



**T R I E S E N B E R G**

**Erläuterungen zum Richtplan  
für den motorisierten Individualverkehr in Malbun**

vom Gemeinderat am 3. November 2009 genehmigt

## Einleitung

Der Gemeinderat hat am 30. September 2003 einstimmig das Konzept der Ortsplanungsrevision Malbun genehmigt. Ziel ist eine massvolle, nachhaltige und gezielte Weiterentwicklung von Malbun als Ferienort und ganzjähriges Naherholungsgebiet Liechtensteins. In diesem Konzept werden Ausgangslage, Zielsetzung und Lösungsansätze für die Bereiche Siedlung, Verkehr, öffentliche und private Einrichtungen und die landschaftliche Entwicklung grob dargestellt.

Ausgangslage und Zielsetzung wurden dabei breit abgestützt in Untersuchungen, Workshops und Gesprächen mit allen Beteiligten festgelegt. An diesen Zielsetzungen sollen sich alle zukünftig geplanten Massnahmen, wie zum Beispiel Zonenplan, Bauordnung, Spezialvorschriften und Richtpläne orientieren. Die in diesem Grobkonzept vorgeschlagenen Massnahmen sind daher im Detail nicht verbindlich, geben aber die Richtung für die künftige Entwicklung Malbuns vor.

Basierend auf dem Ortsplanungskonzept wurden verschiedene Meilensteine der zukünftigen Entwicklung des für Liechtenstein so bedeutenden Naherholungsgebiets inzwischen realisiert: das Erneuerungsprojekt der Bergbahnen, die Revision der Bauordnung für Malbun, der Richtplan zur Sicherung der Skiwege, das Reglement zur Förderung von Hotelbetten oder der Erwerb des Familiengütesiegels usw.

Für die zukünftige Entwicklung im Bereich Verkehr ist der Bau der Parkgarage mit 350 Plätzen bim Schlucher eine wichtige Grundvoraussetzung. Gemäss Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist für den Bau einer Parkgarage dieser Grössenordnung ein Umweltverträglichkeitsbericht zwingend vorgeschrieben. Wichtiger Bestandteil eines Umweltverträglichkeitsberichts ist das Verkehrskonzept und im vorliegenden Fall der Richtplan für den motorisierten Individualverkehr. Gemäss Artikel 4 der Bauordnung Malbun muss der Richtplan in Grundzügen die angestrebte Entwicklung im Naherholungsgebiet Malbun in Sachen Verkehr aufzeigen.

Der nun vorliegende Richtplan enthält die Zielsetzung für den motorisierten Individualverkehr und den ruhenden Verkehr in Malbun. Da in der Wintersaison eine wesentlich höhere Auslastung der Infrastruktur, wie Bergbahnen, Hotellerie, Geschäfte, Gastronomie usw. besteht, ist im Winter auch das Verkehrsaufkommen grösser. Die verschiedenen Massnahmen zielen deshalb in erster Linie auf den Winterbetrieb ab. Das Verkehrsaufkommen wie auch der Parkplatzbedarf im Sommer ist um einiges geringer und somit ist nur wenig Handlungsbedarf gegeben.

Im Wesentlichen enthält der Richtplan vier Teilbereiche:

- Optimierung und Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze
- Bau der privaten Tiefgarage bim Schlucher
- Verkehrsreduktion im Siedlungsgebiet
- Parkplatzbilanz des Ist- und Sollzustands aller Parkplätze in Malbun

## **1. Bewirtschaftungskonzept öffentliche Parkplätze**

Am 4. März 2008 wurde vom Gemeinderat beschlossen, ein Bewirtschaftungskonzept für sämtliche öffentlichen Parkplätze nördlich des Siedlungsgebietes von Malbun zu schaffen.

### **1.1 Räumliche Geltungsbereiche**

Das Bewirtschaftungskonzept soll die allgemein benutzbaren und damit öffentlichen Parkplätze in Malbun umfassen (siehe Richtplan). Sämtliche öffentlichen Parkflächen sind im Besitz der Gemeinde Triesenberg. Es bestehen überdies keine "legalen" Abstellmöglichkeiten für Motorfahrzeuge, die nicht von diesem Bewirtschaftungskonzept erfasst werden.

