen spielen dabei eine wichtige Multiplikatorenfunktion, um die Mitarbeitermobilität zu optimieren. Heute bestehen jedoch oft Fehlanreize (Gratis-Mitarbeiterparkplätze, fehlende Veloabstellplätze, etc.). Die Region Werdenberg-Liechtenstein betreibt daher gemeinsam mit den anderen St. Galler-Regionen die Plattform CleverMobil (clemo.ch). Dadurch erhalten Unternehmen und Gemeinden Ideen, wie sie ihre Mobilitätskosten optimieren, die Zufriedenheit ihrer Mitarbeitenden erhöhen, die Erreichbarkeit verbessern und einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten können.
In der öffentlichen Hand spielt das Mobilitätsmanagement ebenfalls eine Rolle. Das St. Galler Energiekonzept 2021–2030 enthält die Massnahme SG-10 «Mobilitätsmanagement von Unternehmen und der öffentlichen Hand stärken». Dort soll nebst der Unterstützung der Unternehmen bei der Umsetzung eines Mobilitätsmanagements, auch finanzielle Anreize für Arbeitnehmende, die auf klimafreundliche Verkehrsträger ausweichen, geprüft werden. Der Kanton soll zudem eine Vorbildfunktion übernehmen.
Auf Liechtensteiner Seite spielt das Mobilitätsmanagement ebenfalls eine wichtige Rolle. Das Land stellt einen Werkzeugkoffer für Unternehmen zur Verfügung, die ein Mobilitätsmanagement einführen möchten. orgnisiert gemeinsam mit grossen Unternehmen Workshops zum Thema Verkehr und Mobilität (z.B. 2024: Workshop mit 42 Hacks). Ausserdem übernimmt das Land eine Vorbildfunktion: Ab 2025 soll ein betriebliches Mobilitätsmanagement für staatliche und staatsnahe Betriebe verpflichtend werden.
LIEMOBIL betreibt ein Bike-Sharing als Pilotprojekt. Nach Abschluss der Pilotphase wird evaluiert, ob sich dieses auf beide Rheinseiten ausdehnen lässt.

Beitrag Trägerschaft
Die Trägerschaft intensiviert ihre bisherigen Tätigkeiten und übernimmt bei Bedarf eine Koordinations- oder Schnittstellenfunktion zwischen Gemeinden, Mobilitätsanbietenden und Arbeitgebenden.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Das betriebliche Mobilitätsmanagement hat sich insbesondere bei Grossbetrieben etabliert. Mobilitätsberatungen werden genutzt und Unternehmen, die Massnahmen umsetzen, sind in ein Netzwerk eingebunden.
	Bezug zu Teilstrategie	– GV-1: Vermeiden, verlagern, verträglich gestalten – NMMI: Mobilitätsmanagement in Unternehmen Durch das Zusammenspiel von Push- und-Pull-Strategien wird das Mobilitätsverhalten hin zu einem grösseren Anteil ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr beeinflusst. Durch Mobilitätsmanagement werden Anreize geschaffen, mit dem Ziel, dass die Anteile von ÖV und FVV am Modalsplit deutlich steigen oder Verkehr sogar durch zeit- und ortsunabhängiges Arbeiten vermieden wird.
	Bezug zum Handlungsbedarf	Die Region ist im Bereich Mobilitätsmanagement bereits aktiv, die Aktivitäten werden aber weiter intensiviert.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Mit Mobilitätsmanagement in Unternehmen wird eine Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern -
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Durch die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs wird die Verkehrssicherheit erhöht.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Durch die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs oder die Reduktion des Verkehrs werden die Umweltbelastung sowie Flächen- und Energieverbrauch reduziert.
Abstimmung Siedlung und Verkehr	– MM2 – Eine ausgedehnte Intensivierung des «clever mobil»-Konzepts geht Hand in Hand mit dem allgemeinen Mobilitätsmanagement der Agglomeration. Dabei ist das Mobilitätsmanagement sowohl in den Prozessen bis zur Umsetzung zu berücksichtigen. – Im neuen St. Galler Energiekonzept 2021–2030 ist ebenfalls eine Stärkung des Mobilitätsmanagements in Unternehmen und der öffentlichen Hand vorgesehen, was eine Abstimmung untereinander voraussetzt.	
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	– MM2 – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen – PP1 – Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung – PP2 – Koordination Vorgaben private Parkierung

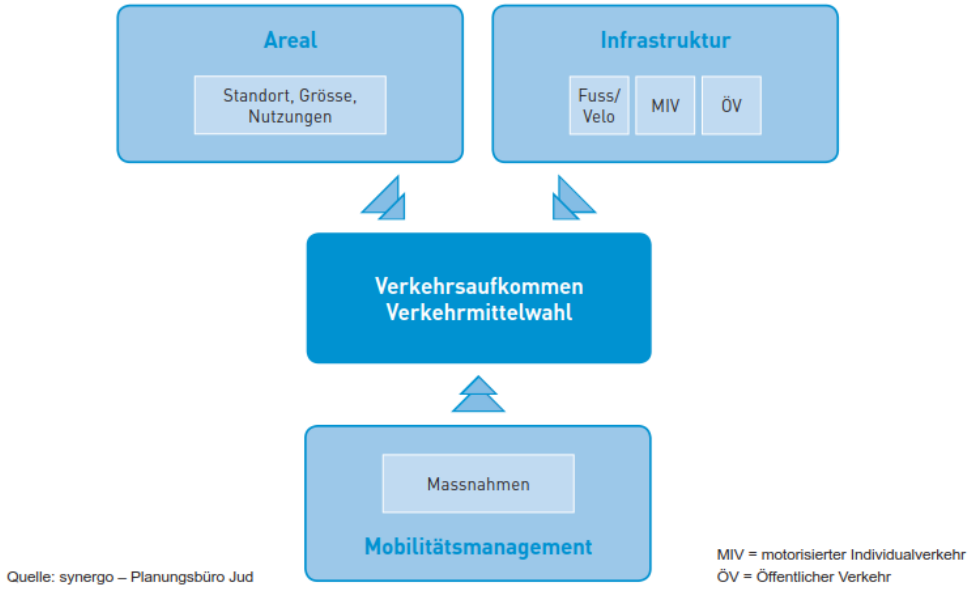
Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		Aktivitäten laufen als Daueraufgabe	Agglomeration Werdenberg - Liechtenstein
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		– Bereits laufende Aktivitäten weiterführen und intensivieren – Neue Aktivitäten initiieren	Agglomeration Werdenberg - Liechtenstein

MM2 Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☒ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Eigenleistung Verkehr
Früherer ARE-Code	-		

Federführende Stelle Verein St. Werdenberg-Liechtenstein

Beteiligte Stellen Alle Gemeinden, Private



Einflussfaktoren im Personenverkehr eines Areals
(Quelle: MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Planungsprozesse bzw. Bauprojekte haben zur Folge, dass sich die Mobilität(sgewohnheiten) für die künftigen Nutzer aufgrund von Wohn- oder Arbeitsortswechsel verändern. Das ist eine einmalige Chance, das Umlagerungspotenzial hin zum öffentlichen Verkehr und zum Fuss- und Veloverkehr zu aktivieren. Dem Planungs- bzw. Bauträger kommt dabei eine Multiplikatorenfunktion zu. In der Regel hat dieser durch die Implementierung eines Mobilitätsmanagements einen direkten Nutzen in Form von geringeren Investitionskosten durch Reduktion der Anzahl zu erstellender Parkplätze. Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein bietet für Bauträger Initialberatungen und Unterstützung für die Erarbeitung von Mobilitätsplänen an (clemo.ch, energieinstut.at).

Beschrieb
Die Standortgemeinde nimmt bei der Implementierung von Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements eine entscheidende Rolle ein. Sie kann im Rahmen von Sondernutzungsplänen das Mobilitätsmanagement verpflichtend verankern oder im Baubewilligungsverfahren beratend darauf hinwirken. Die Agglomeration unterstützt die Standortgemeinden bei Bedarf beratend bei Planungsprozessen.

Beitrag Trägerschaft
Die Trägerschaft intensiviert ihre bisherigen Tätigkeiten und übernimmt bei Bedarf eine Koordinations- oder Schnittstellenfunktion zwischen Gemeinden und Mobilitätsanbieter.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Bauherren oder Investoren nutzen die Möglichkeit, sich im Rahmen der Nutzungsplanung oder von Baubewilligungsverfahren bezüglich Mobilitätsmanagement beraten zu lassen. Die Zuständigkeiten sind definiert und die notwendigen Ressourcen vorhanden.
	Bezug zu Teilstrategie	– GV-1: Vermeiden, verlagern, verträglich gestalten – NMM-II: Mobilitätskonzepte für Arealentwicklungen Durch das Zusammenspiel von Push-und-Pull-Strategien wird das Mobilitätsverhalten hin zu einem grösseren Anteil ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr beeinflusst. Durch Mobilitätsmanagement werden Anreize geschaffen mit dem Ziel, dass die Anteile von ÖV und FVV am Modalsplit deutlich steigen.
	Bezug zum Handlungsbedarf	Die Region ist im Bereich Mobilitätsmanagement bereits aktiv, die Aktivitäten werden aber weiter intensiviert.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Mit strengeren Vorgaben im Bereich der Parkierung wird eine Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern -
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen: Durch die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs wird die Verkehrssicherheit erhöht.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Durch die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs werden die Umweltbelastung sowie Flächen- und Energieverbrauch reduziert.
Abstimmung Siedlung und Verkehr	In Gestaltungsplänen und bei Zonenplanänderungen werden die Vorgaben betreffend Mobilitätsmanagement geprüft und gegebenenfalls angepasst.	
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	Bei Entwicklungen von neuen Wohn- oder Arbeitsplatzgebieten sind die Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht und zur Umsetzung von Mobilitätsmanagement bereits in der Planung mitzudenken und im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung anzuwenden. – S1.1 – S1.3 Bahnhofsgebiete – S2.1 – S2.6.1 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohn- und Mischgebiete – S4.1 – S4.7 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten – S6.1 ÖV-Erschliessungskriterien für Einzonungen – S7.1, S7.2 Publikumsintensive Einrichtungen MM1 – Eine ausgedehnte Intensivierung des Mobilitätsmanagements soll möglichst auch die damit verbundenen Massnahmen der «CLEVERMOBIL» Umsetzung berücksichtigen. Synergien sollen dabei genutzt werden.

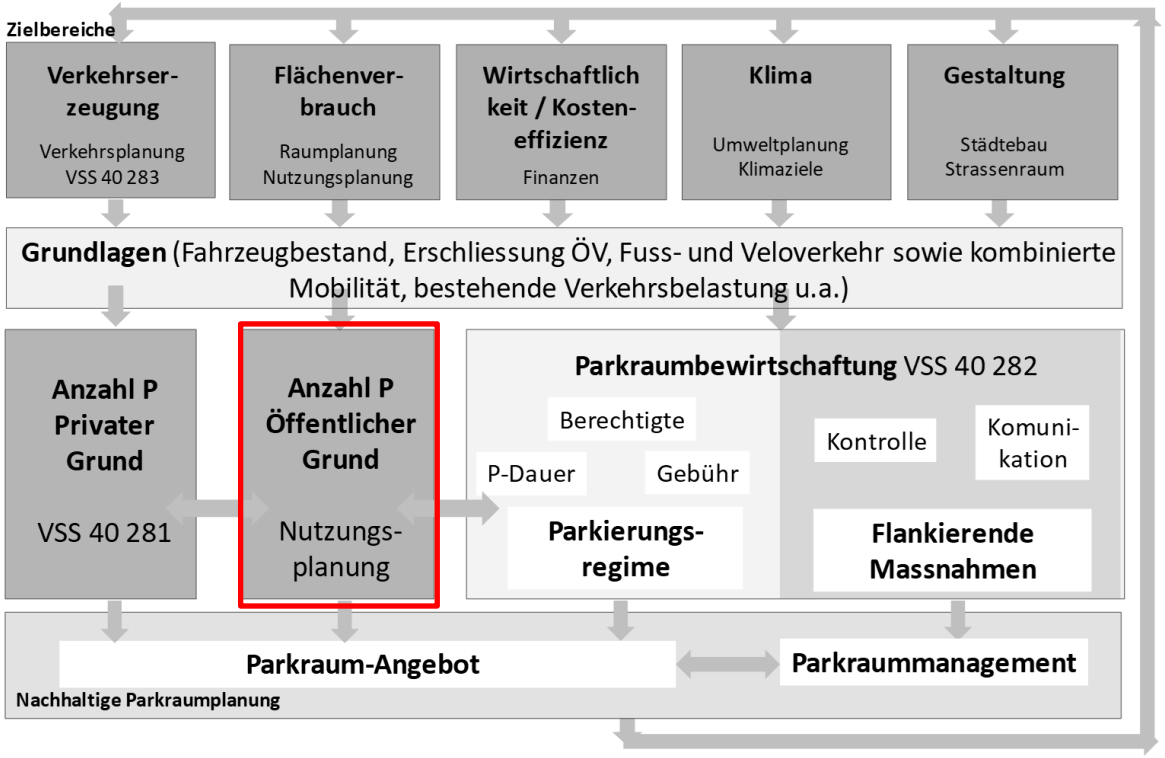
Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		Aktivitäten laufen als Daueraufgabe	Agglomeration Werdenberg - Liechtenstein
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		– Regelmässige Kontakte mit Standortgemeinden – Einflussnahme mittels Stellungnahmen und Kontaktpflege	Agglomeration Werdenberg - Liechtenstein

PP1 Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Eigenleistung Verkehr (Aktualisierung Massnahmenblatt aus der 3. Generation)
Früherer ARE-Code	-		

Federführende Stelle Verein St. Werdenberg-Liechtenstein

Beteiligte Stellen Alle Gemeinden



Workshop Koordination Parkplatzbewirtschaftung, Juni 2023

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der öffentliche Parkraum in der Agglomeration ist teils bewirtschaftet. Insbesondere an zentralen Lagen sind die Parkplätze auf öffentlichem Grund gebührenpflichtig und/oder die Parkdauer ist zeitlich beschränkt. Parkraummanagement wird nur zurückhaltend als Steuerungsinstrument eingesetzt. Es gibt keine einheitliche Tarifstruktur und die Koordination zwischen den Gemeinden findet nur bedingt statt, die Chancen einer regional abgestimmten Herangehensweise werden wenig genutzt. Um das Ausweichen auf andere Gemeinden zu vermeiden, wäre eine konsequente und flächendeckende Vereinheitlichung der Parkplatzbewirtschaftung sinnvoll. Somit kann auch einer Überlastung der Parkplätze im Zentrum und der Dauerbelegung durch Pendelnde entgegengewirkt werden.
Ein erster Schritt zur besseren Koordination wurde mit dem Werkzeugkasten Parkierung gemacht. Der Werkzeugkasten zeigt den heutigen Stand auf und gibt den Gemeinden Werkzeuge zur Bewirtschaftung an die Hand. Das Land Liechtenstein erarbeitet zudem ein Konzept für die Parkplatzbewirtschaftung.

Beschrieb
Die Umsetzung von Bewirtschaftungskonzepten obliegt den Gemeinden. Der Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein stellt Grundlagen zur Verfügung und vernetzt bei Bedarf einzelne Akteure.

Beitrag Trägerschaft
- Koordination der Aktivitäten
- Bereitstellen von Grundlagen
- Wissenstransfer zwischen den Gemeinden («Scharnierfunktion»)

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Der öffentliche Parkraum wird abhängig von Lage und Nachfrage bewirtschaftet und damit eine bestimmungsgemässe Nutzung sichergestellt.
	Bezug zu Teilstrategie	– GV-1: Vermeiden, verlagern, verträglich gestalten – NMM-III: öffentlichen Parkraum managen
	Bezug zum Handlungsbedarf	Mit Regelungen zur Lage, Anzahl und Bewirtschaftung von öffentlichen und privaten Parkplätzen kann das Verkehrsaufkommen und -verhalten aktiv beeinflusst werden. Diese Instrumente werden zurzeit noch zurückhaltend eingesetzt, insbesondere das Potenzial einer regional abgestimmten Herangehensweise wird noch wenig genutzt. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr soll nicht mehr weiter steigen, sondern plafoniert und reduziert werden. Dazu braucht es griffige «Push-und-Pull-Massnahmen».
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Mit der Bewirtschaftung von Parkplätzen wird eine Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern -
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung objetktive und subjektvie Verkehrssicherheit: Durch die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs wird die Verkehrssicherheit erhöht.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Durch die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs werden die Umweltbelastung sowie Flächen- und Energieverbrauch reduziert.
Abstimmung Siedlung und Verkehr		
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	Die Vorgaben betreffend privater und öffentlicher Parkierung müssen aufeinander abgestimmt werden: – PP_M002 – Koordination Vorgaben private Parkierung
Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres Vorgehen		

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		_	

PP2 Koordination Vorgaben private Parkierung

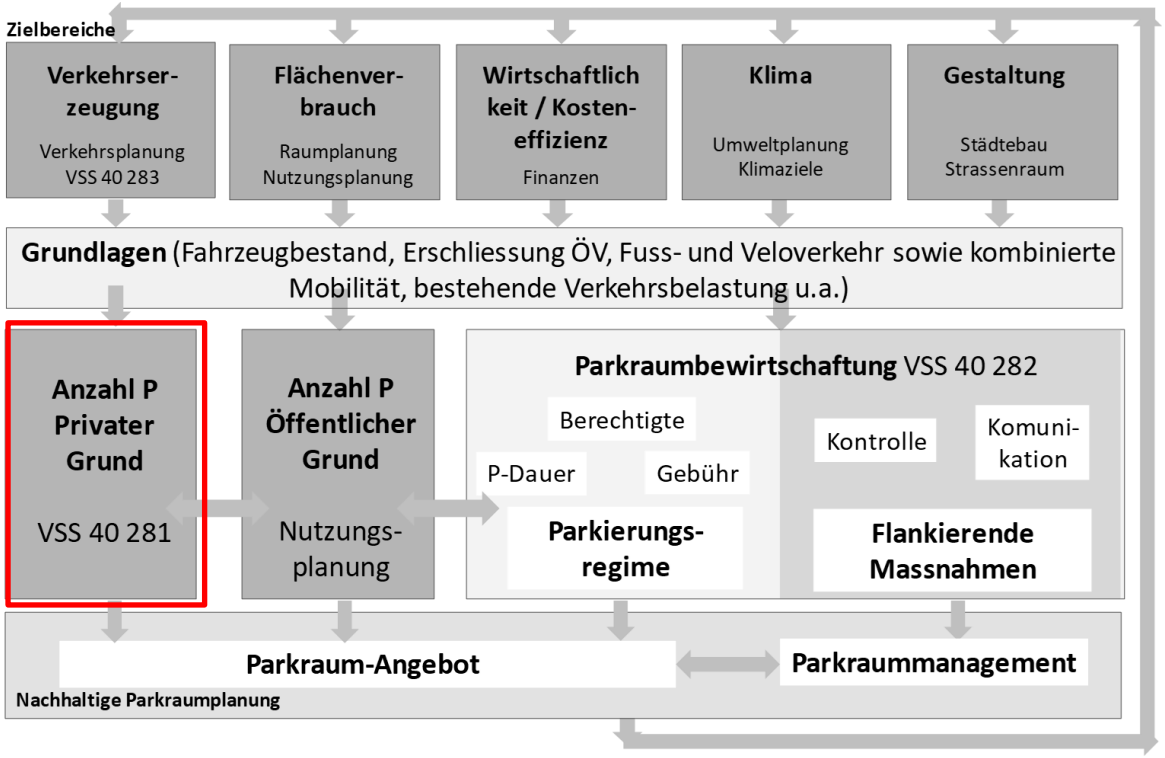
Priorität AP 5
☒ A (2028-2031)
☐ B (2032-2035)
☐ C (nach 2035)
☐ Daueraufgabe

Massnahmenart Eigenleistung Verkehr

Früherer ARE-Code -

Federführende Stelle Verein St. Werdenberg-Liechtenstein

Beteiligte Stellen Alle Gemeinden



Zusammenspiel der verschiedenen Elemente im Bereich Parkierung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Die Parkplatzerstellungspflicht ist im Agglomerationsraum sehr heterogen und grosszügig ausgerichtet. Im Sinne einer siedlungsverträglichen Mobilität und Verkehrsentwicklung sollen die Parkierungsbestimmungen situationsgerecht angepasst werden. Der Richtplan des Fürstentums Liechtenstein sieht vor, dass Land und Gemeinden die Vorgaben über die Parkierung im Baugesetz überarbeitet.

Beschrieb
Die Umsetzung von Vorgaben zur Erstellungspflicht und Ausgestaltung obliegt den Gemeinden. Der Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein stellt Grundlagen zur Verfügung und vernetzt bei Bedarf einzelne Akteure. Das Land Liechtenstein überprüft das Baugesetz und überarbeitet dieses bei Bedarf hinsichtlich grösserer Spielräume zur standortabhängigen Reduktion von Parkplätzen auf privatem Grund (vgl. Kapitel MIV im Landesrichtplan).

Beitrag Trägerschaft
- Koordination der Aktivitäten
- Bereitstellen von Grundlagen
- Wissenstransfer zwischen den Gemeinden («Scharnierfunktion»)

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Es bestehen zeitgemässe und zweckmässige Regelungen zur Parkplatzerstellungspflicht, welche den aktuellen Vorgaben entsprechen.
	Bezug zu Teilstrategie	– GV-1: Vermeiden, verlagern, verträglich gestalten – NMM-IV: Private Parkplatzerstellungspflicht
	Bezug zum Handlungsbedarf	Mit Regelungen zur Lage, Anzahl und Bewirtschaftung von öffentlichen und privaten Parkplätzen kann das Verkehrsaufkommen und -verhalten aktiv beeinflusst werden. Diese Instrumente werden zurzeit noch zurückhaltend eingesetzt. MIV-Anteil am Gesamtverkehr soll nicht mehr weiter steigen, sondern plafoniert und reduziert werden.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Mit der Koordination der Vorgaben in der Parkierung wird eine Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern -
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung Subjektive und objektive Verkehrssicherheit: Durch die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs wird die Verkehrssicherheit erhöht.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Durch die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs werden die Umweltbelastung sowie Flächen- und Energieverbrauch reduziert.
Abstimmung Siedlung und Verkehr	–	
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	Die Vorgaben betreffend private und öffentliche Parkierung sollten aufeinander abgestimmt werden: – PP_M001 – Koordination Vorgaben öffentliche Parkierung Mit einem wirksamen Mobilitätsmanagement kann der Bedarf an Parkplätzen reduziert werden: – MM1 – Mobilitätsmanagement in Gemeinden und Unternehmen – MM2 – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen

Abgeschlossene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
Vorgesehene Planungsschritte	**Termin**	**Planungsschritte**	**Federführende Stelle**
		–	

GV13 Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg - FL

Priorität AP 5

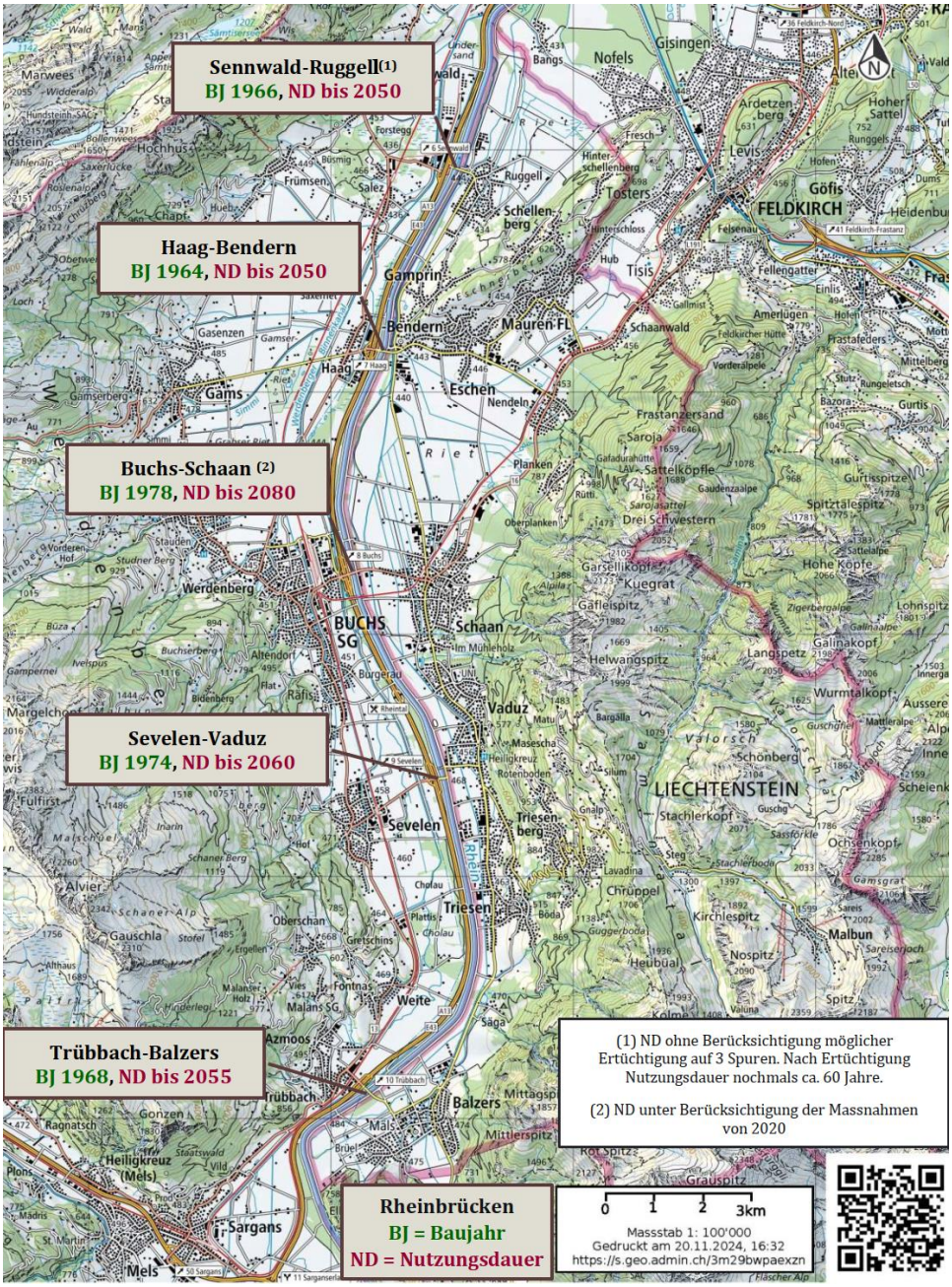
☐ A (2028-2031)
☐ B (2032-2035)
☐ C (nach 2035)
☐ Daueraufgabe
☒ vor 2028

Massnahmenart Eigenleistung Verkehr

Früherer ARE-Code -

Federführende Stelle Kantons St. Gallen, TBA, Land Liechtenstein, ASTRA

Beteiligte Stellen Alle betroffenen Gemeinden



Übersicht betroffene Grenzübergänge / Rheinquerungen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Das Fürstentum Liechtenstein verzeichnete in den letzten Jahrzehnten ein grosses Wirtschaftswachstum mit der damit einhergehenden Ansiedlung von Arbeitsplätzen. Die dafür bestimmenden Faktoren deuten darauf hin, dass auch in Zukunft von einem weiteren Wachstum auszugehen ist. Das Wirtschaftswachstum in Kombination mit dem Umstand, dass in Liechtenstein nur wohnhaft sein darf, wer Liechtensteinerin oder Liechtensteiner ist, führt zu einem signifikanten Pendleraufkommen aus der Schweiz und aus Österreich

Richtung Liechtenstein. Hinzu kommt, dass auch in Nord-Süd-Richtung im Fürstentum Liechtenstein (Binnenverkehr) teils die Verbindungen via die Schweizer Autobahn gewählt wird.

Diese Kombination führt zu Überlastungen der Strasseninfrastruktur in West-Ost-Richtung (Rheinübergänge) an mehreren Stellen mit einer ausgeprägten Tagesspitze am Morgen von den Autobahnanschlüssen Richtung Liechtenstein und am Abend von Liechtenstein Richtung Autobahnanschlüsse. Hinzu kommen auch Überlastungen in Ortszentren, wie Schaan und Vaduz, oder am Grenzübergang Schaanwald von/nach Feldkirch.

Nebst der Verlängerung der Reisezeiten im MIV hat dies auch negative Effekte auf den öffentlichen Verkehr: Der Bus steht mit dem MIV im Stau und es kommt dadurch zu Fahrzeitverlusten. Ein Ausbau des ÖVs auf den Ost – West-Verbindungen wird dadurch verhindert. Die hohe Verkehrsbelastung hat zudem negative Auswirkungen auf die Qualität des Veloverkehrs sowie die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität.

Im letzten Jahrzehnt wurden verschiedene Massnahmen angegangen, um das bestehende System zu optimieren:

- Pilotprojekt Wechselspur Rheinübergang Sevelen – Vaduz
- Optimierung Veloführung, Verbesserung Veloinfrastruktur / zusätzliche Velobrücke
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Verbesserung Busangebot, Neuauflage Busbevorzugungskonzept

Weitere Massnahmen zur Verhaltensänderung (Verschiebung Modal Split im Pendlerverkehr) und der Optimierung des bestehenden Verkehrssystems sind geplant (siehe Massnahmen vorliegendes Agglomerationsprogramm 5. Generation).

Beschrieb

Im Sinne einer strategischen Langfristplanung wird eine Auslegeordnung über sämtliche West-Ost-Verbindungen zwischen der Nationalstrasse, den Kantonsstrassen und dem Fürstentum Liechtenstein erstellt (Rheinübergänge). Basierend darauf wird aufgezeigt, in welchen Bereichen langfristig ein Ausbaubedarf bei den West-Ost-Verbindungen und der Autobahn besteht. Dies soll als Grundlage dienen, um im Anschluss gegenüber dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Ausbaubedürfnisse seitens des Fürstentum Liechtensteins zusammen mit dem Kanton St. Gallen zu adressieren.

Einbezogen werden dabei folgende Aspekte:

- verschiedene Szenarien für die Verkehrsentwicklung und des Modal Splits, gestützt auf die Ziele, Strategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms
- Zustand und die geplanten Erhaltungs- und Ausbaumassnahmen der Nationalstrasseninfrastruktur, Kantonsstrasseninfrastruktur und der Rheinbrücken
- Spezifische lokale Verhältnisse
- Bedürfnisse aller Verkehrsmittel (MIV, Güterverkehr, ÖV, FVV

Beitrag Trägerschaft

Der Verein Agglomeration Werdenberg – Liechtenstein ist personell in der Projektorganisation vertreten und bringt die regionale Perspektive sowie die Sicht Agglomerationsprogramm in den Prozess ein.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Die Hauptstrassen bilden das Rückgrat der strassenseitigen Erschliessung. Sie verbinden die urbanen und kompakten Siedlungsräume effizient und für alle strassengebundenen Verkehrsmittel (MIV, ÖV und GV). Die Autobahn mit Anschlüssen erschliesst die Agglomeration für den strassengebunden Personen- und Güterverkehr und verbindet wichtige Zielorte innerhalb der Agglomeration. Die Verknüpfung mit dem untergeordneten Strassennetz ist gewährleistet.
	Bezug zu Teilstrategie	GV-II Erreichbarkeit gewährleisten (Spitzen brechen, System optimieren, Kapazitäten gezielt ausbauen)
	Bezug zum Handlungsbedarf	Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel ist besser und zuverlässig zu gewährleisten.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Durch die zweckmässige Beseitigung der Engpässe und die Schaffung funktionierender Verkehrsnetze für alle Verkehrsmittel wird die Qualität des Verkehrssystems insgesamt verbessert. Insbesondere wird der Ausbau des grenzüberschreitenden Busangebots ermöglicht.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Die Verkehrsinfrastrukturen erschliessen zentrale Siedlungsgebiete und bestehende resp. weiterzuentwickelnde Arbeitsplatzschwerpunkte.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Durch die Entflechtung des Veloverkehrs auf stark belasteten Abschnitten und die Schaffung komfortabler Veloinfrastrukturen wird die Verkehrssicherheit insbesondere für den Veloverkehr erhöht.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Durch die zweckmässige Beseitigung der Engpässe und die Schaffung funktionierender Verkehrsnetze kann der Busverkehr priorisiert werden. Es ist darauf zu achten, dass durch Ausbauten keine neuen, unerwünschten Verkehrsnachfragen geschaffen werden. Flankierend ist die Verkehrsnachfrage durch aktives Mobilitätsmanagement an Ziel- und Quellorten zu steuern.
Abstimmung Siedlung und Verkehr	– Über die Autobahnanschlüsse und Grenzübergänge werden wichtige Arbeitsplatzgebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte für den Güterverkehr, den MIV und den öffentlichen Verkehr (Bus) erschlossen.	

– Das übergeordnete Strassennetz und die Hauptachsen fassen einen grossen Teil des Verkehrs und sorgen für kurze, direkte Wege. Durch ein funktionierendes System wird Schleichverkehr vermieden und die Wohnqualität in den Quartieren gewährleistet.

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	Abhängig vom Ergebnis der Planungen
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	– 74.35.RF Sennwald/Ruggell – FVV Brücke – 09.09.RF / 74.39.RF Haag/Gamprin – FVV Brücke Haag – Gamprin FL – 09.19 Gamprin – Neuorganisation Verkehrsführung in Unterbendern – GV-2 Haag/Gamprin – Neubau Rheinbrücke Haag – Bendern – 75.29.RF Sevelen – Triesen, FVV Brücke – GV-1 Optimierung Rheinquerung Sevelen/ Vaduz Die Massnahmen GV-1 und GV-2 (C-Horizont) sind auf Basis der Langfristperspektive in der nächsten Programmgeneration zu überprüfen.

Abgeschlossene Planungsschritte

Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
Q4 2024	Auftragserteilung Bauherrenunterstützung	Kanton St. Gallen, TBA

Vorgesehene Planungsschritte

Termin	Planungsschritte	Federführende Stelle
Q1 2025	– Grundlagenbeschaffung/Projektdefinition	Kanton St. Gallen, TBA
Q1 2025	– Pflichtenhefte / Ausschreibungen	Kanton St. Gallen, TBA
Q2 2025	– Beschaffung Mandate	Kanton St. Gallen, TBA
Q3 2025 – Q4 2026	– Erarbeitung Langfriststrategie	Kanton St. Gallen, TBA

5 Infrastrukturmassnahmen Verkehr (Einzelmassnahmen)

A-Horizont

Mn-Nr.5G	Mn-Nr. 3G	ARE-Code	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kategorie	Kosten
74.35.RF	10.17.RF		Sennwald / Ruggell	FVV Brücke Sennwald–Ruggell	Sennwald / Ruggell	Fuss- und Veloverkehr	5'700'000
GV-3	GV-3	3271.2.006	Buchs	BGK Buchs Stadtgrenze zu Grabs bis Tannenstrasse	Kanton SG TBA	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	11'500'000
GV-7	GV–7	3271.2.010	Grabs	Verbesserung Verkehrssicherheit im Dorfzentrum (Werdenstrasse)	Kanton SG TBA	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	8'100'000
ÖV-12			Vaduz	Buspriorisierung Heiligkreuz	Land FL	VM-Achse Verkehrsmanagement	2'400'000
ÖV-11				Neue Bushaltestellen	Kanton SG, Land FL, Gemeinden	Neue/Aufwertung Bushaltestelle	3'200'000
- 71.67.			*Buchs*	*Haltestelle Ochsensand (Richtung Buchs+Richtung Haag)*	*Kanton SG*		*400'000*
- 08.11a - - 08.11b - 08.11c - 08.11d			*Mauren*	*Neue Bushaltestellen Industrie Schaanwald (4 Haltekanten)*	*Mauren*		*800'000*
- 74.41 - 74.42			*Sennwald*	*Neue Bushaltestellen Industrie Haag und Sennwald*	*Sennwald, Kanton SG TBA AÖV*		*400'000*
- 76.21			*Wartau*	*Neue Bushaltestelle Bahnhof Fährhütte*	*Wartau, Kanton SG TBA AÖV*		*200'000*
- 01.37a-01.37g	*ÖV-4*	*3271.2.045 3271.2.046*	*Vaduz*	*Vaduz Zentrum (Bushof mit 7 Haltekanten)*	*Land FL ATG*		*1'400'000*
Total Einzelmassnahmen A-Horizont							**30'900'000**

B-Horizont

Mn-Nr.5G	Mn-Nr. 3G	ARE-Code	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kategorie	Kosten
74.39.RF			Haag / Gamprin	FVV-Brücke Haag – Gamprin FL	Gamprin, Sennwald	Fuss- und Veloverkehr	6'700'000
Total Einzelmassnahmen B-Horizont							**6'700'000**

C-Horizont mit Massnahmenblatt

Mn-Nr.5G	Mn-Nr. 3G	ARE-Code	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kategorie	Kosten
09.19			Gamprin	Neuorganisation Verkehrsführung Unterbendern	Gamprin	Kapazitäten Strassennetz	
GV-2	GV-2	3271.2.005	Haag / Gamprin	Neubau Rheinbrücke Haag–Bendern	Kanton SG, Land FL	Kapazitäten Strassennetz	10'950'000
MIV-4	MIV-4		Sevelen	Nordumfahrung	Sevelen / Kanton SG	Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen	
09.20			Gamprin	Strassenraumgestaltung «Eschner Strasse»	Gamprin	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	
ÖV-10	ÖV-10		Gamprin	Bus – Umsteigeknoten Bendern Post	Gamprin	Verkehrsdrehscheiben	4'590'000
71.63.RF			Buchs	Überführung SBB Rheincity–Industrie	Buchs	Fuss- und Veloverkehr	5'000'000

C-Horizont ohne Massnahmenblatt

Mn-Nr.5G	Mn-Nr. 3G	ARE-Code	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kategorie	Kosten
07.40			Nendeln	Umsteigeknoten Bus/Bahn: Bahnhof Nendeln	Nendeln	Verkehrsdrehscheiben	
24.67.			Grabs/ Buchs	Unterführung Ochsensand	Grabs/Buchs	Fuss- und Veloverkehr	
75.25.RF			Sevelen/ Vaduz	Verlängerung Holzbrücke Vaduz–Sevelen über die Nationalstrasse	Sevelen/Vaduz	Fuss, und Veloverkehr	8'000'000
75.29.RF			Sevelen/ Triesen	FVV-Brücke Sevelen–Triesen		Fuss, und Veloverkehr	
96.28.RF			Sargans/ Balzers	FVV-Brücke Sargans–Balzers		Fuss, und Veloverkehr	
GV-1	GV-1	3271.2.004	Sevelen/ Vaduz	Optimierung Rheinquerung Sevelen/ Vaduz	Kanton SG, Land FL	Kapazitäten Strassennetz	
02.43.			Triesen	möglicher Mobilitätskorridor für alternative Verkehrsmittel		Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen	
07.42.			Eschen	FLAMA Nordumfahrung	Eschen	Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen	3'900'000
07.07			Eschen	BGK Engel Kreuzung Feldkircherstr	Land FL / Eschen		2'800'000

74.35.RF Sennwald/Ruggell, FVV Brücke

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	10.17.RF / 74.35.RF	**Kategorie**	Fuss- und Veloverkehr – Einzelmassnahme

Federführende Stelle Gemeinde Sennwald

Beteiligte Stellen Gemeinde Sennwald, TBA SG, Rheinbauunternehmen Land FL



Standort der neu zu erstellenden Brücke

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Derzeit verläuft die Veloführung über den Rhein zwischen Ruggell und Sennwald im Mischverkehr ohne Radstreifen und weist Sicherheitsdefizite auf.

Beschrieb
Der Bau einer neuen Langsamverkehrsbrücke soll somit eine Netzlücke schliessen und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen. Dies geschieht in Abstimmung mit weiteren übergeordneten Konzepten wie dem Landesrichtplan Liechtenstein oder dem Mobilitätskonzept 2030. Der Standort der Brücke wurde in Abstimmung mit den Velonetzen des Kantons St. Gallen und des Landes Liechtenstein ausgewählt. Dazu wurde in einem Variantenstudium der Standort der neuen Brücke ermittelt.

Beschrieb
Erstellung einer neuen Fuss- und Veloverkehrsbrücke über den Rhein als Ersatz für die Führung auf der Rheinbrücke. Der geeignetste Standort ist südlich der bestehenden Rheinbrücke.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die Rheinbrücke zwischen Ruggell und Sennwald erschliesst relevante Ziel- und Quellgebiete und bietet sowohl für den Alltagsverkehr wie auch den Freizeitverkehr eine sichere und attraktive Verbindung dar.
Bezug zu Teilstrategie	FV-I: Fusswegnetze planen und realisieren VV-I: Sicheres und durchgängiges Velonetz ermöglichen
Bezug zum Handlungsbedarf	Gesamtverkehr – Modalsplit: Der Bau der neuen Brücke hilft, das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs besser auszuschöpfen. Gesamtverkehr – Verkehrssicherheit: Die Entflechtung der Verkehrsträger erhöht die Verkehrssicherheit. Fussverkehr – Fusswegnetz, Veloverkehr – Velowegnetz: Es fehlt an einer sicheren und attraktiven Rheinquerung für den Fuss- und Veloverkehr.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern Verbesserung im Langsamverkehr: Der Bau einer neuen Fuss- und Veloverkehrsbrücke steigert die Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes (insbesondere Alltagsveloverkehr) und fördert so die Verkehrsverlagerung von MIV zum Veloverkehr.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern -
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Bei der derzeitigen Verkehrsführung sind Sicherheitsdefizite vorhanden. Mit der Erstellung einer FVV-Brücke wird eine sichere Querung des Rheins ermöglicht.
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen: Durch die direkte

		Verbindung kann die Attraktivität des Veloverkehrs ergänzend zum Freizeitverkehr auch für den Pendlerverkehr erhöht werden und somit der Modalsplit hin zu umweltverträglicheren Verkehrsmitteln verbessert werden.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	Nein
Koordinationsstand Richtplan	-
Bezug zu weiteren Massnahmen	GV13: Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg-FL

Umweltverträglichkeit

Die Infrastruktur wird im Rahmen der Planung und Projektierung mit der Landschaft / Gewässerraum koordiniert.

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Grundlagen und Rahmenbedingungen:

Pläne, Konzepte, Programme:
- Landesrichtplan Liechtenstein
- Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein
- Raumkonzept Liechtenstein
- Mobilitätskonzept 2030
- Radroutenkonzept Liechtenstein 2014 und Erkenntnisse aus Überarbeitung (in Bearbeitung)
- Verkehrsrichtplan Ruggell inkl. Überlegungen / Diskussion zu Nordumfahrung im Bereich der Industrie- und Gewerbezone (IGZ)
- Bedarfsnachweis Rad- und Fussverkehrsführung Hofstrasse, Sennwald (2015)
- Planungsstudie Langsamverkehr Hofstrasse Salez, TBA (2020)
- Vorprojekt Langsamverkehr Hofstrasse Salez, TBA (2022)
- Planungen Rheinstrasse inkl. Kreisel und Industriestrasse (2013)

Vorgaben, Normen:
- Vorgaben aus Normen und Richtlinien, z.B. SN-Normen, Richtlinien TBA St. Gallen
- Festlegungen von weiteren Tiefbauämtern zu Qualität und Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen, z.B. Kanton Zürich
- Erkenntnisse aus Überarbeitung Radroutenkonzept Liechtenstein

Weiterer Zeitplan:
- Wettbewerb bis Mitte 2025
- Vorprojekt: ab Mitte 2025
- Ausführungsprojekt ab 2027

Anrechenbare Kosten/ Finanzierung

Kosten (CHF)	5'700'000 Fr.	
Bundesanteil		
Kantonsanteil		
Gemeindeanteil	100% – 50% Gemeinde Sennwald	50% Gemeinde Ruggell
Bemerkungen		

Baureife

Planungsstand	☒ 1 ☐ 2 ☐ 3
Abgeschätzter Baubeginn	2028
Abgeschätzte Inbetriebnahme	2029
Bemerkungen	Auf der Schweizer Seite wurde bereits eine Variantenstudie bezüglich des optimalen Standorts der Brücke durchgeführt. Auf der Liechtensteiner Seite soll diese in naher Zukunft vorliegen.

GV-3 BGK Buchs Stadtgrenze Grabs bis Tannenstrasse

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	3271.2.006	**Kategorie**	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

Federführende Stelle Kanton TBA

Beteiligte Stellen Stadt Buchs



Übersicht BGK

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Die Kantonsstrasse Nr. 1 führt von St. Gallen über Rorschach, Rheineck, St. Margrethen, Altstätten nach Buchs und weiter nach Sargans, Bad Ragaz bis zur Kantonsgrenze zum Kanton Graubünden. Die Strasse ist Teil der historischen Hauptstrasse auf der Schweizer Seite des Rheintals. Sie folgt weitestgehend dem ursprünglichen Verlauf. Im 19. Jahrhundert lag das Dorf Buchs hauptsächlich an der heutigen St. Gallerstrasse. Entlang der Churerstrasse waren einzelne Gebäude vorhanden. Eine durchgehende Bebauung besteht seit den 1970er-Jahren. Mit dem Schloss, dem Städtchen Werdenberg und dem Werdenbergersee grenzt ein bedeutendes Freizeitziel an das vorliegende Projekt. Der gesamte Strassenraum wird heute durch den motorisierten Individualverkehr dominiert, und die Strasse hat eine starke Trennwirkung. Grosszügige Platzsituationen mit Aufenthaltsqualität sind kaum vorhanden.

Massnahmenbeschrieb
Die Analyse des Projektperimeters erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK, 2017). Die Massnahme. Ziel des auch im Agglomerationsprogramm Werdenberg–Fürstentum Liechtenstein (2. Generation) enthaltenen Konzepts ist es, die zentrale Achse durch das Regionalzentrum Buchs attraktiver und siedlungsverträglicher zu gestalten. Aufgrund von Drittprojekten und unterschiedlichen Randbedingungen wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept in Absprache mit der Stadt Buchs in verschiedene Etappen unterteilt. Die Etappen werden gemäss ihrer Dringlichkeit in der Projektierung eingeplant. Die vorliegende Massnahmen umfasst die Etappe 1 und 2. Es soll ein sicheres und attraktives

Angebot für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. Zudem soll die Trennwirkung minimiert, die Strasse besser in den Siedlungsraum integriert und die Aufenthaltsqualität mit gestalterischen Massnahmen erhöht werden.

Das Projekt umfasst folgende Massnahmen:
- Angebotsverbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Anpassung Knotengeometrien
- Umgestaltung der Bushaltestellen und Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
- Massnahmen Strassenentwässerung
- Massnahmen Oberbau
- Massnahmen zur Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit (Querschnitte, Sichtweiten, Parkierung, Beleuchtung etc.)
- Gestaltungsmassnahmen (Drittprojekt Stadt Buchs)

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die verschiedenen Funktionen im Strassennetz sind mittels einer zweckmässigen Netzhierarchie sichergestellt und widerspiegeln sich auch in der Gestaltung der Strassenräume. Es gibt ein attraktives, sicheres und dichtes Fuss- und Velowegnetz.
Bezug zu Teilstrategie	GV-IV: Aufwertung Strassenraum - Ausgewogene Berücksichtigung aller Ansprüche an den öffentlichen Raum - Verringerung der Trennwirkung - Begegnungsräume wiederherstellen - Verkehrssicherheit erhöhen
Bezug zum Handlungsbedarf	Gesamtverkehr – Strassenraum: Der Strassenraum innerhalb der Siedlungsgebiete wird dahingehend aufgewertet, dass er für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv ist und als Teil des öffentlichen Raums zur Siedlungs- und Freiraumqualität beiträgt. Die Anforderungen betreffend Biodiversität und Klima sind künftig verstärkt aufzunehmen. Gesamtverkehr – Modalsplit: Die Neugestaltung des Strassenraums hilft, den Modalsplit zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsträger zu verschieben. Gesamtverkehr – Verkehrssicherheit: Die Entflechtung der Verkehrsträger erhöht die Verkehrssicherheit.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Die Gestaltung und der Betrieb berücksichtigen die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie Funktion der Strasse im Netz.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Die Umgestaltung/ Aufwertung erfolgt unter integraler Betrachtung des Strassenraums resp. der Bedürfnisse aller Nutzenden, die Trennwirkung der Strasse wird verringert.
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Aufwertung trägt zur objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit bei. Dabei werden insbesondere die Bedürfnisse von sensiblen Bevölkerungsgruppen (z.B. Schulkinder, Ältere, etc.) berücksichtigt.
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Lärmemissionen: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärmmindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	L3.2 – Hochwertiger und klimaangepasster Siedlungsfreiraum

Umweltverträglichkeit

n.r.

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

- Vorprojekt BGK Buchs 1. Und 2. Etappe (TBA SG)
- Betriebs und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse/Churerstrasse (StadtRaumVerkehr 2017)

Anrechenbare Kosten/ Finanzierung

Kosten (CHF)	11'500'00
Bundesanteil	
Kantonsanteil	7'475'000 (65%)
Gemeindeanteil	4'025'000 (35%)
Bemerkungen	

Baureife

Planungsstand	☒ 1 ☐ 2 ☐ 3
Abgeschätzter Baubeginn	2029
Abgeschätzte Inbetriebnahme	nach 2030

GV-7 Grabs, Verbesserung Verkehrssicherheit im Dorfzentrum

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	GV – 7 (2G) 3271.2.010	**Kategorie**	Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

Federführende Stelle Kanton TBA

Beteiligte Stellen Gemeinde Grabs



Übersicht Perimeter

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Staatstrasse im Dorfzentrum von Grabs weist Sicherheitsdefizite und eine teils mangende Infrastruktur für den Fussverkehr auf.