### **1.2 Zeitlicher Geltungsbereich**

Eine Parkplatzbewirtschaftung ist grundsätzlich nur dann sinnvoll und vertretbar, wenn ein entsprechend grosser Parkplatzbedarf besteht. Erfahrungsgemäss ist in Malbun in der Wintersaison und der Sommerhauptsaison insbesondere an Wochenenden und während den Schulferien die Gästeanzahl recht hoch, sodass eine Regelung des fahrenden wie auch des ruhenden Verkehrs erforderlich ist. Das vorliegende Konzept ist so aufgebaut, dass die Gemeinde Triesenberg die Parkplatzbewirtschaftung gezielt nach dem effektiven Bedarf bzw. je nach Lenkungsfordernis durchführen kann.

### **1.3 Zielsetzung einer Parkplatzbewirtschaftung**

Mit einer Parkplatzbewirtschaftung können mehrere Zielsetzungen aus verschiedener Sicht erreicht werden.

- Durch eine Parkplatzbewirtschaftung und das damit verbundene Verkehrsinformationssystem werden die verschiedenen Parkplatzbenützer (Tagesgäste, Feriengäste, Mitarbeiter) auf die jeweils für sie vorgesehenen Parkplätze zugewiesen.
- Den Tagesgästen werden die zum jeweiligen Zeitpunkt verfügbaren "besten" Parkplätze angeboten. Sind die Schlucherparkplätze voll, werden die Parkplatzzuchenden durch eine frühzeitige Signalisation auf die temporären Parkplätze in Malbun und dann auf die Parkierungsmöglichkeiten im Steg oder den Park-and-ride-Betrieb von Vaduz verwiesen.
- Durch eine Konzentration des Parkplatzangebotes für Tagesgäste auf grössere Anlagen kann der Aufwand für die Kontrolle, den Unterhalt und insbesondere die Schneeräumung in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden. Es sollen künftig nur noch jene Parkplätze geräumt werden, für die ein aktueller Bedarf besteht. Auch soll die Räumung der Parkplätze durch eine Konzentration der Nacht- oder Dauerparkierer auf bestimmte Bereiche wesentlich erleichtert werden. Durch die Reduktion des Parkplatzangebotes in Zeiten mit geringem Bedarf ergibt sich eine erhöhte Auslastung von einzelnen Parkfeldern, was allenfalls einen besseren Standard zum Beispiel des Oberflächenbelages rechtfertigt.
- Aus der Sicht der Raumplanung ist ein mittelfristiger Rückbau verschiedener eher provisorischer, dem Landschaftsbild wenig zuträglicher Parkflächen erstrebenswert. Angesichts des bestehenden Ausbaupotentials des Malbuner Zentrums- und Ferienhausgebiets und den dazu erforderlich werdenden zusätzlichen Abstellflächen für Wohnungen, Hotel- und Gastronomiebetriebe, ist eine wichtige Zielsetzung die Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf den Öffentlichen Verkehr.

### **1.4 Massnahmen und Einrichtungen für die Parkplatzbewirtschaftung**

Ziel ist es, im Rahmen der Parkplatzbewirtschaftung die Parkierung im "Normalbetrieb" auf die best gelegenen und best eingerichteten Parkflächen zu konzentrieren und verschiedene weniger gut gelegene, temporäre Parkflächen nur bei "Hochbetrieb" zu öffnen, wodurch insbesondere der betriebliche Aufwand für Unterhalt, Schneeräumung, Überwachung etc. in einem vernünftigen Rahmen gehalten werden kann. Die Massnahmen bzw.

Einrichtungen für die Parkplatzbewirtschaftung unterscheiden sich daher je nach Lage, Nutzungsfrequenz und Fassungsvermögen der jeweiligen Parkplätze.

#### **1.4.1 Parkplätze mit Schrankenbetrieb**

Diese Einrichtung ist nur für grosse Parkplätze mit höherer Nutzungsfrequenz sinnvoll. Die Parkplatzgebühren können über ein Ticket bei einem Zahlautomaten, über Lift- oder auch Dauerbenutzerkarten entrichtet werden. Der Kontrollaufwand für solche Parkplatzanlagen ist gering. Sinnvoll ist es bei Hochbetrieb die Parkplatzbenutzer einzuweisen, um ein systematisches Füllen der Parkplätze zu organisieren

#### **1.4.2 Parkplätze mit zentraler Parkuhr**

Diese Massnahme ist für grosse Parkplätze mit mittlerer Auslastung zielführend. Die Parkgebühren werden im Voraus nach Stunden oder Tagespauschalen entrichtet.

Diese Art der Parkplatzbewirtschaftung erfordert eine periodische Kontrolle durch die Gemeindepolizei oder eine delegierte Institution, um die Entrichtung der Gebühren gewährleisten zu können. Auch bei diesen Parkplätzen ist bei Hochbetrieb ein Parkdienst zielführend.