Massnahmenbeschrieb

Die Strasse wird saniert und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch folgende Massnahmen verbessert:
- Verbreiterung Trottoirs mind. 2m
- Mittelinsel bei Fussgängerstreifen
- Durchgehende Radstreifen
- Verbesserung Sichtzonen bei Einmündungen
- Aufwertung Grünräume

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die verschiedenen Funktionen im Strassennetz sind mittels einer zweckmässigen Netzhierarchie sichergestellt und widerspiegeln sich auch in der Gestaltung der Strassenräume. Es gibt ein attraktives, sicheres und dichtes Fuss- und Velowegnetz.
Bezug zu Teilstrategie	GV-IV: Aufwertung Strassenraum: – Ausgewogene Berücksichtigung aller Ansprüche an den öffentlichen Raum – Verringerung der Trennwirkung – Begegnungsräume wiederherstellen

		– Verkehrssicherheit erhöhen
	Bezug zum Handlungsbedarf	Gesamtverkehr – Strassenraum: Der Strassenraum innerhalb der Siedlungsgebiete wird dahingehend aufgewertet, dass er für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv ist und als Teil des öffentlichen Raums zur Siedlungs- und Freiraumqualität beiträgt. Die Anforderungen betreffend Biodiversität und Klima sind künftig verstärkt aufzunehmen. Gesamtverkehr – Modalsplit: Die Neugestaltung des Strassenraums hilft, den Modalsplit zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsträger zu verschieben. Gesamtverkehr – Verkehrssicherheit: Die Entflechtung der Verkehrsträger erhöht die Verkehrssicherheit.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Die Gestaltung und der Betrieb berücksichtigen die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie Funktion der Strasse im Netz.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Die Umgestaltung/ Aufwertung erfolgt unter integraler Betrachtung des Strassenraums resp. der Bedürfnisse aller Nutzenden, die Trennwirkung der Strasse wird verringert.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Aufwertung trägt zur objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit bei. Dabei werden insbesondere die Bedürfnisse von sensiblen Bevölkerungsgruppen (z.B. Schulkinder, Ältere, etc.) berücksichtigt.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Lärmemissionen: Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärmmindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	-

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

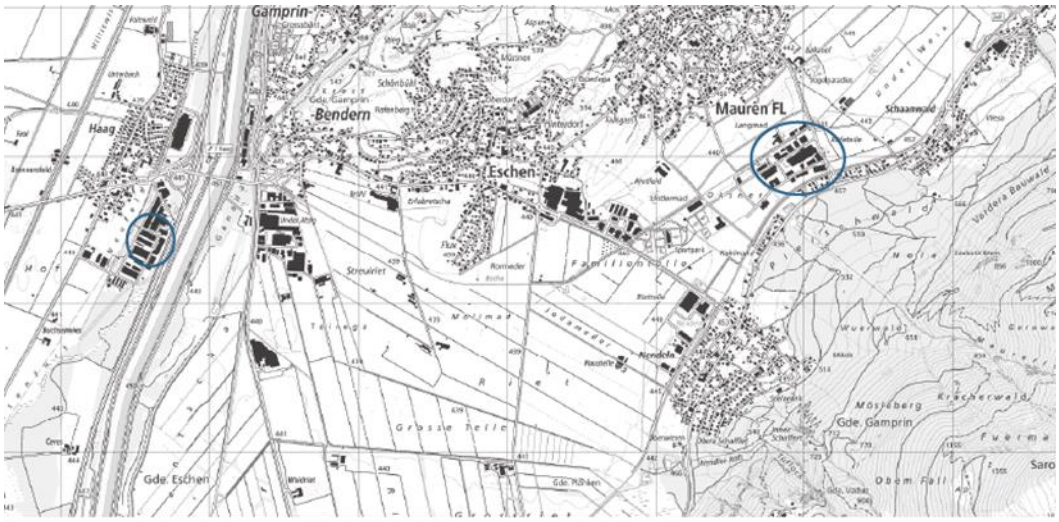
Anrechenbare Kosten/ Finanzierung	**Kosten (CHF)**	8.1 Mio.
	Bundesanteil	
	Kantonsanteil	5.26 Mio. (65%)
	Gemeindeanteil	2.83 Mio. (35%)
	Bemerkungen	
Baureife	**Planungsstand**	☒ 1 ☐ 2 ☐ 3
	Abgeschätzter Baubeginn	2030
	Abgeschätzte Inbetriebnahme	2032

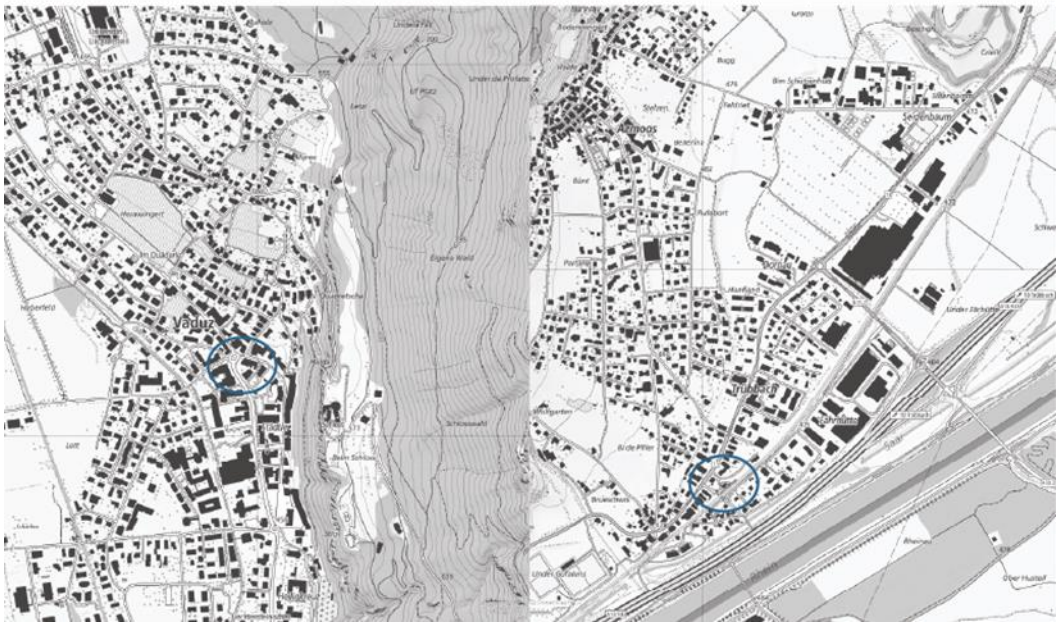
ÖV-11 Buchs/Mauren/Sennwald/Wartau/Vaduz – Neue Bushaltestellen

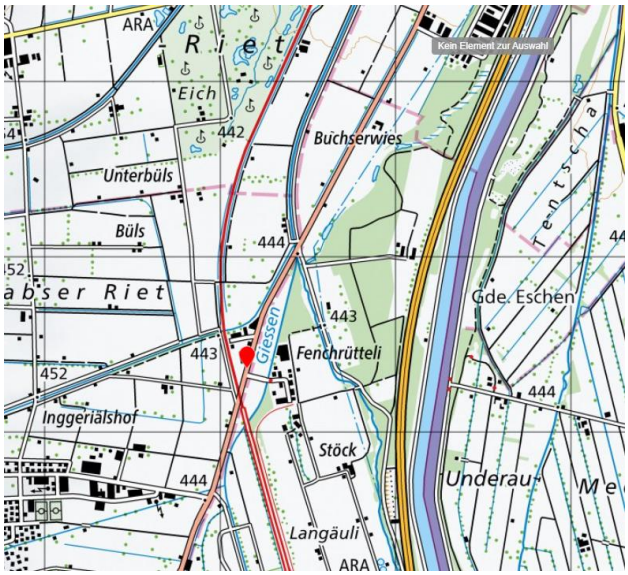
Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Neue Bushaltestellen

Federführende Stelle Kanton TBA, Land FL, Mauren, Sennwald, Wartau

Beteiligte Stellen







Ungefähre Lage der neu zu erstellenden Bushaltestellen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Verschiedene Areale, insbesondere Industriegebiete, sind aktuell unzureichend mit dem ÖV erschlossen. Der Neubau verschiedener Bushaltestellen soll diese Areale neu erschliessen und daher gerade im MIV-lastigen Pendelverkehr den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr erleichtern. Ausserdem soll am neuen Bahnhof Fährhütte eine Bushaltestelle erstellt werden, die die Verknüpfung Bahn-Bus sicherstellt.

Massnahmenbeschrieb
Folgende Bushaltestellen sollen neu gebaut werden:
- Buchs Ochsensand (2 Haltekanten)Mauren Industrie (4 Haltekanten)Sennwald Industrie/Simon Frick Strasse und Haag, Industrie (Je 1 Haltekante)
- Wartau, neuer Bahnhof (1 Haltekante)
- Vaduz Zentrum (Bushof mit 7 Haltekanten)

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die wichtigsten Zielorte und Zentren sind mittels eines guten ÖV-Angebots erschlossen.
Bezug zu Teilstrategie	GV-IV: Ressourcenschonende Verkehrsträger: Durch die Aufwertung bzw. Neuerstellung der Bushaltestellen wird die Attraktivität des ÖV erhöht.
Bezug zum Handlungsbedarf	Gesamtverkehr – Erreichbarkeit: Die Erreichbarkeit der Agglomeration ist mittels eines guten ÖV-Angebots sichergestellt. Gesamtverkehr – Modalsplit: Ein attraktives Angebot hilft, den Modalsplit zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsträger zu verschieben.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Durch den Neubau / die Aufwertung der Bushaltestellen wird die Qualität des öffentlichen Verkehrs gefördert, dieser wird somit attraktiver.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern -
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen: -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen: Die Verbesserung des ÖV-Angebots führt dazu, dass ressourcenschonende Verkehrsträger attraktiver und somit häufiger genutzt werden.

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	– D3 Wartau, Neuer Bahnhalt Fährhütte – S1.1 Zentrums und Bahnhofsgebiet Vaduz

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

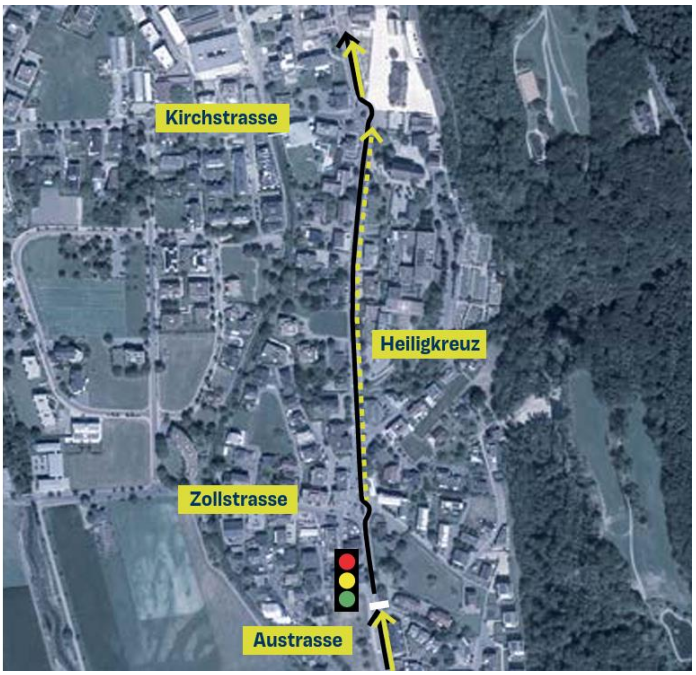
Anrechenbare Kosten/ Finanzierung	**Kosten (CHF)**	3'200'000
	Bundesanteil	
	Kantonsanteil	
	Gemeindeanteil	3'200'000
	Bemerkungen	16 Haltekanten in Buchs, Sennwald, Mauren FL, Wartau und Vaduz
Baureife	**Planungsstand**	☒ 1 ☐ 2 ☐ 3
	Abgeschätzter Baubeginn	2028
	Abgeschätzte Inbetriebnahme	2032

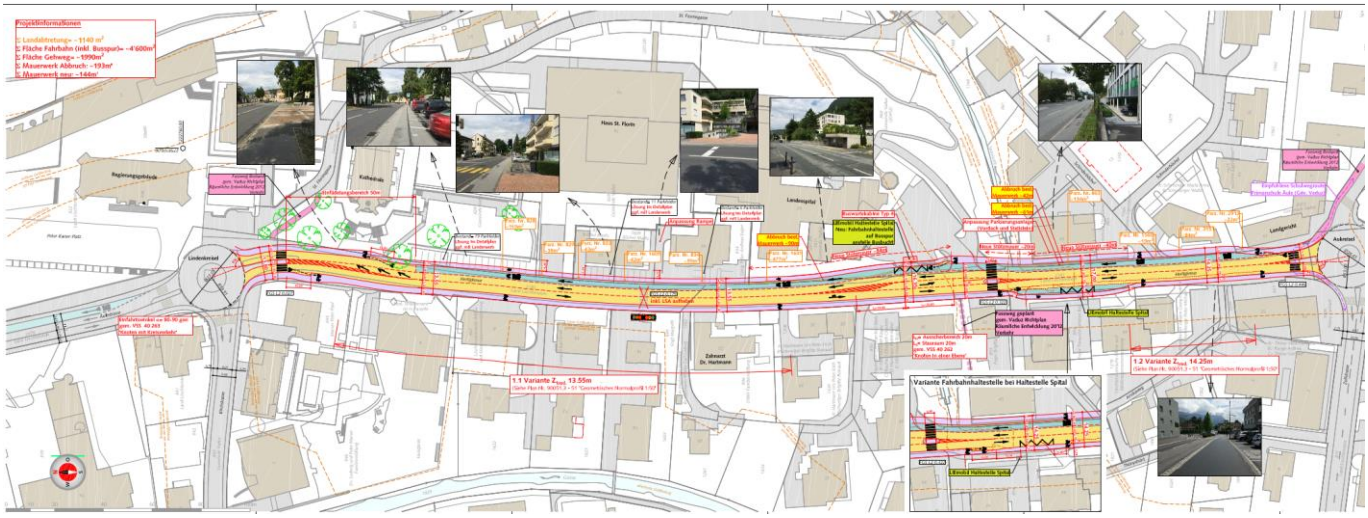
ÖV-12 Vaduz – Heiligkreuz Vaduz: Busspur zwischen Lindenkreisel und Aukreisel

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Verkehrsmanagement – Achse

Federführende Stelle Land FL

Beteiligte Stellen Gemeinde Vaduz, Werke, betroffene Grundeigentümer





Perimeter der geplanten Massnahme sowie geplante Infrastruktur

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Das Bussystem stellt in Liechtenstein das ÖV-Rückgrat dar. Aufgrund der regelmässigen Überlastung des MIV-Netzes zu den Hauptverkehrszeiten verliert das Bussystem als strassengebundenes Verkehrsmittel ebenfalls an Attraktivität. Es kommt zu Stausituationen, Fahrzeitverlusten und Anschlussbrüchen. Unter anderem stehen die Linienbusse auch auf den Zufahrtsachsen zum Vaduzer Städtle regelmässig im Stau. Daher hat das Land Liechtenstein 2022 ein Busbevorzugungskonzept ausarbeiten lassen, welches aufzeigen soll, wie die Betriebsstabilität verbessert werden kann.

Massnahmenbeschrieb
Vor diesem Hintergrund wird eine bauliche getrennte Busspur zwischen Aukreisel und Lindenkreisel in Vaduz, in Fahrtrichtung Nord, erstellt. Der Bus kann sich so kurz nach dem Aukreisel vom übrigen MIV-Verkehr absetzen und ungehindert auf der eigenen Fahrspur Richtung Norden verkehren. Etwa in der Mitte der Busspur bedient er die Haltestelle «Spital», welche neu nicht mehr als Busbucht, sondern als Fahrbahnhaltestelle auf der Busspur ausgestaltet ist. Ab dieser Stelle kann die Busspur voraussichtlich auch von Fahrradfahrern mitbenutzt werden. Fussgänger verkehren auf dem Trottoir. Kurz vor dem Lindenkreisel ist ein Einfädelungsbereich von rund 50 Meter vorgesehen, um MIV und ÖV wieder auf dieselbe Spur zu leiten. Der Radfahrer wird wieder auf den kombinierten Geh- und Radweg geleitet.

Die Massnahme hat aufgrund der langen Linien (insb. 11 und 13) Auswirkungen auf das gesamte Liechtensteiner Busnetz.
Warum ist es sonst noch relevant:
- Anschlussbrüche beeinträchtigen auch Reisen aus den anderen Teilen der Agglomeration
- Viele Pendelnde nach Liechtenstein

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	
Bezug zu Teilstrategie	GV-IV: Ressourcenschonende Verkehrsträger: Durch die konsequente Priorisierung wird die Attraktivität des ÖV erhöht.
Bezug zum Handlungsbedarf	Gesamtverkehr – Erreichbarkeit: Die Erreichbarkeit der Agglomeration ist mittels eines guten ÖV-Angebots sichergestellt. Gesamtverkehr – Modalsplit: Ein attraktives Angebot hilft, den Modalsplit zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsträger zu verschieben.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien

Verkehr	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Durch die Priorisierung wird die Qualität des öffentlichen Verkehrs gefördert, dieser wird somit attraktiver.
Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern: -
Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen: -
Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen: Die Verbesserung des ÖV-Angebots führt dazu, dass ressourcenschonende Verkehrsträger attraktiver und somit häufiger genutzt werden.

Bezug weiteren Planungen

Richtplanrelevanz	nein
Koordinationsstand Richtplan	--
Bezug zu weiteren Massnahmen	S 1.3 – Zentrumsgebiet Vaduz S 8.2 Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohn- und Mischgebiete Vaduz, Heiligkreuz (altes Landesspital)

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Bisherige Planungssrchritte

- Vorstudien

Anrechenbare Kosten/ Finanzierung

Kosten (CHF)	2'400’000
Bundesanteil	
Kantonsanteil	
Gemeindeanteil	
Bemerkungen	

Baureife

Planungsstand	☒ 1 ☐ 2 ☐ 3
Abgeschätzter Baubeginn	2028
Abgeschätzte Inbetriebnahme	2030

09.09.RF Haag/Gamprin, FVV-Brücke Haag – Gamprin FL

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Fuss- und Veloverkehr – Einzelmassnahme

Federführende Stelle Gemeinden Sennwald und Gamprin

Beteiligte Stellen Land, Kanton SG und Rheinbauunternehmung sowie ASTRA (nur wenn Weiterführung über die Autobahn)



Lage neu geplante FVV-Brücke, Stand Juni 2024

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der Rheinübergang Haag–Bendern mit den vor- und nachgelagerten Verkehrsknoten ist ein wichtiger grenzüberschreitender Verkehrskorridor, aktuell insbesondere für den MIV. Es werden wichtige Arbeitsplatzgebiete im Liechtensteiner Unterland erschlossen. Gemäss Liechtensteiner Verkehrsmodell betrug der DTV 2019 rund 17'000 Kraftfahrzeuge am Tag. Zu den Spitzenstunden kommt es zudem zu einem Rückstau. Demgegenüber steht eine Infrastruktur für den Langsamverkehr, wobei insbesondere der Veloweg nicht den heutigen Standards entspricht.

Massnahmenbeschrieb
Im Gebiet Bendern-Haag soll nördlich der bestehenden Brücke eine neue Fuss- und Velobrücke erstellt werden. Der Anschluss an die bestehenden Netze soll sichergestellt werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die Rheinquerungen verbinden die Zielorte der beiden Länder und sind auch für den Fuss- und Veloverkehr nutzbar.
Bezug zu Teilstrategie	FV-I: Fusswegnetze planen und realisieren VV-I: Sicheres und durchgängiges Velonetz ermöglichen
Bezug zum Handlungsbedarf	Gesamtverkehr – Modalsplit: Der Bau der neuen Brücke hilft, das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs besser auszuschöpfen. Gesamtverkehr – Verkehrssicherheit: Die Entflechtung der Verkehrsträger erhöht die Verkehrssicherheit. Veloverkehr – Velowegnetz: Die Brücke ist Teil eines sicheren und dichten Netzes. Fussverkehr – Fusswegnetz: Die Brücke ist Teil eines sicheren und dichten Netzes.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern: Verbesserung im Langsamverkehr: Der Bau einer neuen Brücke erhöht die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs und trägt so zu einer Verlagerung bei.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern: -
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Brücke dient der Entflechtung von FVV und MIV und erhöht somit die Verkehrssicherheit.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen: Die Förderung des Langsamverkehrs trägt zu einer Reduktion der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen bei.
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	Voraussichtlich Zwischenergebnis
	Bezug zu weiteren Massnahmen	09.19 - Gamprin, Neuorganisation Verkehrsführung in Unterbendern GV2 – Haag/Gamprin, Neubau Rheinbrücke Haag-Bendern 09.20 – Gamprin, Strassenraumgestaltung «Eschner Strasse» OEV-10 – Gamprin, Umsteigeknoten Bendern Post GV13: Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg-FL S2.5.1 – Entwicklungsschwerpunkte (ESP Wohn- und Mischgebiete Gamprin, Unterbendern)

Umweltverträglichkeit

Die Infrastruktur wird im Rahmen der Planung und Projektierung mit der Landschaft / Gewässerraum koordiniert.

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

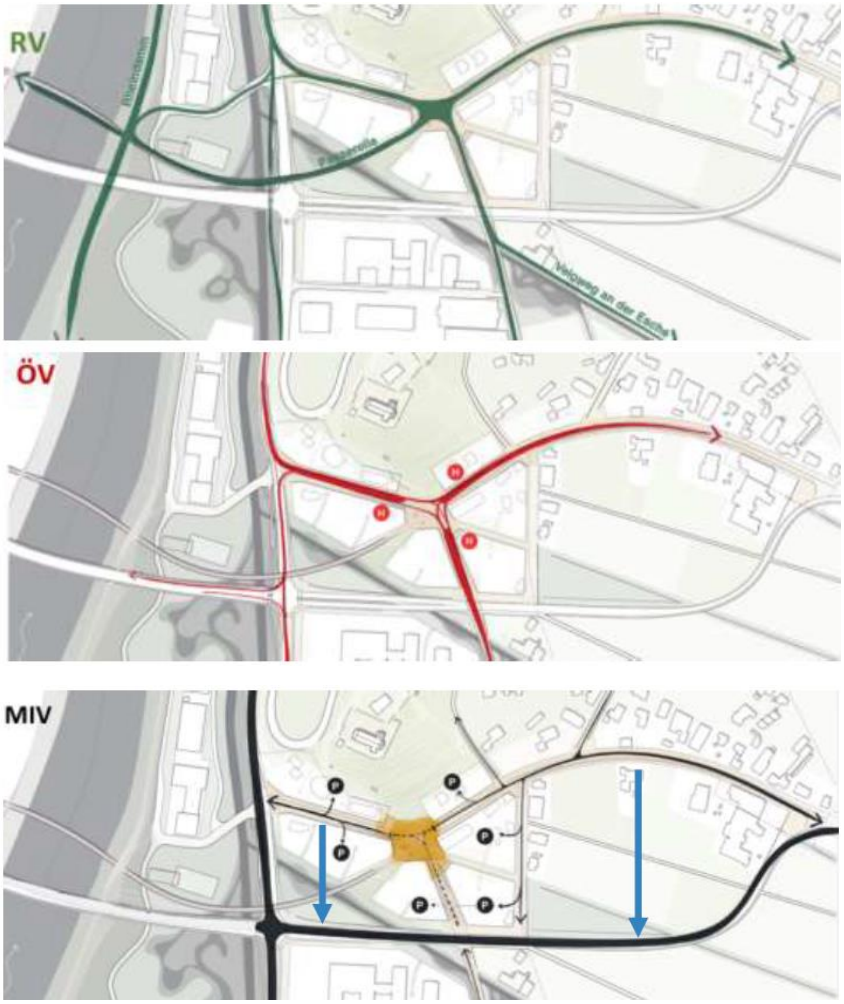
Anrechenbare Kosten/ Finanzierung	**Kosten (CHF)**	6'700'000	
	Bundesanteil		
	Kantonsanteil		
	Gemeindeanteil	100% – 50% Sennwald	50% Gamprin
	Bemerkungen	Standortevaluation **FL**	2024
		Standortevaluation CH	offen
Baureife	**Planungsstand**	☒ 1 ☐ 2 ☐ 3	
	Abgeschätzter Baubeginn	offen	
	Abgeschätzte Inbetriebnahme	offen	

09.19 Gamprin, Neuroganisation Verkehrsführung in Unterbendern

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☒ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Kapazität Strasse – Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen

Federführende Stelle Land Liechtenstein (ATG)

Beteiligte Stellen Gemeinde Gamprin



Schematische Darstellung neue Verkehrsführung je Verkehrsträger, Stand Juni 2024

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der Rheinübergang Haag–Bendern mit den vor- und nachgelagerten Verkehrsknoten ist ein wichtiger grenzüberschreitender Verkehrskorridor, aktuell insbesondere für den MIV. Es werden wichtige Arbeitsplatzgebiete im Liechtensteiner Unterland erschlossen. Gemäss den permanenten MIV-Messstellen des Landes Liechtenstein verkehrten 2023 täglich 15'000 Fahrzeuge von der Schweiz nach Liechtenstein und umgekehrt (vgl. zu den Pendlerbewegungen auch das entsprechende Kapitel im Hauptbericht). Zu den Spitzenstunden kommt es zudem zu einem Rückstau. Morgens staut es von den Verkehrsknoten im Raum Unterbendern über die Rheinbrücke zurück in die Schweiz, teilweise auch mit negativen Auswirkungen auf die Autobahn A13 und deren Ein-/Ausfahrten. Und abends ausgehend vom Knoten Autobahnein- und Ausfahrt A13 Richtung St. Gallen, der sich sowohl auf den Verkehrsfluss im Raum Unterbendern auf Liechtensteiner Seite auswirkt als auch teilweise die Autobahn A13 beeinträchtigt.

Die Siedlungsqualität wie auch die vorhandene Infrastruktur für Fuss- und Radverkehr im Raum Unterbendern werden hierdurch negativ beeinträchtigt. Zudem wird hierdurch die Qualität des öffentlichen Verkehrs insbesondere durch die mangelnde Fahrplanstabilität negativ beeinflusst. Der tägliche Rückstau des Knotens Bendern in Richtung Schaan, Eschen und Ruggell hat eine sehr negative Auswirkung auf die Fahrplanstabilität des ÖV auf sämtlichen Achsen in diesem Perimeter. Die Möglichkeiten für einen zukünftigen ÖV-Angebotsausbau in diesem Perimeter werden trotz des vorhandenen Potenzials hierdurch eingeschränkt.

Massnahmenbeschrieb
Im Raum Unterbendern wird die Verkehrsführung neu organisiert. Dazu soll die Hauptachse von der heutigen «Eschner Strasse» auf eine neue Achse südlich davon verlegt werden. Die beiden bestehenden Verkehrskreisel, welche heute zu einem sehr komplexen Verkehrsablauf in Unterbendern führen, werden rückgebaut und durch einen einzigen niveaugleichen Verkehrsknoten ersetzt. Dies vereinfacht den Verkehrsablauf in diesem Perimeter wesentlich.

Zudem ist ein Ersatz der bestehenden Verkehrsachse südlich der heutigen Strasse sowie ein neuer zentraler LSA-gesteuerter Knoten vorgesehen. Dies schafft zusammen mit einer neuen MIV-Brücke über den Rhein (vgl. entsprechendes Massnahmenblatt) die Voraussetzung dafür, den ÖV gegenüber dem MIV baulich wie auch betrieblich priorisieren zu können. Die ÖV-Priorisierung ist erforderlich, um eine angemessene Fahrplanstabilität sowohl in Liechtenstein als auch grenzüberschreitend in die Schweiz gewährleisten zu können und das ÖV-Angebot attraktiver zu gestalten. Zudem können hierdurch die erforderlichen Rahmenbedingungen für weitere ÖV-Angebotsausbauten in der Zukunft geschaffen werden. Ergänzt werden diese Bestrebungen künftig durch die Umsetzung einer Bewirtschaftungspflicht für öffentliche Parkfelder und die Einführung eines verpflichtenden betrieblichen Mobilitätsmanagements für staatsnahe Betriebe in Liechtenstein.

Der Stauraum von der Rheinbrücke bis zum Verkehrsknoten auf Liechtensteiner Seite wird so gegenüber heute verkürzt. Durch den zentralen LSA-gesteuerten Knoten können die Verkehrsströme an dieser Stelle jedoch je nach Aufkommen gesteuert werden, wodurch nicht damit zu rechnen ist, dass sich der Rückstau in Richtung Schweiz (zur MSP) vergrössert. Es werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die LSA-Steuerung abgestimmt auf die weiteren LSA-gesteuerten Knoten in der Schweiz erfolgen kann. Da abends der Verkehrsknoten in der Schweiz (Autobahneinfahrt Richtung St. Gallen) bereits heute an seine Kapazitätsgrenze stösst und ursächlich für den Rückstau nach Liechtenstein ist, und dieser von der vorliegenden Massnahme nicht tangiert wird, ist in Zukunft ebenfalls nicht mit negativen Auswirkungen auf das ASTRA-Netz zu rechnen. Mit der LSA-Steuerung kann auf die morgens und abends sehr unterschiedlichen Verkehrsbelastungen reagiert werden.

Des Weiteren wird das bestehende Siedlungsgebiet in Unterbendern durch diese Massnahme von negativen Auswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens entlastet. Die angestrebte Siedlungsentwicklung im Entwicklungsschwerpunkt Unterbendern schafft ausserdem zusätzliches Fahrgastpotenzial für den ÖV. Die Entlastungswirkung der Netzergänzung bzw. der Umfahrungsstrasse wird durch die Abklassierung und Aufwertung der «Eschner Strasse» und «Im Schwibboga» verbessert bzw. unterstützt (vgl. entsprechendes Massnahmenblatt). Durch die gegenständliche Netzergänzung werden ausserdem die Voraussetzungen für eine attraktive Fuss- und Radverkehrsinfrastruktur im Zentrumsbereich Unterbendern sowie grenzüberschreitend in Richtung Schweiz geschaffen.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein leistet einen Beitrag zur Koordination der Arbeiten zwischen den beteiligten Stellen. Als «Scharnier» trägt sie ausserdem zum Wissenstransfer bei.

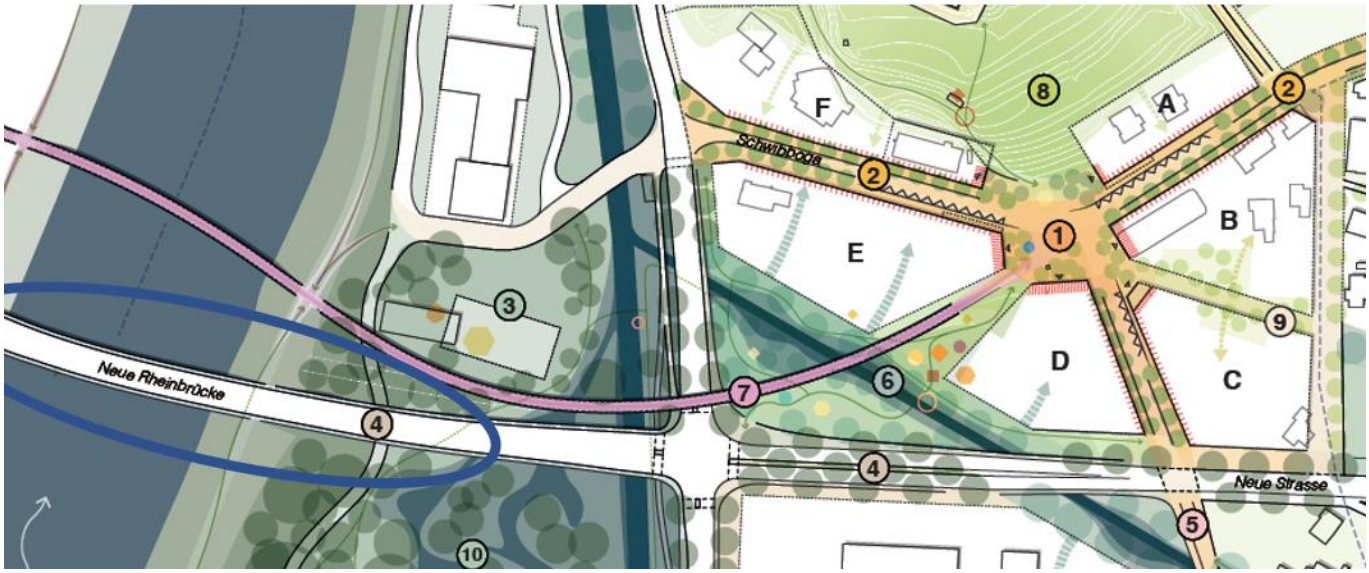
Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Entlastungsstrassen an den richtigen Orten tragen zur Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten bei und erhöhen deren Entwicklungsspielraum. Mittels flankierender Massnahmen wird die Verlagerung des regionalen Verkehrs auf die Entlastungsstrassen sichergestellt. Die grossen Arbeitsgebiete (Betriebsgebiete) sind gemäss ihrer Lagequalität erschlossen, entwickelt und regional abgestimmt. Die Arbeitsgebiete am Siedlungsrand sind vor allem für den MIV ab den Autobahnanschlüssen gut und direkt erreichbar. Auch für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit der Nähe zum neuen ÖV-Hub für den öffentlichen Verkehr sind die Arbeitsplätze gut erschlossen. Die wichtigen Zielorte und Zentren sind mittels starker ÖV-Achsen erschlossen und verbunden. Auf diesen Achsen verkehrt der strassengebundene ÖV (Bus) in dichtem Takt zuverlässig und störungsfrei. Vernetzungspunkte ermöglichen ein rasches Zu- und Umsteigen.
	Bezug zu Teilstrategie	GV-II: Erreichbarkeit gewährleisten Mit Netzergänzungen und entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz werden, insbesondere auf den Lebensadern und stark belasteten Ortsdurchfahrten sowie in Wohngebieten, Freiräume für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel kann so verbessert werden.
	Bezug zum Handlungsbedarf	In Gamprin kommen verschiedene Faktoren zusammen. Die Lage nahe dem Autobahnanschluss auf Schweizer Seite und die grosse Anzahl Arbeitsplätze auf Liechtensteiner Seite führen zu viel Verkehr. Zu Stosszeiten sind die siedlungsorientierten Achsen überlastet, was dazu führt, dass der ÖV an Qualität einbüsst (Anschlussbrüche). Die Industrie im Gebiet Unter Atzig im Süden des Gebiets zieht zudem viel Verkehr an. Mit der Weiterentwicklung des Industriegebiets (Fokusgebiet Arbeiten) ist eine zweckmässige Erschliessung notwendig; hier ergeben sich Synergien in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Die Neuorganisation der Verkehrsführung führt zu Verbesserungen im Gesamtverkehrssystem.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Durch die Umfahrungsstrasse ergeben sich neue Spielräume zur Aufwertung der öffentlichen (Strassen-)räume im Siedlungsgebiet.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Umfahrung werden die Gebiete im Kern entlastet und können neugestaltet werden, dies trägt zur objektiven sowie subjektiven Sicherheit bei.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen: Die Förderung des öffentlichen und Langsamverkehrs trägt zu einer Reduktion der Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen bei.
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	Voraussichtlich Vororientierung
	Bezug zu weiteren Massnahmen	– GV13 - Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg – FL – GV-2 – Haag / Gamprin, Neubau Rheinbrücke Haag–Bendern – 09.20 - Gamprin, Strassenraumgestaltung «Eschener Strasse» – ÖV-10 - Gamprin, Umsteigeknoten Bendern Post – 09.90 RF – Haag/Gamprin, FVV-Brücke Haag-Gamprin – S2.5.1 – Entwicklungsschwerpunkte (ESP Wohn- und Mischgebiete Gamprin, Unterbendern)
Umweltverträglichkeit	in Abklärung / abhängig vom Umgang mit der Esche	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, ohne Massnahme: – Eschner Strasse: DTV 17'150 (gem. Verkehrsmodell Liechtenstein) – Schwibboga: DTV 15'390 (gem. Verkehrsmodell Liechtenstein) Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, mit Massnahme: – Eschner Strasse: vgl. Schwibboga – Schwibboga: DTV 2'000 (Gesamtverkehrskonzept Haag Bendern, Vertiefungsstudie 2023, Basler & Hofmann, ohne Ziel-/Quellverkehr durch Umfeldnutzungen)	

GV-2 Haag/Gamprin, Neubau Rheinbrücke Haag–Bendern

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☒ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	3271.2.005	**Kategorie**	Kapazität Strasse – Strassenabschnitt

Federführende Stelle Land Liechtenstein (ATG) und TBA Kanton St. Gallen

Beteiligte Stellen Gemeinde Gamprin, Gemeinde Sennwald, ASTRA



Visualisierung neue Rheinbrücke, Stand Juni 2024

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der Rheinübergang Haag–Bendern mit den vor- und nachgelagerten Verkehrsknoten ist ein wichtiger grenzüberschreitender Verkehrskorridor, aktuell insbesondere für den MIV. Es werden wichtige Arbeitsplatzgebiete im Liechtensteiner Unterland erschlossen. Gemäss den permanenten MIV-Messstellen des Landes Liechtenstein verkehrten 2023 täglich 15'000 Fahrzeuge von der Schweiz nach Liechtenstein und umgekehrt (vgl. zu den Pendlerbewegungen auch das entsprechende Kapitel im Hauptbericht). Zu den Spitzenstunden kommt es zudem zu einem Rückstau. Morgens staut es von den Verkehrsknoten im Raum Unterbendern über die Rheinbrücke zurück in die Schweiz, teilweise auch mit negativen Auswirkungen auf die Autobahn A13 und deren Ein-/Ausfahrten. Und abends ausgehend vom Knoten Autobahnein- und Ausfahrt A13 Richtung St. Gallen, der sich sowohl auf den Verkehrsfluss im Raum Unterbendern auf Liechtensteiner Seite auswirkt als auch teilweise die Autobahn A13 beeinträchtigt. Die Siedlungsqualität wie auch die vorhandene Infrastruktur für Fuss- und Radverkehr im Raum Unterbendern werden hierdurch negativ beeinträchtigt. Zudem wird hierdurch die Qualität des öffentlichen Verkehrs insbesondere durch die mangelnde Fahrplanstabilität negativ beeinflusst. Die Möglichkeiten für einen zukünftigen ÖV-Angebotsausbau in diesem Perimeter werden trotz des vorhandenen Potenzials hierdurch eingeschränkt.

Massnahmenbeschrieb
Mit dem Neubau der heute 2-spurigen MIV-Brücke Bendern–Haag werden die Voraussetzungen geschaffen, um den strassengebundenen ÖV gegenüber dem MIV priorisieren zu können. Hierzu wird die Brücke auf voraussichtlich auf 4 Fahrspuren ausgebaut, wovon die zusätzlichen Spuren auch dem ÖV zugute kommen. Dies verbessert zusammen mit der Neuorganisation der Verkehrsführung in Unterbendern (vgl. entsprechendes Massnahmenblatt) die Fahrplanstabilität im ÖV und steigert somit dessen Attraktivität. Die Möglichkeiten zur Priorisierung des ÖV schaffen zudem die erforderlichen Voraussetzungen für zukünftige ÖV-Angebotsausbauten.

Die heute 2-spurige MIV-Brücke wird auf insgesamt 4 Fahrspuren ausgebaut, wobei eine Fahrspur dem ÖV zugewiesen wird. In Ergänzung zu den Bestrebungen, den MIV-Anteil insbesondere am grenzüberschreitenden Pendlerverkehr zugunsten des ÖV, Fuss- und Radverkehrs zu verlagern, wie beispielsweise durch ein verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement für staatsnahe Betriebe oder die Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkflächen, wird vor dem Hintergrund des zu erwartenden MIV-Wachstums auch ein Beitrag zur Verringerung der Stausituationen geleistet.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Netzergänzungen an den richtigen Orten tragen zur Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten bei und erhöhen deren Entwicklungsspielraum. Mittels flankierender Massnahmen wird die Verlagerung des regionalen Verkehrs auf die Entlastungsstrassen sichergestellt. Die grossen Arbeitsgebiete (Betriebsgebiete) sind gemäss ihrer Lagequalität erschlossen, entwickelt und regional abgestimmt. Die Arbeitsgebiete am Siedlungsrand sind vor allem für den MIV ab den Autobahnanschlüssen gut und direkt erreichbar. Auch für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit der Nähe zum neuen ÖV-Hub für den öffentlichen Verkehr sind die Arbeitsplätze gut erschlossen. Die wichtigen Zielorte und Zentren sind mittels starker ÖV-Achsen erschlossen und verbunden. Auf diesen Achsen verkehrt der strassengebundene ÖV (Bus) in dichtem Takt zuverlässig und störungsfrei. Vernetzungspunkte ermöglichen ein rasches Zu- und Umsteigen.
	Bezug zu Teilstrategie	GV-II: Erreichbarkeit gewährleisten Mit Netzergänzungen und entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz werden, insbesondere auf den Lebensadern und stark belasteten Ortsdurchfahrten sowie in Wohngebieten, Freiräume für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel kann so verbessert werden.
	Bezug zum Handlungsbedarf	In Gamprin kommen verschiedene Faktoren zusammen. Die Lage nahe dem Autobahnanschluss auf Schweizer Seite und die grosse Anzahl Arbeitsplätze auf Liechtensteiner Seite führen zu viel Verkehr. Zu Stosszeiten sind die siedlungsorientierten Achsen überlastet, was dazu führt, dass der ÖV an Qualität einbüsst (Anschlussbrüche). Die Industrie im Gebiet Unter Atzig im Süden des Gebiets zieht zudem viel Verkehr an. Mit der Weiterentwicklung des Industriegebiets (Fokusgebiet Arbeiten) ist eine zweckmässige Erschliessung notwendig; hier ergeben sich Synergien in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Die Neuorganisation der Verkehrsführung führt zu Verbesserungen im Gesamtverkehrssystem.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern: Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Durch die neue Verkehrsführung ergeben sich neue Spielräume zur Aufwertung der öffentlichen (Strassen-)räume im Siedlungsgebiet.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Neuorganisation der Verkehrsführung werden die Gebiete im Kern entlastet und können neu gestaltet werden, dies trägt zur objektiven sowie subjektiven Sicherheit bei.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern: -
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	voraussichtlich Vororientierung
	Bezug zu weiteren Massnahmen	– GV13 - Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg – FL – 09.19 - Gamprin, Neuorganisation Verkehrsführung in Unterbendern – 09.20 Gamprin, Strassenraumgestaltung «Eschener Strasse» – ÖV-10 - Gamprin, Umsteigeknoten Bendern Post – 09.90 RF – Haag/Gamprin, FVV-Brücke Haag-Gamprin – GV2 – Haag/Gamprin, Neubau Rheinbrücke Haag-Bendern – S2.5.1 – Entwicklungsschwerpunkte (ESP Wohn- und Mischgebiete Gamprin, Unterbendern)

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, ohne Massnahme:
- Eschner Strasse: DTV 17'150 (gem. Verkehrsmodell Liechtenstein)
- Schwibboga: DTV 15'390 (gem. Verkehrsmodell Liechtenstein
- Rheinbrücke: DTV 20'690 (gem. Verkehrsmodell Liechtenstein)

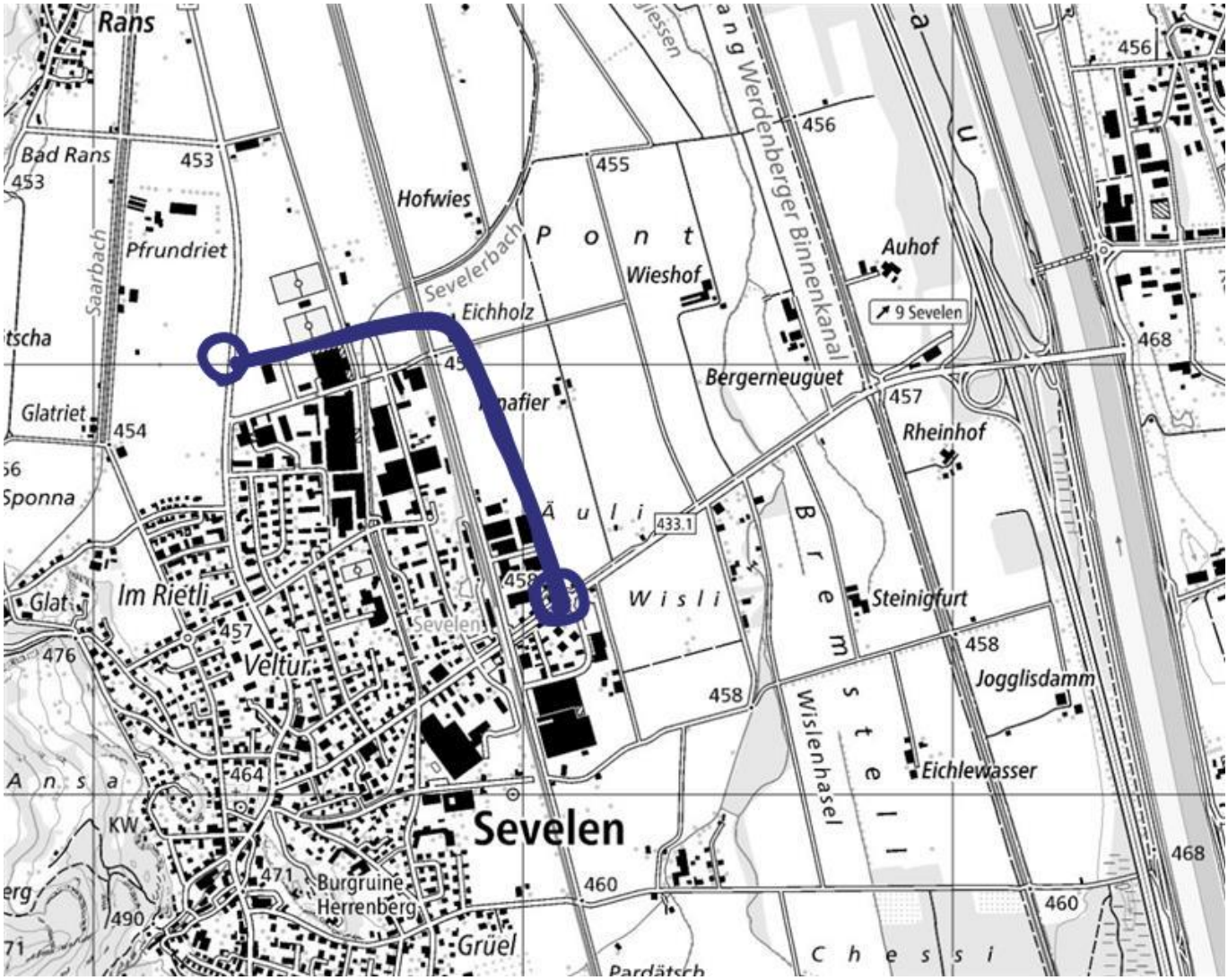
Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, mit Massnahme:
- Eschner Strasse: vgl. Schwibboga
- Schwibboga: DTV 2'000 (Gesamtverkehrskonzept Haag Bendern, Vertiefungsstudie 2023, Basler & Hofmann, ohne Ziel-/Quellverkehr durch Umfeldnutzungen)
- Rheinbrücke: k.A.

MIV-4 Sevelen, Nordumfahrung

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☒ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (neue Strasse)

Federführende Stelle Kanton TBA / Sevelen

Beteiligte Stellen



Ungefähre Lage der neu zu erstellenden Umfahrungsstrasse

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Der Kern der Gemeinde Sevelen, auf den beiden Verbindungsachsen Nord-Süd Buchs-Sargans und Ost-West Vaduz-Sargans respektive Vaduz-Buchs liegend, wird durch die vorhandenen Kantonsstrassen praktisch in drei Teile segmentiert. Mit der regionalen und überregionalen Entwicklung, speziell auch im Industriegebiet, hat sowohl der Individual-, und der Industrieverkehr in den letzten Jahren stark zugenommen. Durch die östlich der Gemeinde vorhandene unmittelbare Anbindung ans Nationalstrassennetz läuft auch ein Teil der internationalen Verkehrsachse Österreich-Liechtenstein-Schweiz direkt durch das Siedlungsgebiet von Sevelen.

Mit der Nordumfahrung Sevelen wird die Verbindungsachse Ost-West Vaduz-Buchs und somit ein Grossteil des in Sevelen angegliederten Industrieverkehrs um das vorhandene Siedlungsgebiet geleitet. Der internationale Zuliefer- und Abholverkehr ins Industriegebiet Sevelen und der MIV Richtung Buchs Süd kann direkt erfolgen.

Massnahmenbeschrieb

Die neue 0.98 km lange Nordumfahrung schliesst nahtlos an den bereits bestehenden Kreisel in der Rheinstrasse (östlicher Pförtner Sevelen) an. In direkter Linienführung mit 7.50 Meter breitem Strassenquerschnitt und einseitig geführtem Geh-Radweg von 3.50 Meter Breite, wird der Verkehr mittels Überführung über das SBB-Gleistrasse direkt in die neue erstellte Schildstrasse (Realisierung 2016/17) geführt. Die neu verlegte Schildstrasse weist bereits die notwendige kompatible Strassencharakteristik einer künftigen Nordumfahrung auf.

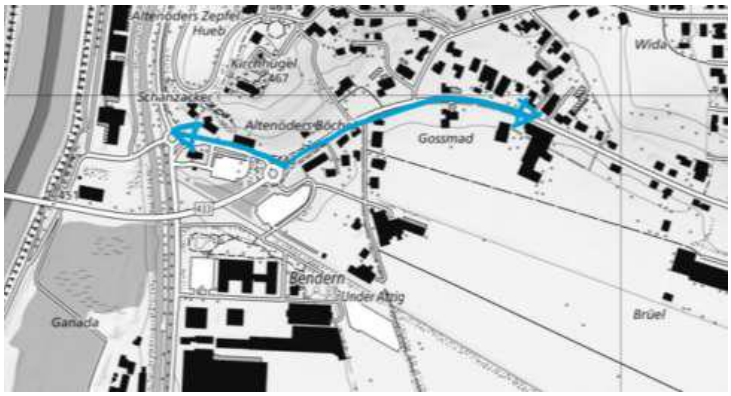
Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Entlastungsstrassen an den richtigen Orten tragen zur Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten bei und erhöhen deren Entwicklungsspielraum. Mittels flankierender Massnahmen wird die Verlagerung des regionalen Verkehrs auf die Entlastungsstrassen sichergestellt. Die grossen Arbeitsgebiete (Betriebsgebiete) sind gemäss ihrer Lagequalität erschlossen, entwickelt und regional abgestimmt. Die Arbeitsgebiete am Siedlungsrand sind vor allem für den MIV ab den Autobahnanschlüssen gut und direkt erreichbar. Auch für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit der Nähe zum Bahnhof für den öffentlichen Verkehr sind die Arbeitsplätze gut erschlossen.
	Bezug zu Teilstrategie	Mit Netzergänzungen und entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz werden, insbesondere auf den Lebensadern und stark belasteten Ortsdurchfahrten sowie in Wohngebieten, Freiräume für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel kann so verbessert werden.
	Bezug zum Handlungsbedarf	Die Ortsdurchfahrt in Sevelen ist in den Hauptverkehrszeiten oft stark belastet. Dies führt dazu, dass der öffentliche Verkehr an Qualität einbüsst, die Bewohnenden der Siedlungsgebiete leiden unter Lärmbelastungen und Schadstoffimmissionen.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Gesamtverkehrssystem verbessern Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Durch die Umfahrungsstrasse mit flankierenden Massnahmen können die Achsen im Zentrum entlastet werden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Durch die Umfahrungsstrasse ergeben sich neue Spielräume zur Aufwertung der öffentlichen (Strassen-)räume im Siedlungsgebiet.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Umfahrung werden die Gebiete im Kern entlastet und können neugestaltet werden, dies trägt zur objektiven wie subjektiven Sicherheit bei
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion Lärmemission: Durch die Entlastung im Zentrum werden die Lärmemissionen im Siedlungsgebiet reduziert.
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	GV13 Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg - FL
Umweltverträglichkeit	Zu prüfen	

09.20 Gamprin, Strassenraumgestaltung «Eschner Strasse»

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☒ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum

Federführende Stelle Gemeinde Gamprin

Beteiligte Stellen Land Liechtenstein (ATG)



Perimeter der Neugestaltung, Stand Juni 2024

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der Rheinübergang Haag–Bendern mit den vor- und nachgelagerten Verkehrsknoten ist ein wichtiger grenzüberschreitender Verkehrskorridor, aktuell insbesondere für den MIV. Es werden wichtige Arbeitsplatzgebiete im Liechtensteiner Unterland erschlossen. Gemäss den permanenten MIV-Messstellen des Landes Liechtenstein verkehrten 2023 täglich 15'000 Fahrzeuge von der Schweiz nach Liechtenstein und umgekehrt (vgl. zu den Pendlerbewegungen auch das entsprechende Kapitel im Hauptbericht). Morgens staut es von den Verkehrsknoten im Raum Unterbendern über die Rheinbrücke zurück in die Schweiz, teilweise auch mit negativen Auswirkungen auf die Autobahn A13 und deren Ein-/Ausfahrten. Abends ausgehend vom Knoten Autobahnein- und Ausfahrt A13 Richtung St. Gallen, der sich sowohl auf den Verkehrsfluss im Raum Unterbendern auf Liechtensteiner Seite auswirkt als auch teilweise die Autobahn A13 beeinträchtigt. Die Siedlungsqualität wie auch die vorhandene Infrastruktur für Fuss- und Radverkehr im Raum Unterbendern werden hierdurch negativ beeinträchtigt. Zudem wird hierdurch die Qualität des öffentlichen Verkehrs insbesondere durch die mangelnde Fahrplanstabilität negativ beeinflusst. Die Möglichkeiten für einen zukünftigen ÖV-Angebotsausbau in diesem Perimeter werden trotz des vorhandenen Potenzials hierdurch eingeschränkt.