#### **1.4.3 Parkplätze für Dauerparkberechtigte**

Dieses System ist insbesondere für kleinere, speziell gekennzeichnete Parkplatzanlagen geeignet. Diese Abstellflächen sind für Dauerparker reserviert, die eine Berechtigungskarte für das ganze Jahr, für eine Saison oder sonst eine längere Frist erworben haben. Die Fahrzeuge sind entsprechend zu kennzeichnen. Diese Art der Parkplatzbewirtschaftung bedarf einer periodischen Kontrolle durch die Gemeindepolizei oder einer dazu delegierte Institution.

#### **1.4.4 Temporäre Parkplätze**

Diese Parkflächen bleiben im Normalfall abgesperrt bzw. werden im Winter nur dann geräumt, wenn die regulären öffentlichen Parkplätze voll sind und so ein Bedarf besteht. Die Parkiergebühren werden vom Einweispersonal vor Ort erhoben. Die Parkplatzbenutzer erhalten eine Quittung, die im Fahrzeug sichtbar anzubringen ist. Diese Vorgangsweise ist insofern gut vertretbar, da an Hochbetriebstagen im Winter ohnehin Verkehrskadetten und andere Personen zur Verkehrsregelung vor Ort sind. Durch die nur zeitweilige Nutzung dieser Plätze reduziert sich der Aufwand für Unterhalt und Schneeräumung sehr wesentlich.

Überlagert man aus der Verkehrszählung 2008 die Relation zwischen Parkplatzbelegung und Gästen (sog. Ersteintritte) der Bergbahnen ergibt sich, dass die "temporären" Parkplätze bei einer Parkplatzordnung gemäss Richtplan in der Wintersaison 2007/2008 an 17 Tagen erforderlich gewesen wären, wobei 11 Tage davon in den Weihnachts- und Faschachtsferien gelegen hätten. Diese Parkplatznutzung an ca. 5 % des Jahres kann im Vergleich zu temporären Veranstaltungen wie die Ligha, Jahrmärkten, Feuerwehr-, Musik- und Gesangsvereinsfesten usw. durchaus als "provisorisch" bezeichnet werden. Bei diesem Vergleich ist nicht berücksichtigt, dass ein Teil der heutigen Belegung auf den öffentlichen Parkplatzanlagen in die Tiefgarage verlagert werden wird.

### **1.5 Parkieranlagen**

#### **1.5.1 Kurzzeitparkplätze "bim Schlucher"**

Es ist vorgesehen, ca. 20 Kurzzeitparkplätze einzurichten. Diese Parkplätze dienen zum Holen und Bringen von Kindern vom "Kinderland", Erledigungen im Zentrumsgebiet usw. Die Nutzungsdauer soll tagsüber während der Hauptsaison maximal eine Stunde betragen. Am Abend, während der Nebensaison und im Sommer kann die Nutzungsdauer auf mehrere Stunden ausgedehnt werden, sodass diese Plätze zum Beispiel für Restaurantbesuche im Siedlungszentrum ebenfalls benutzt werden können. Die Benutzung dieser

Plätze als Dauerparkplätze ist zu vermeiden. Für diese Parkplätze ist eine zentrale Parkuhr zielführend.

### **1.5.2 Parkplatz nördlich des Schluchers, oberhalb der Landstrasse**

Dieser Parkplatz ist durch seine Zufahrt und Grösse als langzeitiges Provisorium zu betrachten. Eine Optimierung dieser Anlage ist wenig Erfolg versprechend, eher wäre längerfristig ein Rückbau in Betracht zu ziehen. Dieser Parkplatz für ca. 25 PKW ist am ehesten für Dauerparkierer mit einer Parkierungsberechtigung (Wohnungsbenützer, Beschäftigte usw.) geeignet. Die Zufahrt zum Parkplatz ist entsprechend zu signalisieren.