Massnahmenbeschrieb
Im Raum Unterbendern wird die Verkehrsführung neu organisiert (vgl. entsprechendes Massnahmenblatt). Unter anderem sind eine Netzergänzung südlich der bestehenden Strasse sowie ein zentraler LSA-gesteuerter Verkehrsknoten vorgesehen. Dies schafft zusammen mit dem Neubau der heutigen MIV-Brücke (vgl. entsprechendes Massnahmenblatt) die Voraussetzung, um den ÖV zu priorisieren, dessen Fahrplanstabilität zu verbessern und attraktiver zu gestalten. Dies schafft zudem die Voraussetzungen, um in Zukunft weitere ÖV-Ausbauten in diesem Raum vornehmen zu können.

Des Weiteren wird das Siedlungsgebiet bzw. der Entwicklungsschwerpunkt Unterbendern vom hohen Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten entlastet. Die entlastete Strasse wird im Gegenzug zur Gemeindestrasse abklassiert und mit Bezug zur Siedlung aufgewertet. Hierdurch können einerseits attraktivere Rahmenbedingungen für den Fuss- und Radverkehr geschaffen werden bzw. erlaubt es, Netzlücken und Schwachstellen im Fuss- und Radverkehrsnetz zu beheben. Andererseits wird durch die Umgestaltung und Abklassierung dieser Strasse die Entlastungswirkung der neuen südlichen Achse unterstützt.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein leistet einen Beitrag zur Koordination der Arbeiten zwischen den beteiligten Stellen. Als «Scharnier» trägt sie ausserdem zum Wissenstransfer bei.

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Netzergänzungen an den richtigen Orten tragen zur Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrten bei und erhöhen deren Entwicklungsspielraum. Mittels flankierender Massnahmen wird die Verlagerung des regionalen Verkehrs auf die Entlastungsstrassen sichergestellt. Die grossen Arbeitsgebiete (Betriebsgebiete) sind gemäss ihrer Lagequalität erschlossen, entwickelt und regional abgestimmt. Die Arbeitsgebiete am Siedlungsrand sind vor allem für den MIV ab den Autobahnanschlüssen gut und direkt erreichbar. Auch für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit der Nähe zum neuen ÖV-Hub für den öffentlichen Verkehr sind die Arbeitsplätze gut erschlossen. Der Strassenraum ist innerorts siedlungsverträglich gestaltet und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv. Der strassengebundene ÖV ist bevorzugt und verkehrt störungsfrei.
	Bezug zu Teilstrategie	GV-IV: Aufwertung Strassenraum Mit Netzergänzungen und entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz werden, insbesondere auf den Lebensadern und stark belasteten Ortsdurchfahrten sowie in Wohngebieten, Freiräume für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel kann so verbessert werden.
	Bezug zum Handlungsbedarf	In Gamprin kommen verschiedene Faktoren zusammen. Die Lage nahe dem Autobahnanschluss auf Schweizer Seite und die grosse Anzahl Arbeitsplätze auf Liechtensteiner Seite führen zu viel Verkehr. Zu Stosszeiten sind die siedlungsorientierten Achsen überlastet, was dazu führt, dass der ÖV an Qualität einbüsst (Anschlussbrüche). Die Industrie im Gebiet Unter Atzig im Süden des Gebiets zieht zudem viel Verkehr an. Mit der Weiterentwicklung des Industriegebiets (Fokusgebiet Arbeiten) ist eine zweckmässige Erschliessung notwendig; hier ergeben sich Synergien in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Die Neuorganisation der Verkehrsführung führt zu Verbesserungen im Gesamtverkehrssystem.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Durch die neue Verkehrsführung ergeben sich neue Spielräume zur Aufwertung der öffentlichen (Strassen-)räume im Siedlungsgebiet.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Neuorganisation der Verkehrsführung werden die Gebiete im Kern entlastet und können neu gestaltet werden, dies trägt zur objektiven wie subjektiven Sicherheit bei.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Lärmemissionen; Reduktion von Luftschadstoff und Treibhausgasemissionen: Die Verkehrsentlastung hat positive Eigenschaften auf Lärm- und Luftimmissionen.
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Nein
	Koordinationsstand Richtplan	--
	Bezug zu weiteren Massnahmen	– 09.19 Gamprin, Neuorganisation Verkehrsführung in Unterbendern – GV-2 Gamprin, Neubau Rheinbrücke Haag–Bendern – ÖV-10 Gamprin Umsteigeknoten Bendern Post – 09.90 RF – Haag/Gamprin, FVV-Brücke Haag-Gamprin – 09.20 – Gamprin, Strassenraumgestaltung «Eschner Strasse» – S2.5.1 – Entwicklungsschwerpunkte (ESP Wohn- und Mischgebiete Gamprin, Unterbendern)

Umweltverträglichkeit

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen

Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, ohne Massnahme:
- Eschner Strasse: DTV 17'150 (gem. Verkehrsmodell Liechtenstein)
- Schwibboga: DTV 15'390 (gem. Verkehrsmodell Liechtenstein)

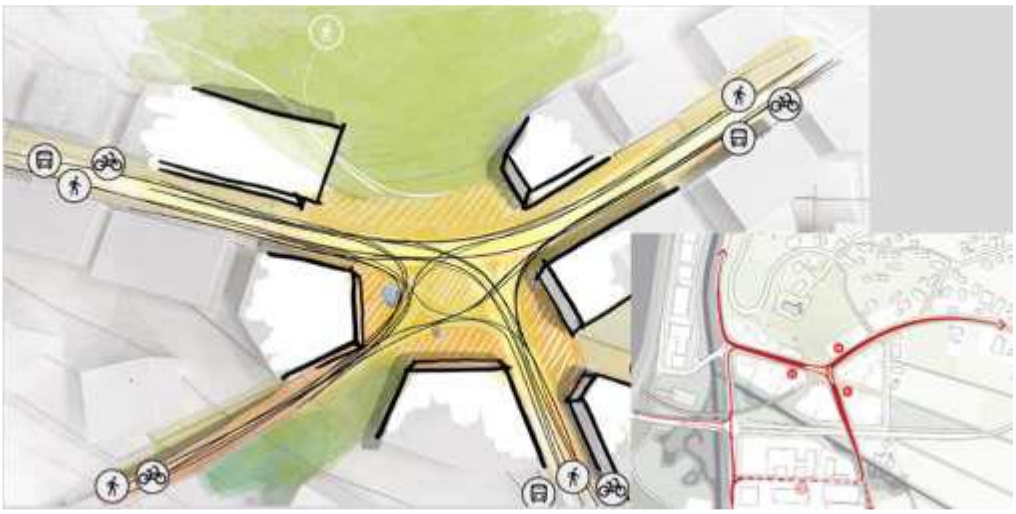
Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der hauptsächlich zu entlastenden Achse, mit Massnahme:
- Eschner Strasse Vgl. Schwibboga
- Schwibboga DTV 2'000 (Gesamtverkehrskonzept Haag Bendern, Vertiefungsstudie 2023, Basler & Hofmann, ohne Ziel-/Quellverkehr durch Umfeldnutzungen)
- Rheinbrücke: k.A.

OEV-10 Gamprin, Umsteigeknoten Bendern Post

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☒ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Verkehrsdrehscheibe

Federführende Stelle Land Liechtenstein (ATG)

Beteiligte Stellen Gemeinde Gamprin, Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil



Neugestaltete Haltestellen «Bendern Post», Stand Juni 2024

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der Rheinübergang Haag–Bendern mit den vor- und nachgelagerten Verkehrsknoten ist ein wichtiger grenzüberschreitender Verkehrskorridor, aktuell insbesondere für den MIV. Es werden wichtige Arbeitsplatzgebiete im Liechtensteiner Unterland erschlossen. Gemäss den permanenten MIV-Messstellen des Landes Liechtenstein verkehrten 2023 täglich 15'000 Fahrzeuge von der Schweiz nach Liechtenstein und umgekehrt (vgl. zu den Pendlerbewegungen auch das entsprechende Kapitel im Hauptbericht). Morgens staut es von den Verkehrsknoten im Raum Unterbendern über die Rheinbrücke zurück in die Schweiz, teilweise auch mit negativen Auswirkungen auf die Autobahn A13 und deren Ein-/Ausfahrten. Abends ausgehend vom Knoten Autobahnein- und Ausfahrt A13 Richtung St. Gallen, der sich sowohl auf den Verkehrsfluss im Raum Unterbendern auf Liechtensteiner Seite auswirkt als auch teilweise die Autobahn A13 beeinträchtigt. Die Siedlungsqualität wie auch die vorhandene Infrastruktur für Fuss- und Radverkehr im Raum Unterbendern werden hierdurch negativ beeinträchtigt. Zudem wird hierdurch die Qualität des öffentlichen Verkehrs insbesondere durch die mangelnde Fahrplanstabilität negativ beeinflusst. Die Möglichkeiten für einen zukünftigen ÖV-Angebotsausbau in diesem Perimeter werden trotz des vorhandenen Potenzials hierdurch eingeschränkt.

Massnahmenbeschrieb
Im Raum Unterbendern wird die Verkehrsführung neu organisiert (vgl. entsprechendes Massnahmenblatt). Unter anderem sind eine Netzergänzung südlich der bestehenden Strasse sowie ein zentraler LSA-gesteuerter Verkehrsknoten vorgesehen. Dies schafft zusammen mit dem Neubau der heutigen MIV-Brücke (vgl. entsprechendes Massnahmenblatt) die Voraussetzung, um den ÖV zu priorisieren, dessen Fahrplanstabilität zu verbessern und attraktiver zu gestalten. Dies schafft zudem die Voraussetzungen, um in Zukunft weitere ÖV-Ausbauten in diesem Raum vornehmen zu können. Des Weiteren wird das Siedlungsgebiet Unterbendern vom hohen Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten entlastet, was zusammen mit der Abklassierung der Eschner Strasse die Aufenthaltsqualität steigert und Entwicklungspotenziale im Raum Unterbendern freigibt.

Aufgrund des heute vorhandenen Fahrgastpotenzials für den ÖV sowie des mit der künftigen Siedlungsentwicklung im Raum Unterbendern einhergehenden zusätzlichen Potenzials wird die Haltestelle «Bendern, Post» zu einem Umsteigeknoten / einer Verkehrsdrehscheibe umgebaut. Der notwendige Raum wird u.a. durch die Abklassierung und Umgestaltung der «Eschner Strasse» und «Schwibboga» geschaffen.

Beitrag Trägerschaft
Die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein leistet einen Beitrag zur Koordination der Arbeiten zwischen den beteiligten Stellen. Als «Scharnier» trägt sie ausserdem zum Wissenstransfer bei.

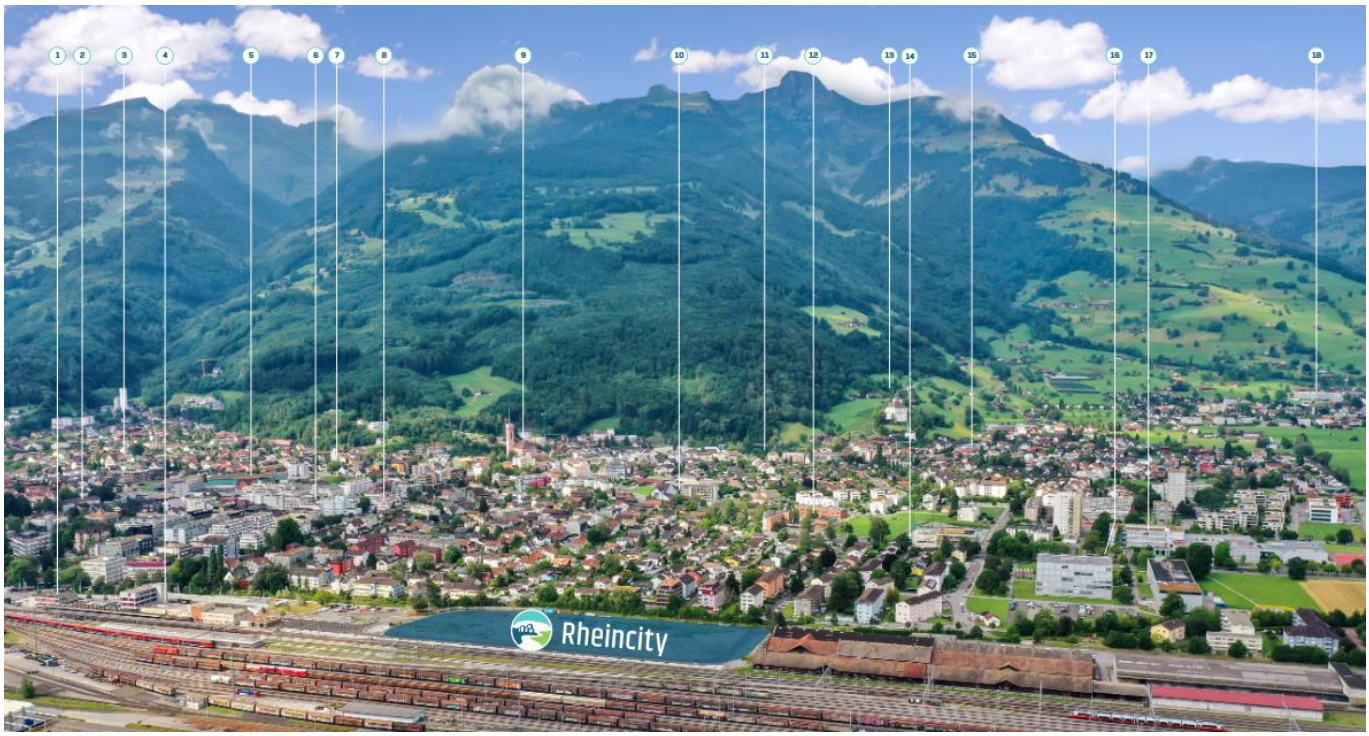
Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Die grossen Arbeitsgebiete (Betriebsgebiete) sind gemäss ihrer Lagequalität erschlossen, entwickelt und regional abgestimmt. Für den Fuss- und Veloverkehr sowie mit der Nähe zum neuen ÖV-Hub für den öffentlichen Verkehr sind die Arbeitsplätze gut erschlossen. Vernetzungspunkte resp. Verkehrsdrehscheiben verknüpfen die verschiedenen Verkehrsmittel und sorgen so für optimale Reiseketten. Die Verkehrsdrehscheiben sind abhängig von ihrer Funktion mit den entsprechenden Angeboten und Infrastrukturen ausgestattet und mit relevanten Verkehrsmitteln einfach erreichbar.
	Bezug zu Teilstrategie	Mit Netzergänzungen und entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz werden, insbesondere auf den Lebensadern und stark belasteten Ortsdurchfahrten sowie in Wohngebieten, Freiräume für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel kann so verbessert werden.
	Bezug zum Handlungsbedarf	In Gamprin kommen verschiedene Faktoren zusammen. Die Lage nahe dem Autobahnanschluss auf Schweizer Seite und die grosse Anzahl Arbeitsplätze auf Liechtensteiner Seite führen zu viel Verkehr. Zu Stosszeiten sind die siedlungsorientierten Achsen überlastet, was dazu führt, dass der ÖV an Qualität einbüsst (Anschlussbrüche). Die Industrie im Gebiet Unter Atzig im Süden des Gebiets zieht zudem viel Verkehr an. Mit der Weiterentwicklung des Industriegebiets (Fokusgebiet Arbeiten) ist eine zweckmässige Erschliessung notwendig; hier ergeben sich Synergien in der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystem verbessern Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Neuorganisation der Verkehrsführung führt zu Verbesserungen im ÖV-System und erhöht die Fahrplanstabilität.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Durch die neue Verkehrsführung ergeben sich neue Spielräume zur Aufwertung der öffentlichen (Strassen-)räume im Siedlungsgebiet.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Neuorganisation der Verkehrsführung werden die Gebiete im Kern entlastet und können neugestaltet werden, dies trägt zur objektiven wie subjektiven Sicherheit bei.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Lärmemissionen; Reduktion von Luftschadstoff und Treibhausgasemissionen: Die Förderung von öffentlichem Verkehr hat positive Auswirkungen auf die Umwelt.
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	Ja
	Koordinationsstand Richtplan	Voraussichtlich Festsetzung
	Bezug zu weiteren Massnahmen	– 09.19 Gamprin, Neuorganisation Verkehrsführung in Unterbendern – GV-2 Gamprin, Neubau Rheinbrücke Haag–Bendern – 09.20 - Gamprin, Strassenraumgestaltung «Eschener Strasse» – 09.90 RF – Haag/Gamprin, FVV-Brücke Haag-Gamprin – S2.5.1 – Entwicklungsschwerpunkte (ESP Wohn- und Mischgebiete Gamprin, Unterbendern)
Umweltverträglichkeit		
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen		
Dokumente	Basler & Hofmann, Gesamtverkehrskonzept Haag Bendern Vertiefungsstudie 2023, Kurzbericht 2023, 13.Juli 2023	

71.63 RF Buchs, Überführung SBB Rheincity – Industrie

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☒ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Fuss- und Veloverkehr – Einzelmassnahme

Federführende Stelle Buchs

Beteiligte Stellen



Lage der neuen Überbauung Rheincity innerhalb von Buchs

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Im Rahmen des Projekts RheinCity soll das Gebiet rund um den Bahnhof Buchs entwickelt werden. Bei der Planung soll eine gute Durchwegung für den Fussverkehr von Anfang an sichergestellt werden. Dies geschieht im Einklang mit den angedachten Siedlungsmassnahmen, welche eine Entwicklung im Bahnhofsgebiet Buchs vorsehen.

Massnahmenbeschrieb
Es soll eine neue Überführung über die Gleisanlagen erstellt werden, welche das neu entwickelte Gebiet mit dem Bahnhof verbindet.

Zweckmässigkeit

Bezug zu Zukunftsbild	Die geplante Überführung schafft Raum für den Fussverkehr und trägt so zu einem durchgängigen, dichten und lückenlosen Netz bei.
Bezug zu Teilstrategie	FV-I: Fusswegnetze planen und realisieren.
Bezug zum Handlungsbedarf	Fussverkehr – Fusswegnetz, Veloverkehr – Velowegnetz Die Erstellung der Überführung erhöht die Netzdichte und erschliesst das Neubaugebiet Rheincity. Gesamtverkehr – Verkehrssicherheit: Die Entflechtung der Verkehrsträger erhöht die Verkehrssicherheit. Fussverkehr – Fusswegnetz, Veloverkehr – Velowegnetz: Es fehlt an einer attraktiven Fuss- und Veloverbindung.

Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern Verbesserung im Langsamverkehr: Der Bau einer neuen Fuss- und Veloverbindung steigert die Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes (insbesondere Alltagsveloverkehr) und fördert so die Verkehrsverlagerung von MIV zum Veloverkehr.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die neue Überführung erschliesst ein Neubaugebiet an zentraler Lage im Bahnhof.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Die neue Überführung trägt zur Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs bei.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen: Durch die direkte Verbindung kann die Attraktivität des Veloverkehrs ergänzend zum Freizeitverkehr auch für den Pendlerverkehr erhöht werden und somit der Modalsplit hin zu umweltverträglicheren Verkehrsmitteln verbessert werden.
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Koordinationsstand Richtplan	-
	Bezug zu weiteren Massnahmen	S1.1 Zentrums- und Bahnhofsgebiet Buchs
Umweltverträglichkeit	n.r.	

6 Infrastrukturmassnahmen Verkehr: Massnahmenpakete mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Vorbemerkungen

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (gemäss Art. 21a MinVV) sollen eine Vereinfachung im Vollzug kleinerer Massnahmen ermöglichen (insbesondere beim Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie beim Auszahlungsprozedere und Controlling).

Pauschale Bundesbeiträge sind nur für Massnahmen mit Investitionskosten von maximal 5 Mio. Franken (exkl. MWST) möglich. Wenn Massnahmen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst worden sind, gilt die 5 Mio. Franken-Grenze für jede einzelne Teilmassnahme, das gesamte Massnahmenpaket kann somit teurer sein.

Nebst den aufgeführten Massnahmen gibt es zahlreiche kleinere Massnahmen (z.B. Bodenmarkierungen oder Signalisationen, die zwar für die Qualität des Velo- und Fusswegnetzes von grosser Bedeutung sind, eine Finanzierung über das Agglomerationsprogramm sich jedoch nicht lohnt. Diese Massnahmen werden als Eigenleistungen separat umgesetzt und werden daher in folgender Übersicht nicht aufgeführt.

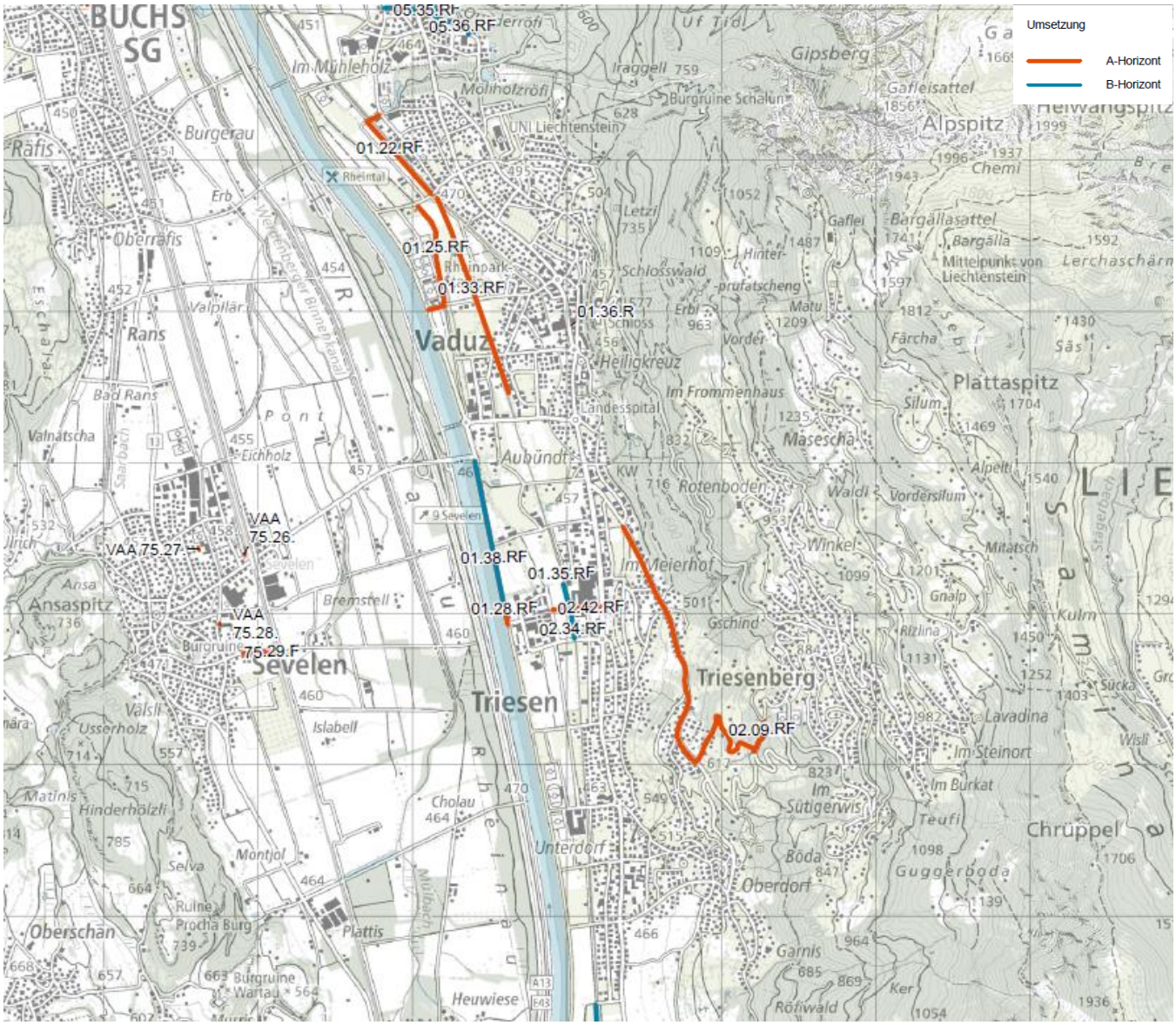
Pauschale Bundesbeiträge sind im Agglomerationsprogramm für folgende Massnahmenkategorien vorgesehen:
- Langsamverkehr
- Aufwertung/Sicherheit Strassenraum
- Aufwertung von Bushaltestellen

FVV.P-A Massnahmenpaket FVV pauschal A-Horizont

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Fuss- und Veloverkehr - Pauschale

Federführende Stelle Land FL ATG , Kanton SG TBA, Balzers, Buchs, Eschen, Gamprin, Gams, Mauren, Ruggell, Schaan, Schellenberg, Sennwald, Sevelen, Triesen, Vaduz, Wartau

Beteiligte Stellen --



Kartenausschnitt Pauschalmassnahmen (vollständige Karte siehe Anhang)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Der Fuss- und Veloverkehr ist neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als gleichwertige 3. Säule des Personenverkehrs zu betrachten. Im Sinne einer siedlungsverträglichen und zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie ist der Stellenwert des Fuss- und Veloverkehrs sehr hoch zu werten. Dabei steht insbesondere die wesensgerechte Verkehrsmittelwahl im Vordergrund. Der Anteil des Langsamverkehrs am Modalsplit ist zu erhöhen. Ziel ist, ein durchgehendes, sicheres und attraktives Netz für den Fuss- und Veloverkehr bereitzustellen, insbesondere in Zentren/Ortskernen (Fussverkehr) mittels Korridorrouten und Zubringern (Veloverkehr).

Massnahmenbeschrieb

		Der Fokus liegt im Veloverkehr auf der Behebung von Lücken und Schwachstellen, insbesondere im Alltagsverkehr entlang definierter Korridorrouten und deren Zubringer und im Fussverkehr auf der Aufwertung von Querungen, der Schaffung von Längsverbindungen und attraktiver und sicherer öffentlicher Räume. Zudem werden an wichtigen Zielorten Veloabstellplätze geschaffen oder das Angebot ausgebaut. Für den Fussverkehr werden Trottoirs erstellt oder verbreitert und neue sichere Querungen geschaffen.
Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	**Innerhalb der Siedlungsgebiete besteht ein dichtes und lückenloses Fuss- und Velowegnetz mit ausreichend dimensionierten Infrastrukturen. Die Strassen und Wege sind grundsätzlich für den Fuss- und Veloverkehr benutzbar und werden durch zusätzliche/separate Fuss- und Velowege ergänzt. Die Räume sind attraktiv und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.** Die Siedlungsgebiete und Zielorte sind durch sichere und direkte Fuss- und Velorouten verbunden – einerseits entlang der Hauptachsen (nicht separat dargestellt), andererseits abseits der Hauptachsen. Diese Infrastrukturen dienen situativ sowohl dem Freizeit- als auch dem Alltags-/Pendlerverkehr. Die Strasseneigentümer sind für den Ausbau zuständig

	Bezug zu Teilstrategie	– FV-I: Fusswegnetze planen und realisieren
		  – Fusswegnetze erarbeiten mit Fokus auf Alltag und Freizeit, Schulwegsicherheit und diese unterhalten
		  – Schwachstellen ermitteln und beheben
		  – Lücken schliessen
		– VV-1: Sicheres und durchgängiges Veloroutennetz realisieren
		  – Schwachstellen beheben
		  – Lücken schliessen
		  – Anbindung der Arbeitsplatzgebiete an das Veloroutennetz
		  – Grenzüberschreitende Verbindungen verbessern und neu schaffen
		– VV-II: Veloabstellplätze ausbauen
		  – Qualitative Veloabstellplätze an zentralen Orten zur Verfügung stellen

	Bezug zum Handlungsbedarf	– Netze: Handlungsbedarf besteht zum Teil bei der Netzdichte bzw. den Netzlücken, der Sicherheit (zu schmale bzw. fehlende Infrastrukturen) und der noch meist MIV-orientierten Strassenraumgestaltung. Die bestehenden oder sich in Planung befindenden Velowegnetze beidseits des Rheins sind gut aufeinander abzustimmen. Schlüsselelemente sind dabei die Querungen über den Rhein und die Autobahn. – Schwachstellen: Die Umsetzung der Fusswegnetze und die Behebung der Schwachstellen ist konsequent und einheitlich zu dokumentieren und das Erfolgscontrolling zu gewährleisten. Bestehende und in Erarbeitung befindliche Ausbau- und Gestaltungsstandards sollten möglichst regional vereinheitlicht werden. – Veloabstellplätze: Zu den Veloabstellplätzen auf Privatgrund gibt es in den Bauverordnungen keine Vorschriften (u. a. Anzahl, Ausgestaltung). Die Abstellplätze an publikumsintensiven Orten (z. B. Bahnhof, Zentren) sind bezüglich Anzahl, Ausbaustandard, Auslastung regelmässig zu überprüfen und bei Bedarf auszubauen.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern Die Schliessung von Lücken und Behebung von Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz tragen zu einem dichten und attraktiven Wegnetz bei und senken die Benutzungshürden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Mit der Verbesserung der Qualität für den Fuss- und Veloverkehr werden kurze Wege gefördert.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Die bestehenden Wege weisen zum Teil Defizite betreffend Verkehrssicherheit auf. Mit der Behebung solcher Schwachstellen kann die Verkehrssicherheit verbessert werden.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärmmindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.
Abstimmung Siedlung und Verkehr		
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Bezug zu weiteren Massnahmen	ESPs und weitere Massnahmen zur Siedlungsentwicklung
Umweltverträglichkeit	n.r.	

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	Siehe Tabellen Leistungseinheiten	
Anrechenbare Kosten/ Finanzierung	**Kosten (CHF)**	28'214'900 (davon 11.3 Mio. in Federführung Kt SG)
	Bundesanteil	
	Kantonsanteil	siehe oben
	Gemeindeanteil	siehe oben
	Bemerkungen	
Baureife	**Planungsstand**	
	Abgeschätzter Baubeginn	2028
	Abgeschätzte Inbetriebnahme	Ab 2028

Mn. Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kosten
03.17.RF	Balzers	Fuss- und Veloanbindung Kohlbruck - Freizeitanlage Rheinau	Balzers	300'000
22.53.F	Buchs	OST/BZBS/HTC (Langäulistrasse/Fegerenhof) Neue Bezeichnung Langäulistr Geh und Radweg	Kanton SG TBA	4'600'000
22.26.RF	Buchs	St. Gallerstrasse Buchs – Haag (Knoten Werdenstrasse-WBK Ochsensand)	Kanton SG TBA	2'300'000
22.49.RF	Buchs	Haagerstrasse (Kreuzung Haag - WBK Ochsensand)	Kanton SG TBA	1'300'000
07.33.F	Eschen	Neubau Trottoir Silligatter	Eschen	60'000
07.35.F	Eschen	Neubau Radschnellweg Flux	Land FL ATG	1'863'000
07.37.RF	Eschen	Neubau Hauptradroute Nendeln Süd	Land FL ATG	351’900
09.13.R	Gamprin	Radweg Broggmeder/Radwegverbindung Grenze Eschen–Gamprin (Broggmeder-Weidriet)	Gamprin	800'000
09.10.RF	Gamprin	Gampriner Riet/Gebiet Ober Atzig	Gamprin	800'000
72.20.RF	Gams	Neubau Brücke beim Simmibad	Gams	180'000
72.19.RF	Gams	Neubau Brücke Zeiger–Gula über Simmi	Gams	130'000
72.22.RF	Gams	Neubau Brücke Simmisteg–Simmistuden	Gams	130'000
72.21.RF	Gams	Langsamverkehrsführung Felsbachriet	Gams	100'000
72.18.F	Gams	Veloverbindung Hueb–Oberdorf	Gams	70'000
72.23.RF	Gams	'Neubau Brücke über Dreinamenbach beim Simmibad	Gams	180'000
08.10.RF	Mauren	Lückenschluss Schaanwald Zollamt	Land FL ATG	1'035'000
09.19.RF	Mauren	Ausbau Radschnellroute Egelsee	Land FL ATG	345’000
08.20.RF	Mauren	Neubau Radschnellroute Vogelparadies	Land FL ATG	465’750
08.26.RF	Mauren	Knotenumgestaltung Rietstrasse	Land FL ATG	350’000
08.28.RF	Mauren	Knotenumgestaltung Sportfeldstrasse / Britschenstrasse / Escheweg	Land FL ATG	350’000
10.13.RF	Ruggell	Fuss- und Radverbindung Verbindung Landstrasse–Wüerleweg–Mühlegarten	Ruggell	100'000
10.14.RF	Ruggell	Ausbau Verbindungsroute Bangserstrasse	Ruggell	350'000
05.28.RF	Schaan	Verbindungsrouten Planken Etappen Etappe 3 und 4	Land FL ATG	350'000
05.19.RF	Schaan	Ausbau Hauptradroute Benderer Strasse	Land FL ATG	350’000
05.22.RF	Schaan	Ausbau Verbindungsroute Egelgrabaweg	Schaan	115'000
05.48.RF	Schaan	Sicherheit und Komfort Feldkircher Strasse (Ortseinfahrt Schaan)	Land FL ATG	350'000
05.51.RF	Schaan	Sicherheit und Komfort Bahnweg, 3. Abschnitt	Land FL ATG	350'000
05.31.RF	Schaan	Ausbau Zugänge Rheindamm / Rheinbrücke	Land FL ATG	350'000
05.38RF	Schaan	Optimierung Querung Benderer Strasse / Rietsträssle	Land FL ATG	350'000
05.22.RF	Schaan	Ausbau Verbindungsroute Egelgrabaweg	Land FL ATG	350'000
11.02.RF	Schellenberg	Sicherheit und Komfort Verbindungsrouten Schellenberg	Land FL ATG	350'000
28.12.RF	Sennwald	Sennwald / Hofstrasse Richtung A 13	Kanton TBA	3'100'000
74.36.RF	Sennwald	FVV Hofstrasse–Heberrietstrasse (östliche WBK Strasse)	Sennwald	450'000
74.68.RF	Sennwald	Rad- und Gehweg Binnenkanal bis zum Knoten Haag	Kanton TBA	1'400’000
75.29.F	Sevelen	Trottoirverlängerung ab Grüel bis SBB	Sevelen	270’000
02.41.RF	Triesen	Unterführung Garnetschhof	Land FL ATG	350’000
02.42.RF	Triesen	Fusswegverbindung Bushaltestelle Messina – Industrie Neusand	Triesen	200'000
04.09.RF	Triesen	Verbindungsroute Triesenberg	Land FL ATG	1’035’000
01.22.RF	Vaduz	Neubau Hauptradroute Neufeld	Land FL ATG	672’750
01.33.RF	Vaduz	Neubau Hauptradroute Binnenkanal / Haberfeld	Land FL ATG	1’345’500
01.25.RF	Vaduz	Sicherheit und Komfort Lettstrasse / Binnendamm	Vaduz	300'000
01.35.RF	Vaduz	Optimierung Linienführung Auweg / Hovalweg / Messinaweg	Land FL ATG	350’000

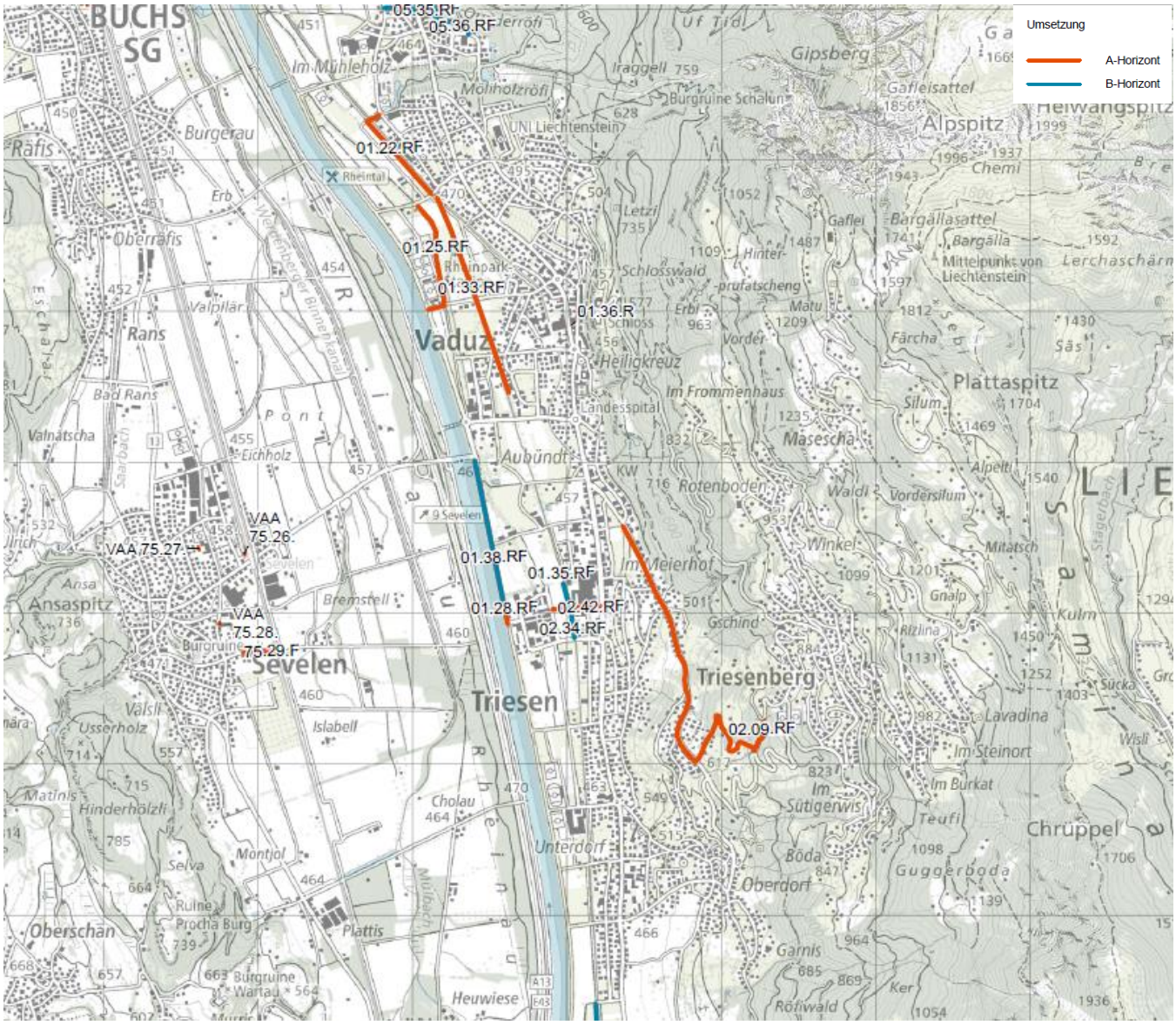
Mn. Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kosten
01.28.RF	Vaduz	Führung Radschnellweg am Rheindamm / Bereich Verbindungsstrasse Vaduz–Triesen	Land FL ATG	350'000
76.25.RF	Wartau	FVV Anbindung SBB Haltestelle Fährhütte – bis Industriegebiet Gufera	Wartau	150'000
76.27.RF	Wartau	Zugang Bahnhof Fährhütte – behindertengerechter Zugang	Wartau	120'000
76.28.RF	Wartau	FVV Lückenschliessung Feldgass-Stelzenweg	Wartau	90'000
VAA 71.64.	Buchs	Neue VAA Schulhaus Flös -100 VAA	Buchs	220'000
VAA 71.65.	Buchs	Neue VAA Schulhaus Buchserbach -100 VAA	Buchs	220'000
VAA 07.31.	Eschen	VAA Nendeln Bahnhof -20VAA	Eschen	44'000
VAA 25.01.02	Gams	VAA Gams Dorfzentrum -20 VAA	Gams	44'000
VAA 74.38	Sennwald	VAA Bahnhof Sennwald – Salez -40 VAA	Sennwald	88'000
VAA 74.37	Sennwald	VAA MZH Türggenau -70 VAA	Sennwald	154'000
VAA 75.26	Sevelen	VAA am Bahnhof Sevelen – 50VAA	Sevelen	110'000
VAA 75.27.	Sevelen	VAA am Schulhaus Galstramm – 20 VAA	Sevelen	44'000
VAA 75.28	Sevelen	VAA am Schulhaus Gadretsch – 20 VAA	Sevelen	44'000
VVA 01.39.R	Vaduz	VAA Vaduz Zentrum (40 Stück)	Vaduz	88'000
	Total			**29'614'900**

FVV.P-B Massnahmenpaket FVV pauschal B-Horizont

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Fuss- und Veloverkehr - Pauschale

Federführende Stelle Land FL ATG , Kanton SG TBA, Balzers, Mauren, Ruggell, Schaan, Triesen, Vaduz, Wartau

Beteiligte Stellen --



Kartenausschnitt Pauschalmassnahmen (vollständige Karte siehe Anhang)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Der Fuss- und Veloverkehr ist neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als gleichwertige 3. Säule des Personenverkehrs zu betrachten. Im Sinne einer siedlungsverträglichen und zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie ist der Stellenwert des Fuss- und Veloverkehrs sehr hoch zu werten. Dabei steht insbesondere die wesensgerechte Verkehrsmittelwahl im Vordergrund. Der Anteil des Langsamverkehrs am Modalsplit ist zu erhöhen. Ziel ist, ein durchgehendes, sicheres und attraktives Netz für den Fuss- und Veloverkehr bereitzustellen, insbesondere in Zentren/Ortskernen (Fussverkehr) mittels Korridorrouten und Zubringern (Veloverkehr).

Massnahmenbeschrieb
Der Fokus liegt im Veloverkehr auf der Behebung von Lücken und Schwachstellen, insbesondere im Alltagsverkehr entlang definierter Korridorrouten und deren Zubringer und im Fussverkehr auf der Aufwertung

		von Querungen, der Schaffung von Längsverbindungen und attraktiver und sicherer öffentlicher Räume. Zudem werden an wichtigen Zielorten Veloabstellplätze geschaffen oder das Angebot ausgebaut. Für den Fussverkehr werden Trottoirs erstellt oder verbreitert und neue sichere Querungen geschaffen.
Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Innerhalb der Siedlungsgebiete besteht ein dichtes und lückenloses Fuss- und Velowegnetz mit ausreichend dimensionierten Infrastrukturen. Die Strassen und Wege sind grundsätzlich für den Fuss- und Veloverkehr benutzbar und werden durch zusätzliche/separate Fuss- und Velowege ergänzt. Die Räume sind attraktiv und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Siedlungsgebiete und Zielorte sind durch sichere und direkte Fuss- und Velorouten verbunden – einerseits entlang der Hauptachsen (nicht separat dargestellt), andererseits abseits der Hauptachsen. Diese Infrastrukturen dienen situativ sowohl dem Freizeit- als auch dem Alltags-/Pendlerverkehr. Die Strasseneigentümer sind für den Ausbau zuständig

	Bezug zu Teilstrategie	– FV-I: Fusswegnetze planen und realisieren
		  – Fusswegnetze erarbeiten mit Fokus auf Alltag und Freizeit, Schulwegsicherheit und diese unterhalten
		  – Schwachstellen ermitteln und beheben
		  – Lücken schliessen
		– VV-1: Sicheres und durchgängiges Veloroutennetz realisieren
		  – Schwachstellen beheben
		  – Lücken schliessen
		  – Anbindung der Arbeitsplatzgebiete an das Veloroutennetz
		  – Grenzüberschreitende Verbindungen verbessern und neu schaffen
		– VV-II: Veloabstellplätze ausbauen
		Qualitative Veloabstellplätze an zentralen Orten zur Verfügung stellen

	Bezug zum Handlungsbedarf	– Netze: Handlungsbedarf besteht zum Teil bei der Netzdichte bzw. den Netzlücken, der Sicherheit (zu schmale bzw. fehlende Infrastrukturen) und der noch meist MIV-orientierten Strassenraumgestaltung. Die bestehenden oder sich in Planung befindenden Velowegnetze beidseits des Rheins sind gut aufeinander abzustimmen. Schlüsselelemente sind dabei die Querungen über den Rhein und die Autobahn. – Schwachstellen: Die Umsetzung der Fusswegnetze und die Behebung der Schwachstellen ist konsequent und einheitlich zu dokumentieren und das Erfolgscontrolling zu gewährleisten. Bestehende und in Erarbeitung befindliche Ausbau- und Gestaltungsstandards sollten möglichst regional vereinheitlicht werden. Veloabstellplätze: Zu den Veloabstellplätzen auf Privatgrund gibt es in den Bauverordnungen keine Vorschriften (u. a. Anzahl, Ausgestaltung). Die Abstellplätze an publikumsintensiven Orten (z. B. Bahnhof, Zentren) sind bezüglich Anzahl, Ausbaustandard, Auslastung regelmässig zu überprüfen und bei Bedarf auszubauen.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern Die Schliessung von Lücken und Behebung von Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz tragen zu einem dichten und attraktiven Wegnetz bei und senken die Benutzungshürden.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Mit der Verbesserung der Qualität für den Fuss- und Veloverkehr werden kurze Wege gefördert.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Die bestehenden Wege weisen zum Teil Defizite betreffend Verkehrssicherheit auf. Mit der Behebung solcher Schwachstellen kann die Verkehrssicherheit verbessert werden.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Die Verstetigung des Verkehrsflusses in Kombination mit einem lärmmindernden Deckbelag führt zu Lärmreduktionen.
Abstimmung Siedlung und Verkehr		
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Bezug zu weiteren Massnahmen	ESPs und weitere Massnahmen zur Siedlungsentwicklung
Umweltverträglichkeit	n.r.	

Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	– Siehe Tabellen Leistungseinheiten	
Anrechenbare Kosten/ Finanzierung	**Kosten (CHF)**	2'254’900
	Bundesanteil	
	Kantonsanteil	
	Gemeindeanteil	100% Gemeinden und Land FL
	Bemerkungen	
Baureife	**Planungsstand**	
	Abgeschätzter Baubeginn	2032
	Abgeschätzte Inbetriebnahme	Ab 2032

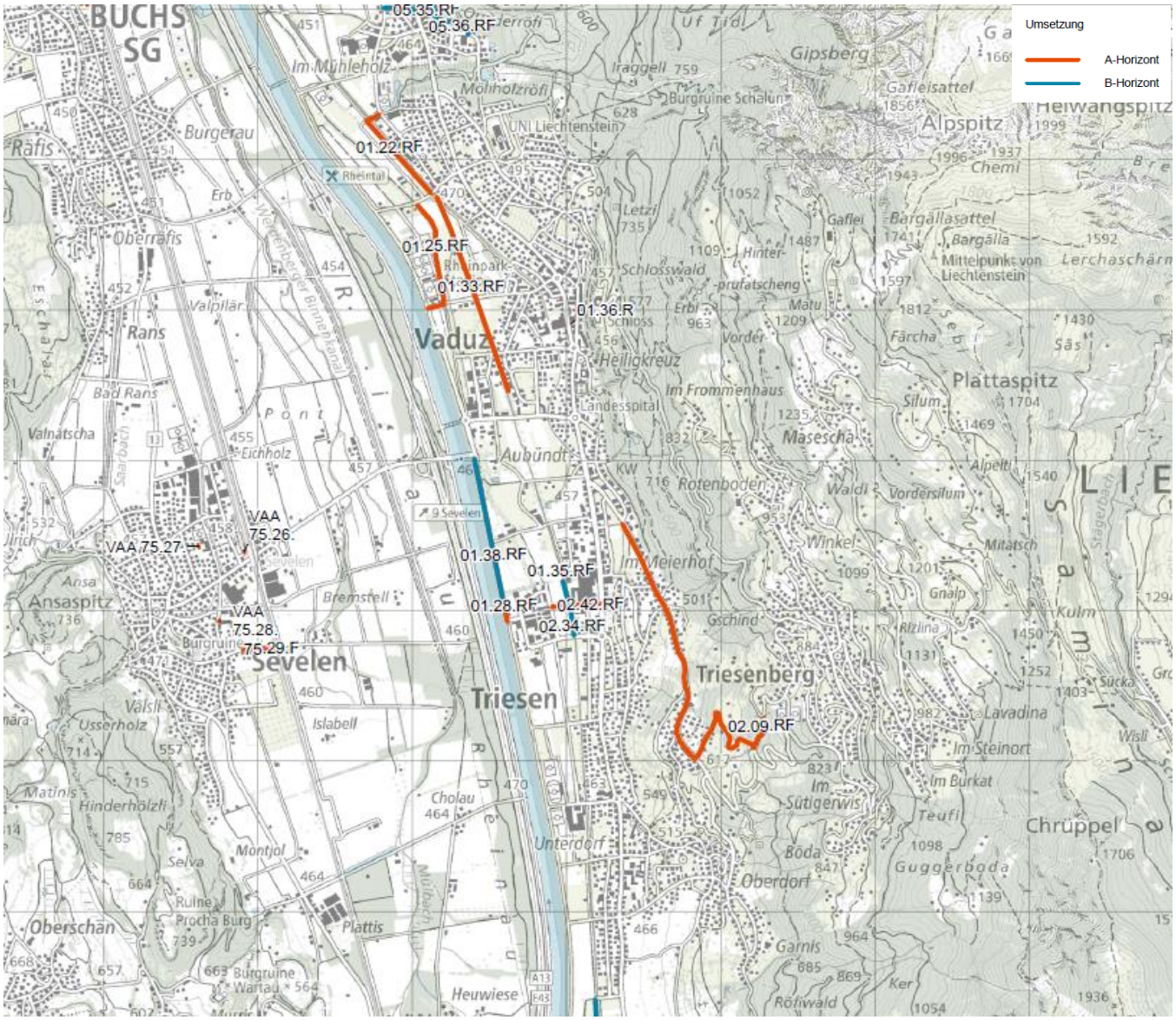
Mn. Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kosten
03.16.RF	Balzers	Neubau Verbindungsroute Stadel	Balzers	103’500
08.15.RF	Mauren	Ausbau Hauptradroute Rüfenstrasse/Bahnweg	Land FL ATG	14’950
08.17.RF	Mauren	Ausbau Hauptradroute Rüfenweg	Land FL ATG	230’000
08.18.RF	Mauren	Lückenschluss Schaanwald–Nendeln	Land FL ATG	258’750
10.08.RF	Ruggell	Ausbau Schellenbergstrasse (ausserorts)	Land FL ATG	299’000
05.35.RF	Schaan	Neubau Verbindungsroute Quaderröfi	Land FL ATG	155’250
05.36.R	Schaan	Neubau Hauptradroute Quaderröfi	Schaan	238’050
02.34.RF	Triesen	Neubau Hauptradroute Binnenkanal / Bereich Messina	Land FL ATG	196’650
02.39.RF	Triesen	Neubau Hauptradroute Binnenkanal / Bereich Im Damm	Land FL ATG	258’750
01.29.RF	Vaduz	Neubau Verbindungsroute Neugutweg	Vaduz	175’000
76.24.RF	Wartau	FVV Anbindung SBB Haltestellen SBB Fährhütte – alter Bahnhof Trübbach	Wartau	175’000
76.26.RF	Wartau	FVV Anbindung ab Brücke Staatsstrasse nordwärts bis Schwettiweg	Wartau	150’000
	Total			**2’254’900**

STR.P-A Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum pauschal A-Horizont

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum – Pauschale BGK

Federführende Stelle Land FL ATG, Balzers, Buchs, Eschen, Mauren, Triesen, Vaduz

Beteiligte Stellen



Kartenausschnitt Pauschalmassnahmen (vollständige Karte siehe Anhang)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Vielerorts sind die Strassenräume (insbesondere die Ortsdurchfahrten) stark auf den MIV ausgerichtet und haben so ein
Siedlungsgebiet. Eine Umgestaltung würde die Übersichtlichkeit verbessern und die Aufenthaltsqualität (insbesondere fü
verkehr) erhöhen. An geeigneten Stellen erhöhen Temporeduktionen die Verkehrssicherheit.