### **1.5.3 "Schlucher-Parkplätze"**

Die bestehenden Parkplatzebenen werden intern miteinander verbunden, sodass sich nur eine Einfahrt beim obersten und eine Ausfahrt beim untersten Parkfeld ergibt, welche jeweils mit einer Schrankenanlage versehen wird. Die Zufahrt zum möglichen Wohnwagenplatz soll ebenfalls über diese interne Erschliessung erfolgen. Die oberen Parkebenen sollen nach Bedarf für Dauer- oder Tag- und Nachtparkierer mit einem Bezug zum Zentrumsgebiet reserviert werden, während die unteren Parkebenen für Tagesgäste mit einem Bezug zu den Talstationen zur Verfügung stehen sollen. Mit dieser Parkplatzanlage mit ca. 290 Parkplätzen kann der durchschnittliche oder Grundbedarf an öffentlichen Parkplätzen abgedeckt werden. Durch die ideale Lage zwischen Zentrumsgebiet und Talstationen weist diese Parkplatzanlage eine hohe Akzeptanz und eine gute Auslastung auf. Dementsprechend werden diese Parkplätze auch gut ausgebaut und ausgestattet. Durch die Verbindungen und die Ausstattung nach VSS Vorschriften wird hier die Kapazität um rund 30 Parkplätze reduziert.

### **1.5.4 Oberster Parkplatz Schneeflucht/Pradamée (temporär)**

Diese Parkfläche für ca. 25 Fahrzeuge soll nur temporär bei grossem Parkplatzbedarf genutzt werden. Dieser Parkplatz ist durch seine Lage für Skifahrer über einen Skiweg nicht direkt erreichbar.

### **1.5.5 Mittlerer Parkplatz Schneeflucht/Pradamée (temporär)**

Diese Parkfläche für ca. 60 PKW soll nur temporär bei grossem Parkplatzbedarf genutzt werden. Es gilt hier darauf hinzuweisen, dass dieser Parkplatz ein relativ starkes Quergefälle aufweist, was periodisch bei Schnee und Eis zu "Parkschäden" führt. Es gilt bei diesen Parkplätzen durch entsprechende Signalisation darauf hinzuweisen, dass die Gemeinde hierfür keine Haftung übernimmt. Insofern ist diese Parkanlage nur beschränkt tauglich und zudem für Skifahrer nicht direkt über einen Skiweg erreichbar.

### **1.5.6 Unterster Parkplatz Schneeflucht (temporär)**

Diese Parkfläche für ca. 30 PKW soll nur temporär bei grossem Parkplatzbedarf genutzt werden. Der Parkplatz ist für Skifahrer nicht direkt über einen Skiweg erreichbar.

### **1.5.7 Parkplatz Talstation Schneeflucht**

Diese Parkplatzanlage für ca. 90 PKW ist im Winter gut ausgelastet und durch die direkte Lage beim Skilift recht beliebt. Auf diesem Parkplatz ist die Errichtung einer zentralen Parkuhr zielführend. Nachdem sich diese Parkfläche in einem Quellschutzgebiet befindet, ist die Benützung nur im direkten Zusammenhang mit den beiden bestehenden Skiliften vertretbar, das heisst nur im Winter, wenn der Boden gefroren und damit die Gefahr einer direkten Quellwasserverschmutzung geringer ist. Es ist daher zielführend, den Parkplatz nur während der Wintersaison zu öffnen und während den anderen Monaten abzusperrern.

### **1.5.8 Busparkplätze Ortseingang**

Die jetzigen Busparkplätze beim Ortseingang entfallen durch den Bau der Tiefgarage. Die Buschauffeure lassen ihre Fahrgäste in Malbun aussteigen und parkieren ihre Busse auf bestehenden Parkplätzen im Raum Stachler oder im Steg.

## 2. Private Tiefgarage bim Schlucher

Diese Tiefgarage dient in erster Linie der Parkierung für Wohnungen und Hotelbetriebe in Malbun und stellt daher eigentumsmäßig wie auch betrieblich eine private Anlage dar. Die Anlage wird mit einem Zutrittskontrollsystem versehen werden, sodass eine widerrechtliche Nutzung durch die Allgemeinheit nicht möglich ist. Es ist jedoch denkbar, dass die Eigentümer- oder die Betreiber-gesellschaft einen Teil der Garagenplätze z.B. in der Neben- oder Sommersaison an Feriengäste oder Tagungsteilnehmer vermietet, wenn zu diesen Zeiten kein Eigenbedarf besteht. Dies würde jedoch erfordern, dass hierzu eine temporäre Zutrittsermächtigung erteilt wird.

Zudem ist davon auszugehen, dass die Gebühren je Garagenplatz bei Vermietung höher sein werden, als bei einer üblichen offenen Parkierung in Malbun. Eine solche Fremdnutzung der Tiefgarage bim Schlucher entspräche dem Parkplatzbewirtschaftungskonzept, auch wenn die Vermietung über eine private Trägerschaft erfolgen würden. Das Vorprojekt für die Tiefgarage mit Stand Oktober 2008 sieht 350 Garagenplätze vor. Die Abklärungen bezüglich Finanzierung und Gründung einer Tiefgaragengenossenschaft laufen. Nach der Gründung der Tiefgaragengenossenschaft werden die Anteilsscheine für die Garagenplätze verkauft.

Aufgrund der Umfrage bei allen Malbuner Liegenschaftsbesitzern vom Dezember 2006 ergibt sich folgende Ausgangslage:

- |   |                    |
|---|--------------------|
| - Interesse an Kauf von                         | 238 Garagenplätzen |
| - noch einzufordernde Verpflichtung zum Einkauf | 23 Garagenplätze   |
| - mittel- bis langfristig angemeldeter Bedarf   | 37 Garagenplätze   |

Gemäss der Aufstellung der Gemeinde Triesenberg vom 24. August 2007 teilt sich die Anzahl von 238 Garagenplätzen wie folgt auf:

- |   |                   |
|---|-------------------|
| - für Personen, die eine Parkplatzabgeltung geleistet haben, jedoch nicht zu einem Einkauf in die Sammelgarage verpflichtet sind (Vereinbarung nach 1989)   | 108 Garagenplätze |
| - für Personen, die sich bisher im öffentlichen Parkraum eingemietet haben  | 40 Garagenplätze  |
| - für Personen, die sich verpflichtet haben, sich in die Tiefgarage einzukaufen, wenn eine solche Anlage zur Verfügung steht oder wenn Malbun verkehrsfrei ist oder für Personen, die ihren Bedarf an Garagen- und Parkplätzen auf ihrer eigenen Liegenschaft ganzjährig abdecken können oder für Personen mit Wohn- und Geschäftsbauten, bei deren Errichtung noch keine gesetzliche Verpflichtung für Garagen- und Parkplätze Bestand | 90 Garagenplätze  |

23 Personen, die zum Einkauf in die Parkhalle verpflichtet sind, wenn Malbun verkehrsfrei wird, haben bei der Umfrage kein Interesse bekundet. Diese Personen werden, sobald die Tiefgarage zur Verfügung steht, zum Einkauf aufgefordert werden.

Daraus ergibt sich folgender Stand:

- |   |                   |
|---|-------------------|
| - unmittelbares Interesse bzw. eine Verpflichtung besteht für   | 261 Garagenplätze |
| - Reserve für Bauvorhaben in den kommenden Jahren (bereits für 38 Garagenplätze Interesse angemeldet) | 90 Garagenplätze  |

Es ist derzeit nicht genau eruierbar, welche Abstellplatz-Verlagerungen stattfinden werden. Man kann aber davon ausgehen, dass die öffentlichen Parkieranlagen durch die Errichtung der Tiefgarage um etwa 209 Abstellplätze entlastet werden. (ca. 108 im öffentlichen Parkraum abgeleitete Abstellplätze, 40 bislang eingemietete Abstellplätze, 38 Abstellplätze aufgrund von Verpflichtungen vor 1989, 23 Plätze aufgrund älterer Vereinbarungen). Darüber hinaus ist es schwer abzuschätzen, inwiefern das Interesse an 52 weiteren Garagenplätzen zu einer Verlagerung von Abstellplätzen aus dem Zentrumsgebiet oder aus dem öffentlichen Parkraum in die Tiefgarage führen wird.

Die 90 als Reserve für künftige Bauvorhaben geplanten Garagenplätze können zwischenzeitlich an Hotels oder auch Private längerfristig vermietet werden. Es wird sich dadurch eine zusätzliche Entlastung insbesondere des öffentlichen Parkraumes ergeben, der derzeit mit 207 Mietparkplätzen belegt ist.

### **3. Verkehrsreduktion Siedlungsgebiet**

#### **3.1 Ausgangslage**

Im Malbuner Siedlungsgebiet bestehen keine öffentlichen Parkplätze. Der grösste Teil der Abstellflächen gehört zu Wohnungen. Die Hotel- und Gastronomiebetriebe verfügen nur in beschränktem Ausmass über Parkplätze für ihre Gäste, ebenso die Ladengeschäfte für ihre Kunden. Die Ausgangslage ist den meisten Besuchern von Malbun nicht bewusst. Sie parkieren daher ohne Rücksicht auf freien Privatparkplätzen. Dies führt zunehmend zu Konflikten wie Besitzstandstörungen durch widerrechtliches Parkieren, Abzäunungen von Parkplätzen und insbesondere zu einem störenden Suchverkehr insbesondere im Winter.