Massnahmenbeschrieb
Verschiedene Strassenräume, Knoten und Plätze im Agglomerationsperimeter entsprechen nicht den Anforderungen an
träglichen Strassenraum und sollen in den nächsten Jahren entsprechend aufgewertet werden.
Die Aufwertung der Strassenräume, Knoten und Plätze erfolgt etappiert und mit folgendem Fokus:
- Verminderung Trennwirkung
- Verbesserung der Verkehrsabläufe unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit

- Behebung von Sicherheitsdefiziten
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Der Strassenraum ist innerorts siedlungsverträglich gestaltet und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv. Der strassengebundene ÖV ist bevorzugt und verkehrt störungsfrei. Je nach Ausgestaltung und Zweck werden die Verkehrsmittel auf getrennten oder gemeinsamen Infrastrukturen geführt. Die Erschliessungsstrassen sind verträglich gestaltet und betrieben. Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmende gewährleistet.
	Bezug zu Teilstrategie	GV-IV: Aufwertung Strassenraum – Aufwertung von Ortsdurchfahrten (Emissionen, Aufenthaltsqualität, Grünflächen); Umgestaltung Strassenraum in den Zentren – Verminderung Trennwirkung – Betriebs- und Gestaltungskonzept: Fokus stärker auf Gestaltung legen, Entsiegelung
	Bezug zum Handlungsbedarf	Die Strassenräume innerhalb der Siedlungsgebiete sind dahingehend aufzuwerten, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv sind und als Teil des öffentlichen Raums zur Siedlungs- und Freiraumqualität beitragen. Die Anforderungen betreffend Biodiversität und Klima sind künftig verstärkt aufzunehmen.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Mit den Umgestaltungen werden die Bedürfnisse des LV und ÖV besser berücksichtigt. Die Strasse wird durch die Umgestaltung ihrer Funktion als Lebensader gerecht (Abstimmung Siedlung und Verkehr).
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Betriebs- und Gestaltungskonzepte berücksichtigten die Bedürfnisse aller Nutzenden und trägt zur Aufwertung des öffentlichen (Strassen-)raums bei. Die Trennwirkung innerhalb des Siedlungsgebiets wird reduziert.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Mit den Umgestaltungen wird besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr gelegt.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Der Verkehrsfluss wird auf tieferem Geschwindigkeitsniveau verstetigt, was zu Lärmreduktionen führt.
Abstimmung Siedlung und Verkehr		
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Bezug zu weiteren Massnahmen	ESPs und weitere Massnahmen zur Siedlungsentwicklung
Umweltverträglichkeit	n.r.	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	Siehe Tabellen Leistungseinheiten	

Anrechenbare Kosten/ Finanzierung	**Kosten (CHF)**	5'313'100
	Bundesanteil	
	Kantonsanteil	100% Gemeinden und Land FL
	Gemeindeanteil	
	Bemerkungen	
Baureife	**Planungsstand**	
	Abgeschätzter Baubeginn	2028
	Abgeschätzte Inbetriebnahme	Ab 2028

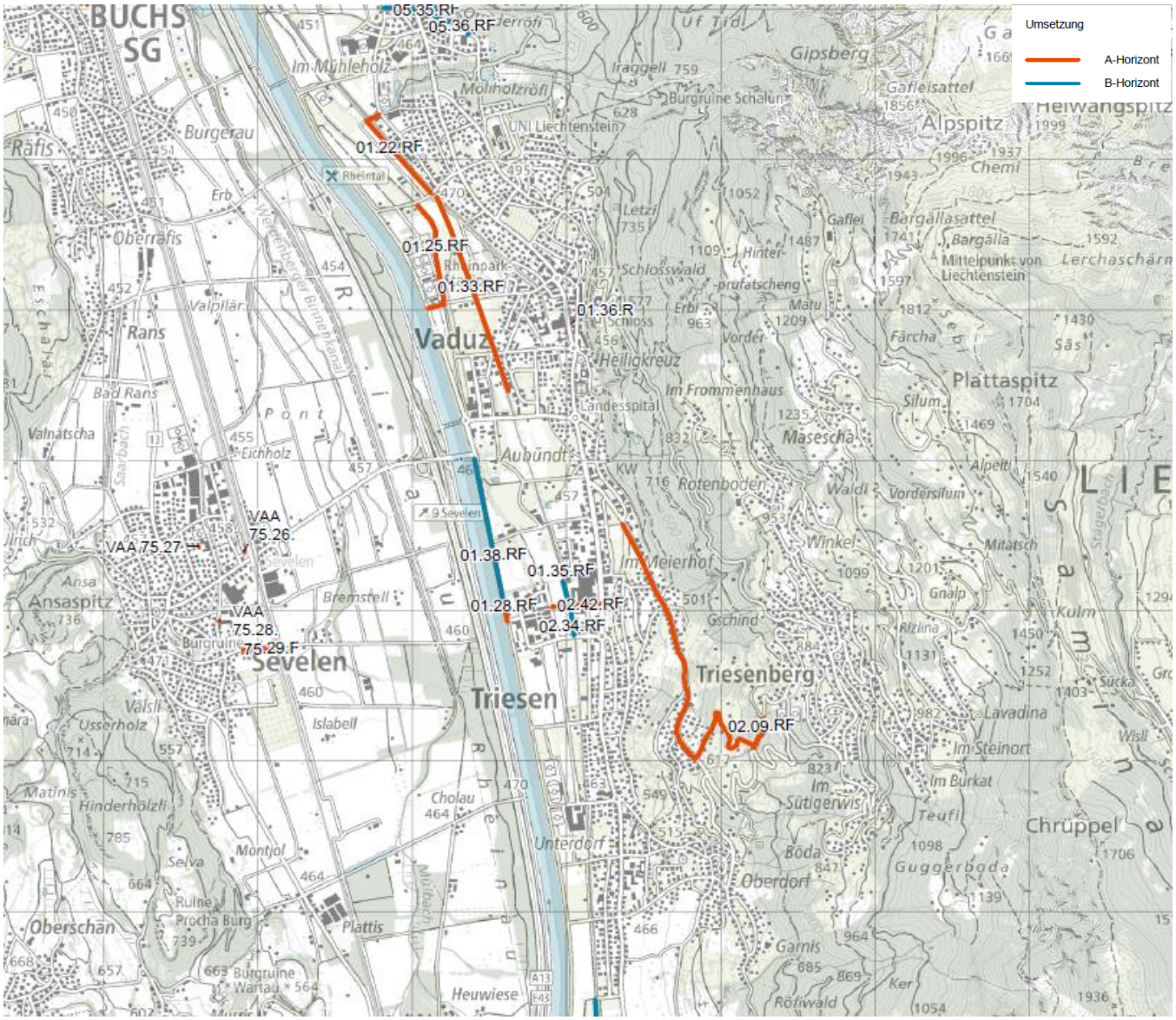
Mn. Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kosten
03.26.RF	Balzers	Optimierung Knoten Gagoz / Landstrasse / Egerta	Land FL ATG	175’000
71.62.	Buchs	Gestaltung Strassenraum Hanflandstrasse	Buchs	1'600'000
07.41.	Eschen	Strassenraum St. Luzistrasse: Verbindung Dorfzentrum	Eschen	2'400’000
08.29.	Mauren	Knotenumgestaltung Peter-Kaiser-Strasse / Fürst-Franz-Josef-Strasse	Land FL ATG	350'000
02.40.RF	Triesen	Aus- und Neubau Hauptradroute Triesen–Balzers	Land FL ATG	338’100
01.24.RF	Vaduz	Sicherheit und Komfort Lochgass (ausserorts)	Land FL ATG	450’000
	Total			**5'313’100**

STR.P-B Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum pauschal B-Horizont

Priorität AP 5	☐ A (2028-2031) ☒ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum – Pauschale BGK

Federführende Stelle Land FL ATG, Eschen, Mauren

Beteiligte Stellen --



Kartenausschnitt Pauschalmassnahmen (vollständige Karte siehe Anhang)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage
Vielerorts sind die Strassenräume (insbesondere die Ortsdurchfahrten) stark auf den MIV ausgerichtet und haben so eine Trennwirkung im Siedlungsgebiet. Eine Umgestaltung würde die Übersichtlichkeit verbessern und die Aufenthaltsqualität (insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr) erhöhen. An geeigneten Stellen erhöhen Temporeduktionen die Verkehrssicherheit.

Massnahmenbeschrieb
Verschiedene Strassenräume, Knoten und Plätze im Agglomerationsperimeter entsprechen nicht den Anforderungen an einen siedlungsverträglichen Strassenraum und sollen in den nächsten Jahren entsprechend aufgewertet werden.
Die Aufwertung der Strassenräume, Knoten und Plätze erfolgt etappiert und mit folgendem Fokus:

- Verminderung Trennwirkung
- Verbesserung der Verkehrsabläufe unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit
- Behebung von Sicherheitsdefiziten
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Der Strassenraum ist innerorts siedlungsverträglich gestaltet und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv. Der strassengebundene ÖV ist bevorzugt und verkehrt störungsfrei. Je nach Ausgestaltung und Zweck werden die Verkehrsmittel auf getrennten oder gemeinsamen Infrastrukturen geführt. Die Erschliessungsstrassen sind verträglich gestaltet und betrieben. Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmende gewährleistet.
	Bezug zu Teilstrategie	GV-IV: Aufwertung Strassenraum – Aufwertung von Ortsdurchfahrten (Emissionen, Aufenthaltsqualität, Grünflächen); Umgestaltung Strassenraum in den Zentren – Verminderung Trennwirkung Betriebs- und Gestaltungskonzept: Fokus stärker auf Gestaltung legen, Entsiegelung
	Bezug zum Handlungsbedarf	Die Strassenräume innerhalb der Siedlungsgebiete sind dahingehend aufzuwerten, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv sind und als Teil des öffentlichen Raums zur Siedlungs- und Freiraumqualität beitragen. Die Anforderungen betreffend Biodiversität und Klima sind künftig verstärkt aufzunehmen.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Mit den Umgestaltungen werden die Bedürfnisse des FVV und ÖV besser berücksichtigt. Die Strasse wird durch die Umgestaltung ihrer Funktion als Lebensader gerecht (Abstimmung Siedlung und Verkehr).
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Betriebs- und Gestaltungskonzepte berücksichtigten die Bedürfnisse aller Nutzenden und trägt zur Aufwertung des öffentlichen (Strassen-)raums bei. Die Trennwirkung innerhalb des Siedlungsgebiets wird reduziert.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Mit den Umgestaltungen wird besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr gelegt.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Der Verkehrsfluss wird auf tieferem Geschwindigkeitsniveau verstetigt, was zu Lärmreduktionen führt.
Abstimmung Siedlung und Verkehr		
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Bezug zu weiteren Massnahmen	ESPs und weitere Massnahmen zur Siedlungsentwicklung
Umweltverträglichkeit	n.r.	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	Siehe Tabellen Leistungseinheiten	

Anrechenbare Kosten/ Finanzierung	**Kosten (CHF)**	350’000
	Bundesanteil	
	Kantonsanteil	
	Gemeindeanteil	100% (Land FL)
	Bemerkungen	
Baureife	**Planungsstand**	
	Abgeschätzter Baubeginn	2032
	Abgeschätzte Inbetriebnahme	Ab 2032

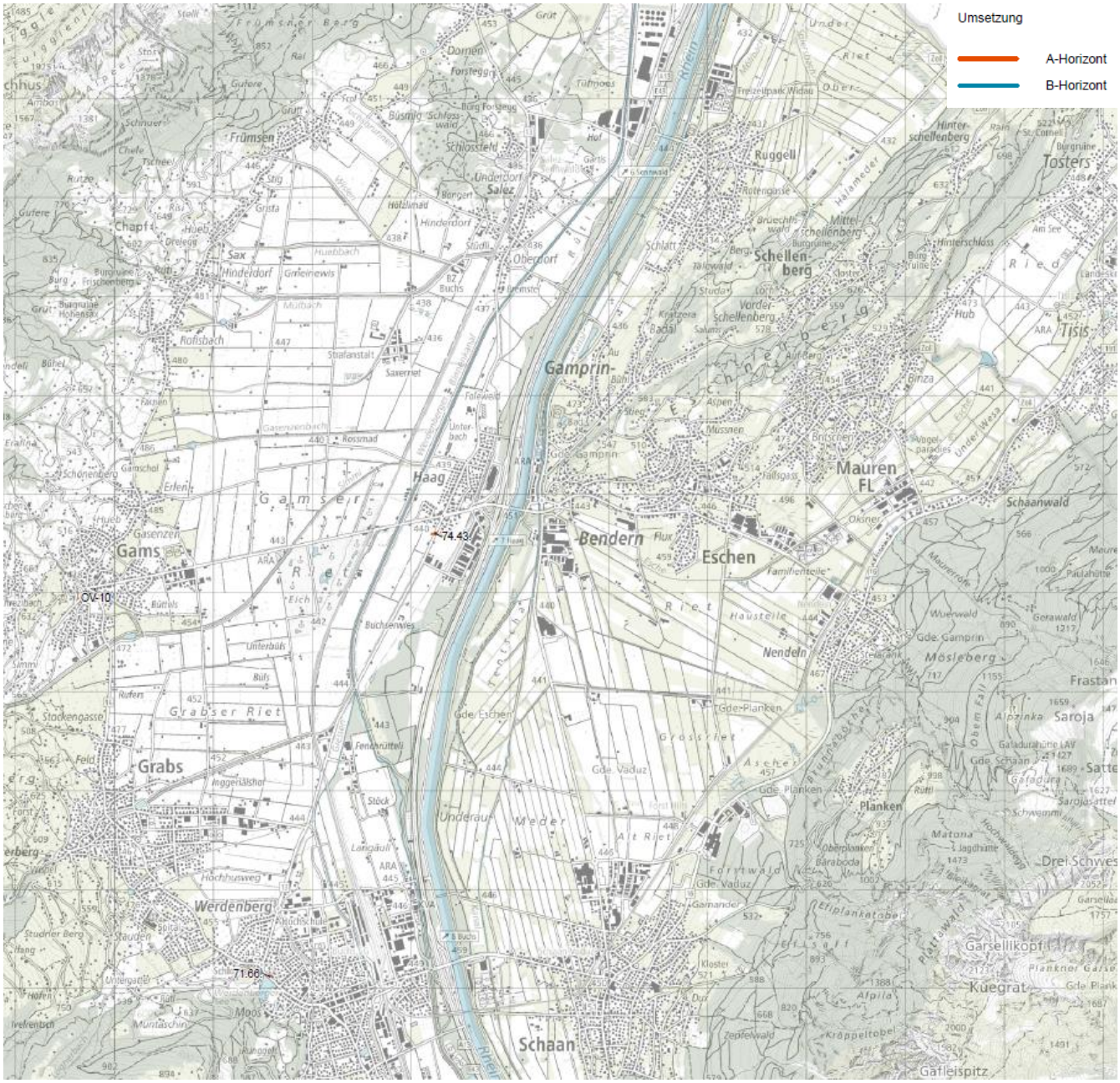
Mn. Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kosten
04.09.RF	Eschen	Knotenumgestaltung Schwarz Strässle / Escheweg	Land FL ATG	175’000
01.22.RF	Mauren	Knotenumgestaltung Sportfeldstrasse / Rüfeweg	Land FL ATG	175’000
	Total			**350’000**

BUS.P-A Massnahmenpaket Aufwertung Bushaltestellen pauschal A-Horizont

Priorität AP 5	☒ A (2028-2031) ☐ B (2032-2035) ☐ C (nach 2035) ☐ Daueraufgabe	**Massnahmenart**	Verkehr
Früherer ARE-Code	-	**Kategorie**	Pauschalpaket Aufwertung Bushaltestellen

Federführende Stelle Buchs, Gams, Sennwald

Beteiligte Stellen --



Kartenausschnitt Pauschalmassnahmen (vollständige Karte siehe Anhang)

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage

Die Qualität der Warteinfrastrukturen bei Bushaltestellen ist heute sehr unterschiedlich. Bei einigen Haltestellen besteht Handlungsbedarf bezüglich Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und übrige Warteinfrastrukturen. Zudem kann es bei Haltestellen mit grossem Einzugsgebiet sinnvoll sein, Veloabstellplätze anzubieten. Durch einen Ausbau des Angebots (z.B. Ortsbus) können bestehende Haltestellen zudem an Bedeutung gewinnen.

Beschrieb
Die Bushaltestellen mit ungenügender Qualität der Warteinfrastruktur und/oder Bedarf an Veloabstellplätzen werden aufgewertet. Dies erfolgt je nach Situation proaktiv oder im Zuge von Strassenbauprojekten oder der behindertengerechten Ertüchtigung. Bei der Schaffung von neuen Angeboten (z.B. Ortsbus) werden bestehende Haltestellen entsprechend ihrer Bedeutung ausgebaut und/oder neue geschaffen.

Beitrag Trägerschaft

Zweckmässigkeit	**Bezug zu Zukunftsbild**	Gewährleistung eines attraktiven Bussystems. Dies schliesst attraktive Haltestellen mit entsprechenden Warteinfrastrukturen ein.
	Bezug zu Teilstrategie	ÖV-I: Optimierung regionales ÖV-System – Möglichst direkt und umsteigefrei und komfortabel
	Bezug zum Handlungsbedarf	Einige Bushaltestellen verfügen über ungenügende Warteinfrastrukturen.
Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien	**Verkehr**	WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern Durch die Verbesserung der Zugänglichkeit des Busverkehrs wird die Intermodalität gefördert. Die Umsteigebeziehungen Bus – Bus, Bahn – Bus und FVV – ÖV werden erleichtert.
	Siedlung	WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern Das Siedlungsgebiet wird durch ein attraktives Busnetz erschlossen und zuverlässig an die Bahn angeschlossen.
	Sicherheit	WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen Durch die Förderung des ÖV verbessert sich das Gesamtverkehrssystem und die Verkehrssicherheit der sensiblen Verkehrsteilnehmenden wird erhöht.
	Umwelt	WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern Durch die Förderung des ÖV als flächeneffizientes und nachhaltiges Verkehrsmittel werden die durch den Verkehr verursachten Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärm reduziert.
Abstimmung Siedlung und Verkehr		
Bezug weiteren Planungen	**Richtplanrelevanz**	nein
	Bezug zu weiteren Massnahmen	ESPs und weitere Massnahmen zur Siedlungsentwicklung
Umweltverträglichkeit	n.r.	
Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres Vorgehen	Siehe Tabellen Leistungseinheiten	

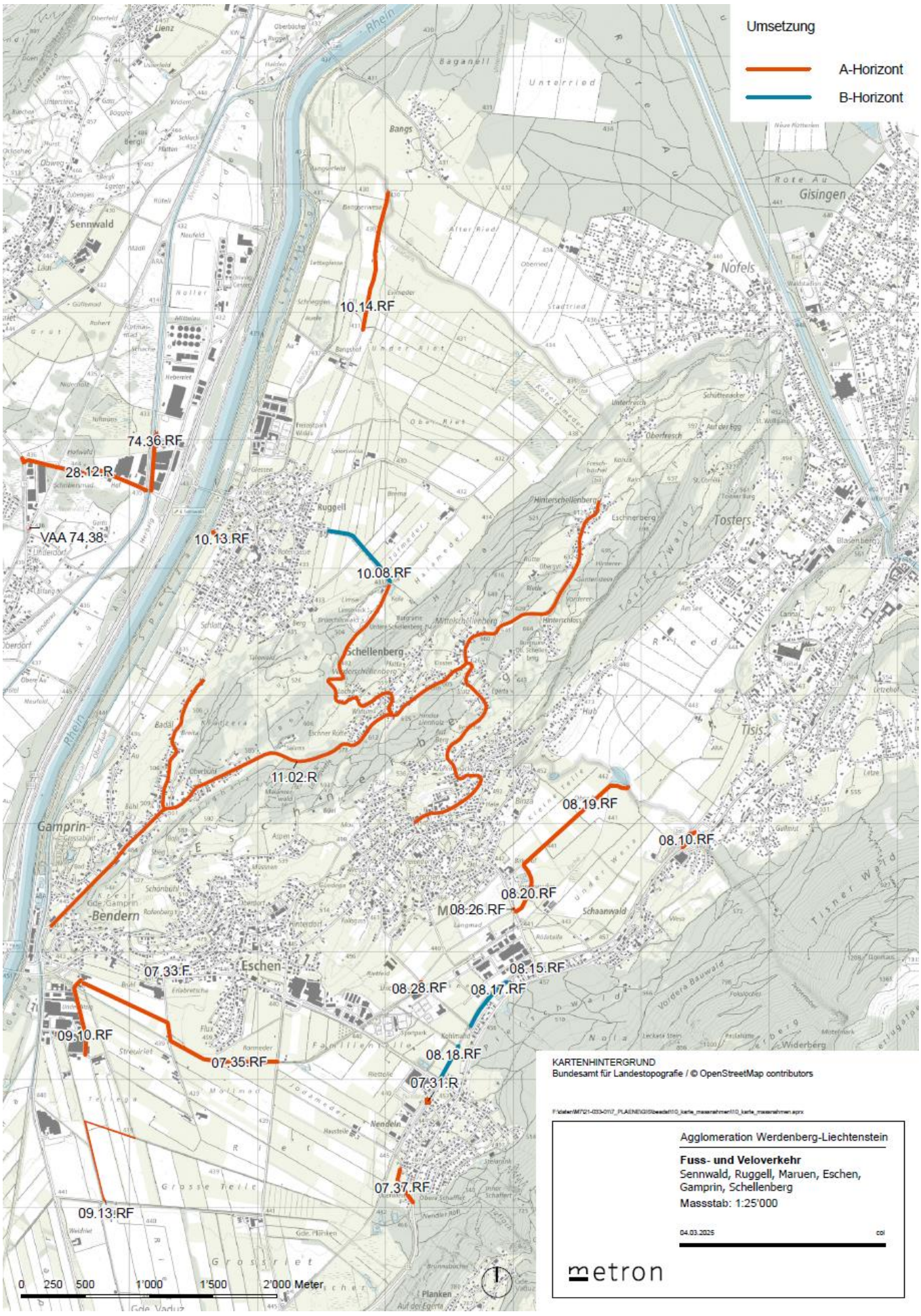
Anrechenbare Kosten/ Finanzierung	**Kosten (CHF)**	250'000
	Bundesanteil	
	Kantonsanteil	
	Gemeindeanteil	100%
	Bemerkungen	
Baureife	**Planungsstand**	
	Abgeschätzter Baubeginn	2028
	Abgeschätzte Inbetriebnahme	Ab 2028

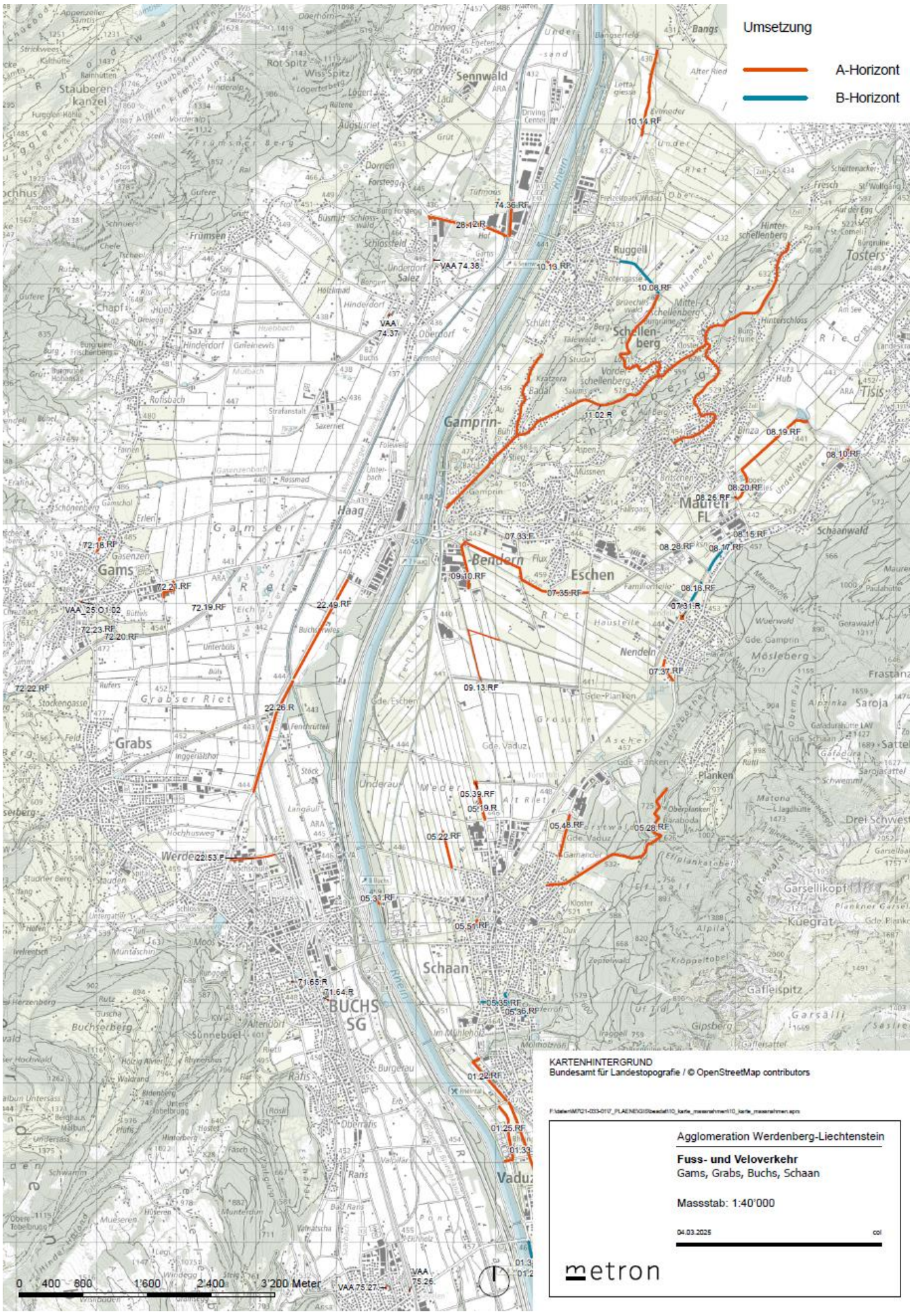
Mn. Nr.	Gemeinde	Bezeichnung	Federführung	Kosten
71.66.	Buchs	Haltestelle Werdenbergersee	Buchs	50’000
ÖV-10	Gams	ÖV Umsteigeknoten Gams Post 2x Bushaltestellen	Gams	100'000
74.43.	Sennwald	Haltestelle Haag Dorf (Richtung Buchs+Richtung Salez)	Sennwald	100'000
	Total			**250'000**

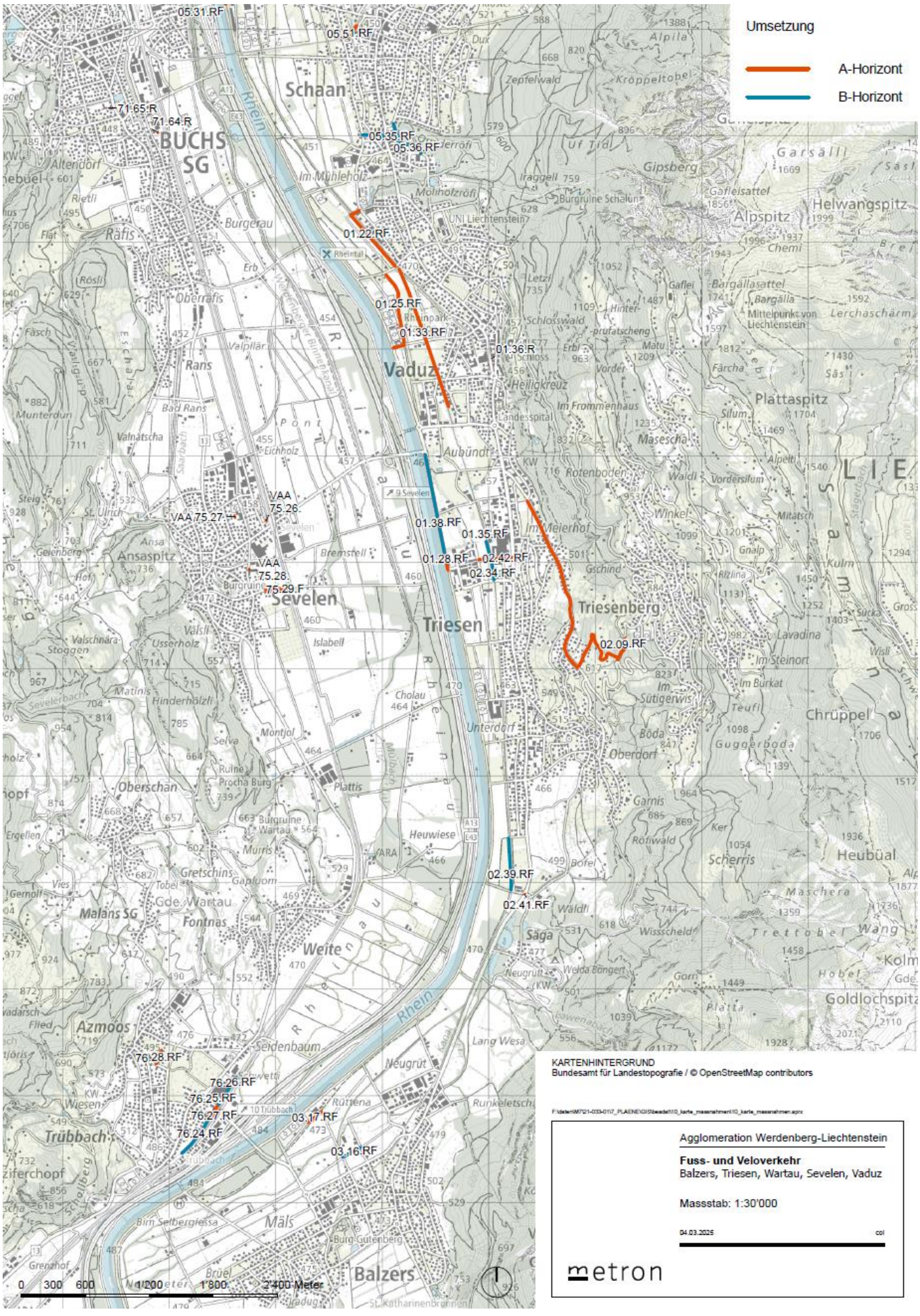
Anhang

1. Pläne Massnahmenverortung Massnahmenpaket FVV mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Dargestellt sind folgende Massnahmenpakete:
- FVV.P. A – Massnahmenpaket FVV pauschal A-Horizont
- FVV.P. B – Massnahmenpaket FVV pauschal B-Horizont


Umsetzung
A-Horizont
B-Horizont
10.14.RF
74.36.RF
28.12.R
VAA 74.38
10.13.RF
10.08.RF
11.02.R
08.19.RF
08.10.RF
08.20.RF
08.26.RF
08.15.RF
08.28.RF
08.17.RF
08.18.RF
07.31.R
07.37.RF
07.33.F
09.10.RF
07.35.RF
09.13.RF
Sennwald
Gisingen
Nofels
Tosters
Schellenberg
Gamprin
Bendern
Eschen
Tisis
Rhein
0 250 500 1'000 1'500 2'000 Meter
KARTENHINTERGRUND
Bundesamt für Landestopografie / © OpenStreetMap contributors
Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
Fuss- und Veloverkehr
Sennwald, Ruggell, Maruen, Eschen, Gamprin, Schellenberg
Massstab: 1:25'000
04.03.2025
metron

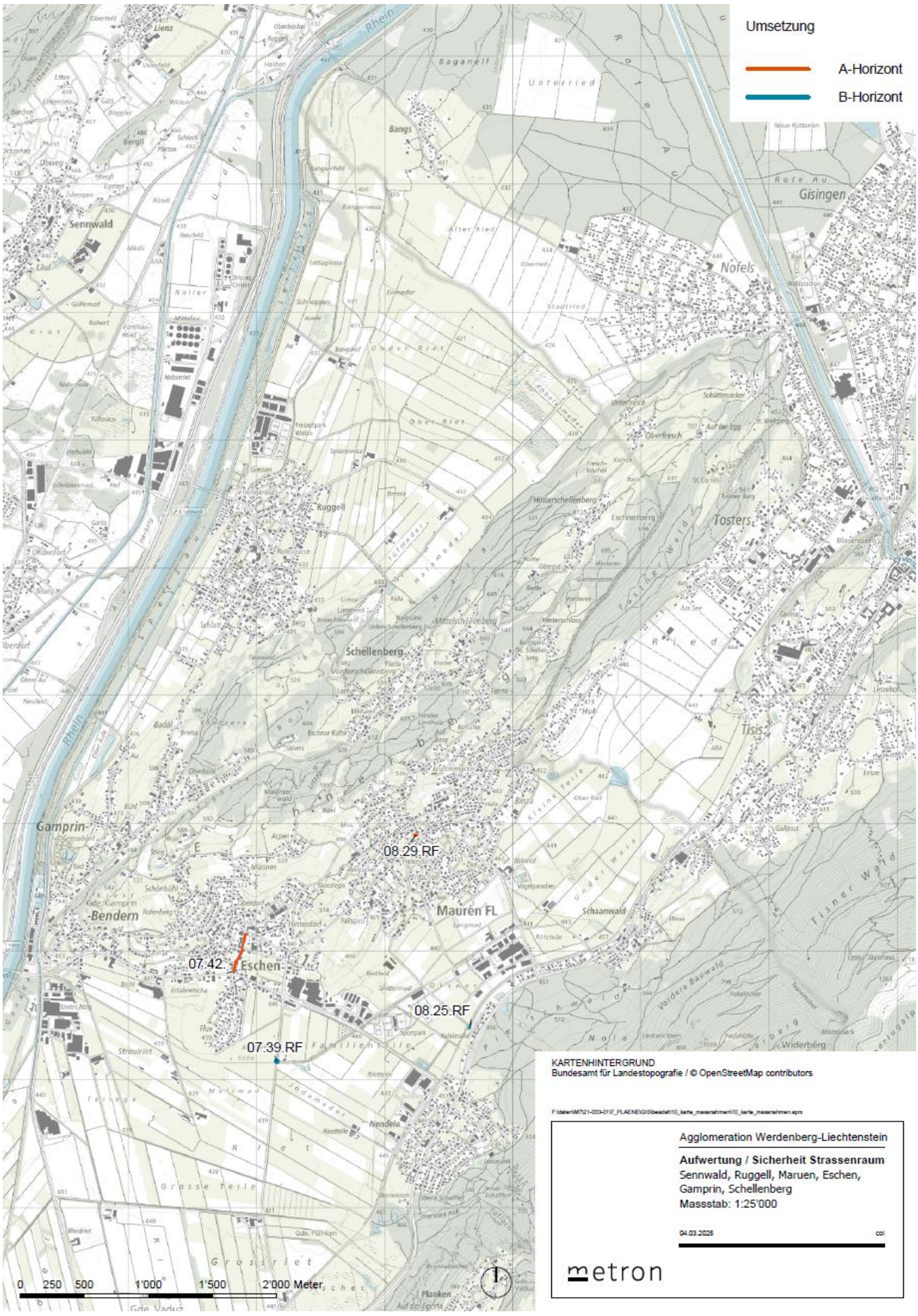

Umsetzung
A-Horizont
B-Horizont
KARTENHINTERGRUND
Bundesamt für Landestopografie / © OpenStreetMap contributors
Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
Fuss- und Veloverkehr
Gams, Grabs, Buchs, Schaan
Massstab: 1:40'000
04.03.2025
col
metron
0 400 800 1'600 2'400 3'200 Meter
Sennwald
Gamprin-
Bendern
Eschen
Mauren FL
Schaanwald
Gams
Haag
Grabs
Schaan
BUCHS SG
Vaduz
Ruggell
Schellen-berg
Nendeln
Planken
Tosters
Tisis
Saroja
Kuegrat
Garsellikopf
Gafleispitz
Gipsberg
Drei Schwest
Frastanz
Mösleberg
Grabser Riet
Rheintal
Rhein

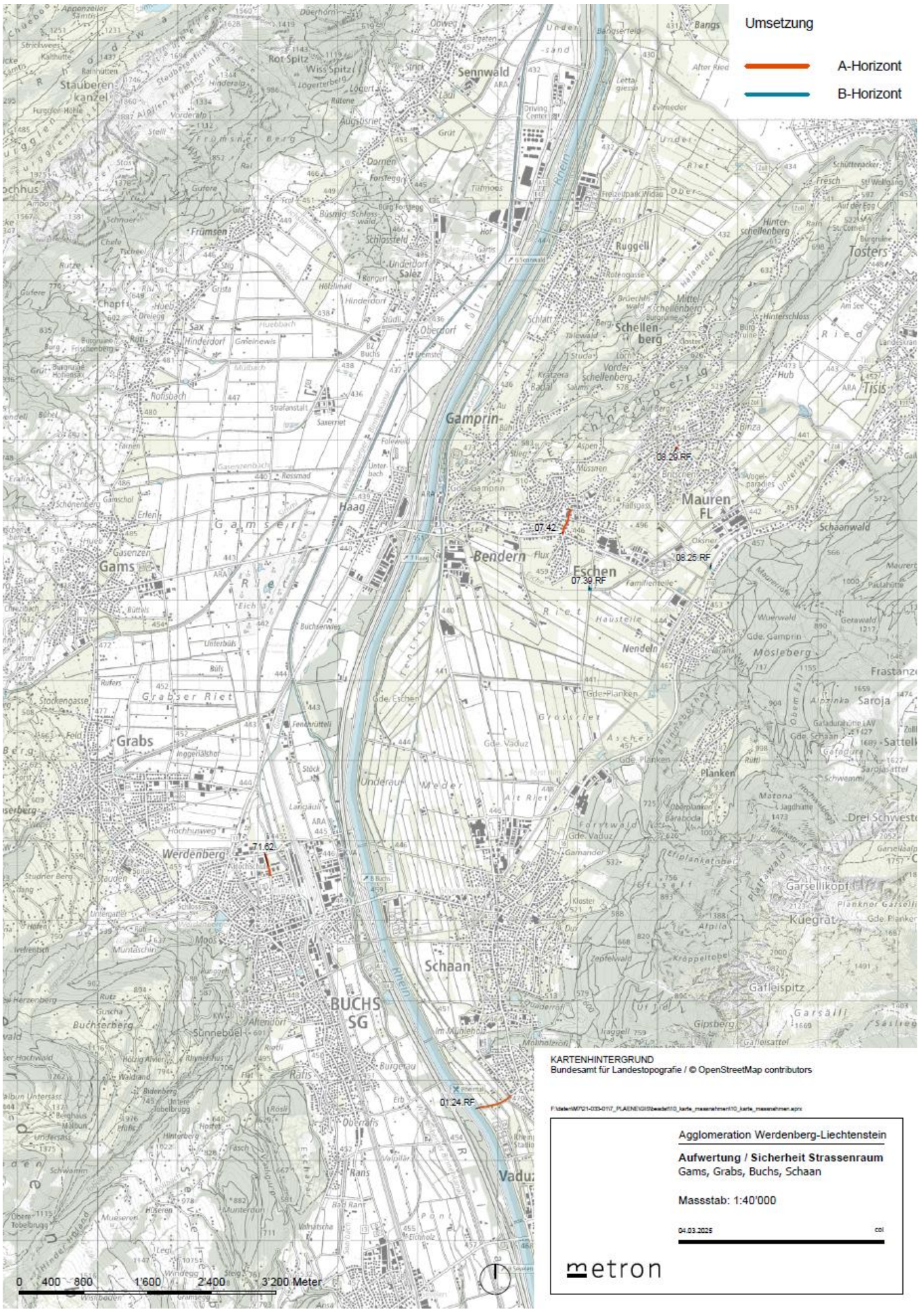

Umsetzung
A-Horizont
B-Horizont
05.31.RF
05.51.RF
71.65.R
71.64.R
05.35.RF
05.36.RF
01.22.RF
01.25.RF
01.33.RF
01.36.R
VAA 75.26.
VAA 75.27
VAA 75.28.
75.29.F
01.38.RF
01.35.RF
01.28.RF
02.42.RF
02.34.RF
02.09.RF
02.39.RF
02.41.RF
76.28.RF
76.26.RF
76.25.RF
76.27.RF
76.24.RF
03.17.RF
03.16.RF
Schaan
BUCHS SG
Vaduz
Sevelen
Triesen
Triesenberg
Balzers
Malans SG
Trübbach
Azmoos
Rhein
0 300 600 1'200 1'800 2'400 Meter
KARTENHINTERGRUND
Bundesamt für Landestopografie / © OpenStreetMap contributors
Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
Fuss- und Veloverkehr
Balzers, Triesen, Wartau, Sevelen, Vaduz
Massstab: 1:30'000
04.03.2025
metron

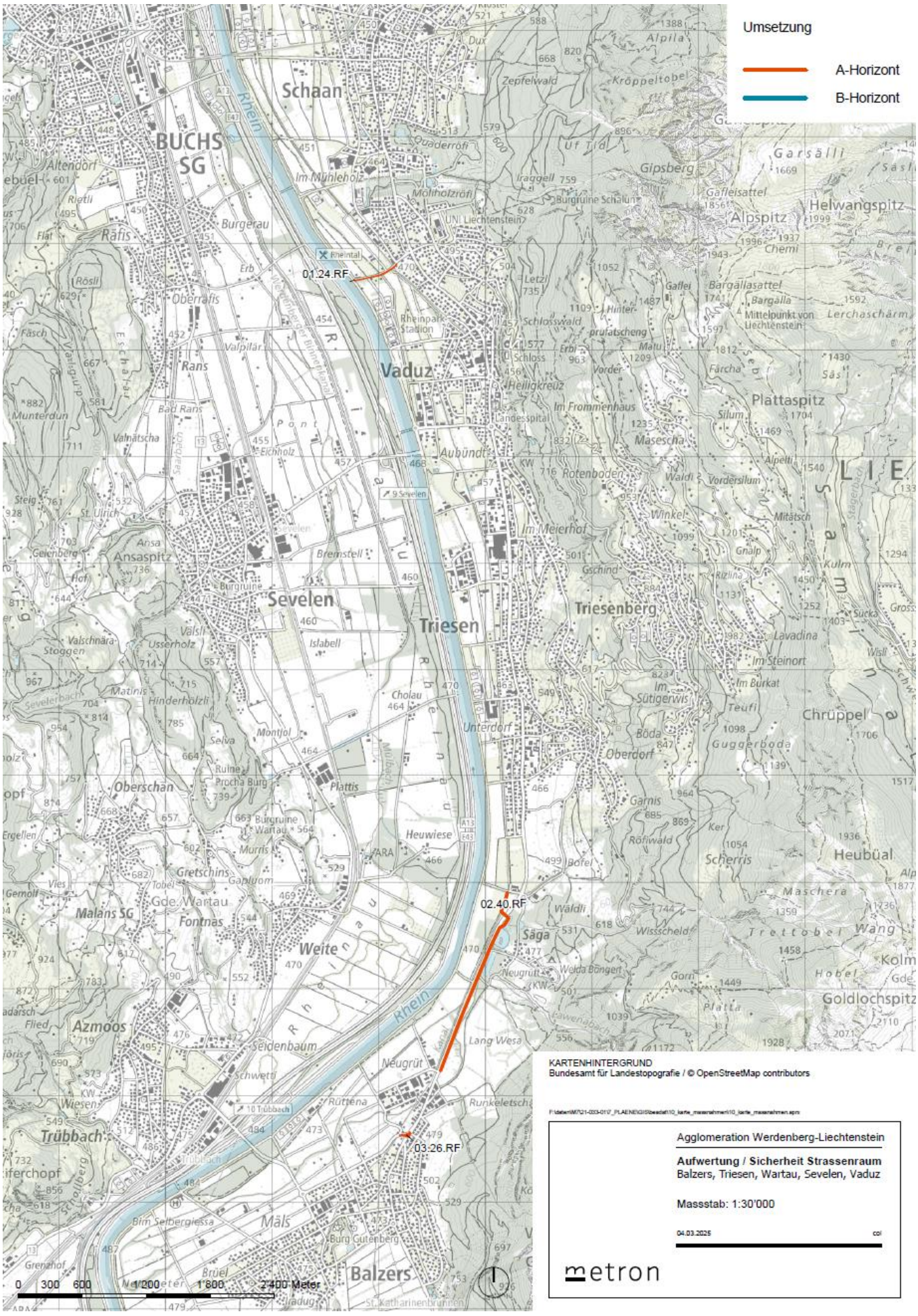
2. Pläne Massnahmenverortung Massnahmenpaket FVV mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Dargestellt sind folgende Massnahmenpakete:

- STR.P. A – Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum pauschal A-Horizont
- STR.P. B – Massnahmenpaket Aufwertung/Sicherheit Strassenraum pauschal B-Horizont


Umsetzung
A-Horizont
B-Horizont
08.29.RF
07.42.
Eschen
08.25.RF
07.39.RF
Mauren FL
Gamprin-
Bendern
Schellenberg
Ruggell
Sennwald
Gisingen
Nofels
Tosters
Tisis
0 250 500 1'000 1'500 2'000 Meter
KARTENHINTERGRUND
Bundesamt für Landestopografie / © OpenStreetMap contributors
Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Sennwald, Ruggell, Maruen, Eschen,
Gamprin, Schellenberg
Massstab: 1:25'000
04.03.2025
metron

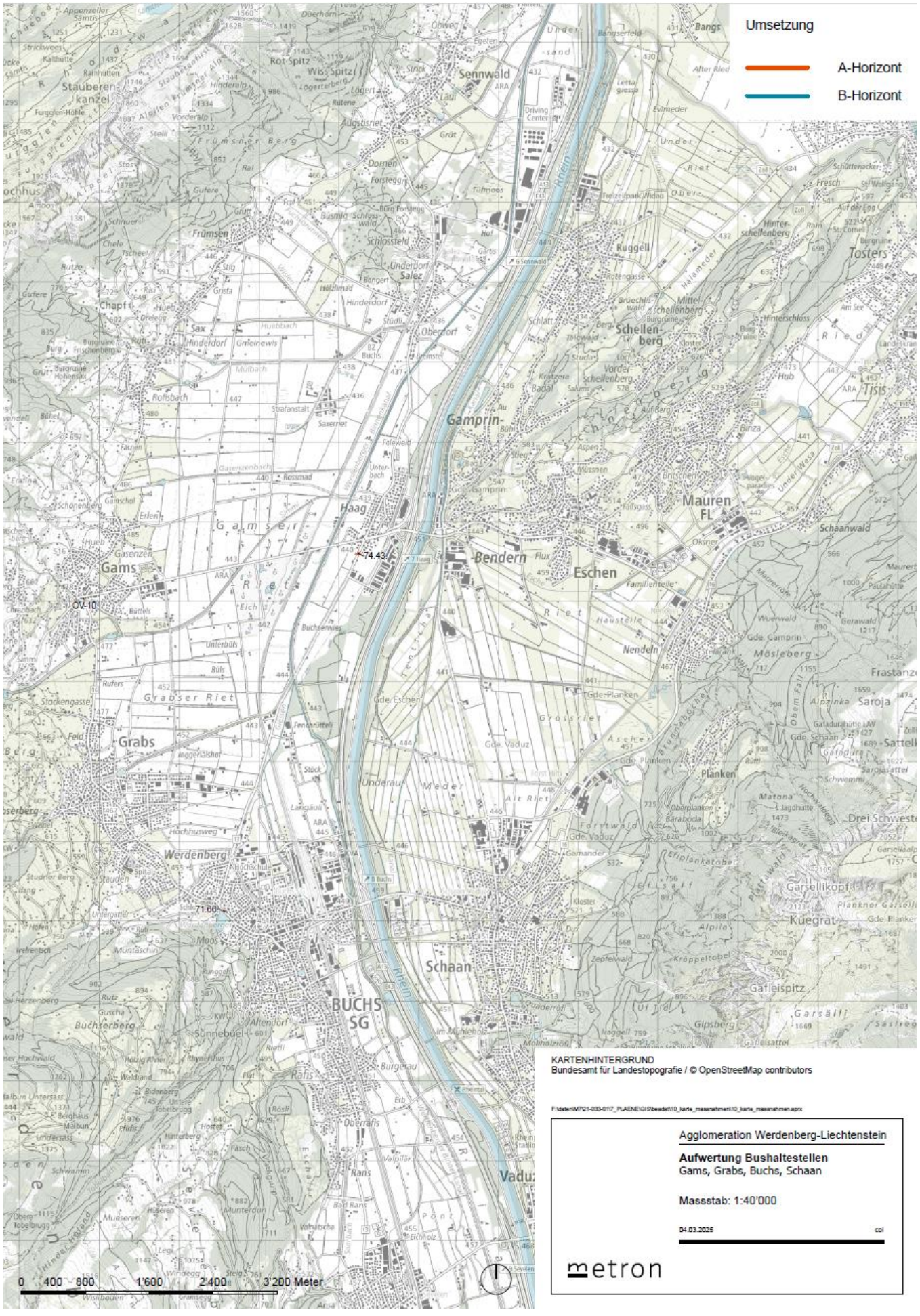

Umsetzung
A-Horizont
B-Horizont
08.29.RF
07.42
08.25.RF
07.39.RF
71.62
01.24.RF
Gamprin-
Mauren FL
Bendern
Eschen
Haag
Gams
Grabs
Werdenberg
Schaan
BUCHS SG
Vaduz
Sennwald
Ruggell
Schellenberg
Tosters
Tisis
Planken
Nendeln
Gde. Gamprin
Gde. Eschen
Gde. Vaduz
Gde. Planken
Saroja
Kuegrat
Gafleispitz
Garsellikopf
Drei Schwestern
0 400 800 1'600 2'400 3'200 Meter
KARTENHINTERGRUND
Bundesamt für Landestopografie / © OpenStreetMap contributors
Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Gams, Grabs, Buchs, Schaan
Massstab: 1:40'000
04.03.2025
col
metron


Umsetzung
A-Horizont
B-Horizont
01.24.RF
02.40.RF
03.26.RF
Schaan
BUCHS SG
Vaduz
Sevelen
Triesen
Triesenberg
Balzers
Malans SG
Trübbach
Azmoos
Weite
Oberschan
Fontnas
Gde. Wartau
Rhein
Rheintal
Rheinpark Stadion
Schloss Vaduz
Landesspital
Kunstmuseum Liechtenstein
Burgruine Schalun
Burgruine Wartau
Gipsberg
Alpspitz
Helwangspitz
Plattaspitz
Chrüppel
Heubüal
Goldlochspitz
Ansaspitz
Scherris
Guggerboda
Oberdorf
Unterdorf
Rofiwald
Säga
Mäls
Lang Wesa
Neugrüt
Ruttena
Seidenbaum
Schwetti
Heuwiese
Plattis
Rans
Oberrafis
Burgerau
Rafis
Valpilar
Aubündt
Im Meierhof
Im Steinort
Im Burkat
Lavadina
Gnalp
Mittelpunkt von Liechtenstein
KARTENHINTERGRUND
Bundesamt für Landestopografie / © OpenStreetMap contributors
0 300 600 1'200 1'800 2'400 Meter
Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Balzers, Triesen, Wartau, Sevelen, Vaduz
Massstab: 1:30'000
04.03.2025
col
metron

3. Pläne Massnahmenverortung Massnahmenpaket FVV mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Dargestellt sind folgende Massnahmenpakete:

- BUS.P. A – Massnahmenpaket Aufwertung Bushaltestellen pauschal A-Horizont


Umsetzung
A-Horizont
B-Horizont
Sennwald
Frümsen
Gamprin-
Bendern
Eschen
Mauren
FL
Gams
Haag
Grabs
Werdenberg
Schaan
BUCHS
SG
Vaduz
Ruggell
Schellen-
berg
Tosters
Tisis
Planken
Saroja
Sattel
Kuegrat
Garsellikopf
Gafleispitz
Gipsberg
Drei Schwest
Frastanz
Schaanwald
Nendeln
Mösleberg
Grabser Riet
Rheintal
Rhein
74.43
71.66
0 400 800 1'600 2'400 3'200 Meter
KARTENHINTERGRUND
Bundesamt für Landestopografie / © OpenStreetMap contributors
Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
Aufwertung Bushaltestellen
Gams, Grabs, Buchs, Schaan
Massstab: 1:40'000
04.03.2025
col
metron

AGGLOMERATION

WERDENBERG LIECHTENSTEIN