Aus diesen Gründen hat die Gemeinde Triesenberg im Oktober 2001 beschlossen, eine Schrankenanlage für die Wintersaison zu errichten. Es herrscht seither an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie in den Schulferien ein Fahrverbot für das Zentrumsgebiet ab dem Alpenhotel in der Zeit von 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr. 2008 bestand für 230 Parkplätze in der Kernzone eine Zutrittsberechtigung. Die Ausnahmen zum Fahrverbot sind klar geregelt. Diese Verkehrsbeschränkung hat zu einer wesentlichen Beruhigung und Aufwertung des Zentrumsgebietes geführt.

Im Sommer und in den Nebensaisonen besteht grundsätzlich die gleiche Ausgangslage, wobei das Verkehrsaufkommen jedoch geringer ist. Es finden auch im Sommer fortlaufend Besitzstandstörungen statt, was dazu führt, dass zunehmend mehr private Parkplätze entlang den Strassen mit Ketten abgesperrt wurden. Die Kontrolle dieser widerrechtlichen Parkierungen ist weder Aufgabe der Gemeinde noch der Landespolizei. Ein zielführender Ansatz für die Neben- und Sommersaison kann eine entsprechende Signalisation am Ortseingang darstellen, die darüber informiert, dass weder im Zentrums- noch Ferienhausgebiet öffentliche Abstellplätze bestehen. Eine Zufahrtsberechtigung bestünde für jene motorisierten Individualverkehrsteilnehmer, die über eigene Abstellplätze verfügen, bzw. solche besuchen oder als Gäste bzw. Kunden ein Hotel-, Gastronomiebetrieb bzw. einen Laden aufsuchen. Wer also kein Restaurant, Hotel oder jemanden besucht, der über Gästeparkplätze verfügt, kann sein Fahrzeug im Siedlungsgebiet nicht legal parkieren.

Ziel ist es, auch im Sommer Suchverkehr, widerrechtliche Parkierung wie auch "sightseeing"-Touren bis ins hintere Malbuntal zu vermeiden und auch im Sommer die einem Ferienort angemessene Ruhe zu gewährleisten. Das Verkehrsaufkommen ist heute bekanntlich – insbesondere in ruhigen Erholungsgebieten – der grösste Lärmproduzent. Lässt sich das Verkehrsaufkommen durch eine Signalisation nicht auf ein erträgliches, mit einer Fussgängerzone vereinbartes Mass reduzieren, sind ähnliche Massnahmen wie in der Wintersaison angezeigt.

### **3.2 Angestrebte Entwicklung**

Im Zentrumsgebiet ist ein Teil der Parkplätze nur im Sommer benutzbar, da die erforderlichen Zufahrtswege im Winter nicht geräumt werden.

Es ist vorgesehen, dass auch für das Zentrumsgebiet in Zukunft Fahrberechtigungen nur noch für bewilligte Park- und Garagenplätze erteilt werden. Dadurch werden nicht bewilligte Parkplätze im Zentrumsgebiet entfallen.

Aufgrund der neuen Bauordnung für Malbun dürfen im Siedlungsgebiet weder Garagen- noch Abstellplätze neu erstellt werden. Zulässig sind nur noch Umschlagplätze in beschränkter Anzahl.

Im Rahmen der wasserbaulichen Sanierung des Malbunbachs zum Abbau der Überschwemmungs- und Übermurgungsgefahr (rote Naturgefahrenzone) wie auch der Neugestaltung des Strassenraums wird zudem eine Reihe von Parkplätzen aufgelöst werden müssen.

Von den 400 Sommerparkplätzen werden im Zentrumsgebiet 60 nicht bewilligte Parkplätze entfallen. Schwer abzuschätzen ist die Zahl der Parkplätze, die durch die Neugestaltung des Strassenraums und die wasserbaulichen Massnahmen im Zentrum im Bereich des Malbunbachs entfallen.

Die im Ferienhausgebiet befindlichen Abstellplätze sind nur im Sommerhalbjahr benutzbar. Die Benützung dieser Plätze ist durch die Bestandsgarantie gewährleistet.

Bereits im Ortsplanungskonzept von 1965 und insbesondere im Rahmen der Bauordnungsrevision wurde die Schaffung eines verkehrsreduzierten – nach damaliger Diktion "autofreien" Zentrumsgebiet – zu einer der verkehrsplanerischen Hauptzielsetzungen. Ein wichtiger Bestandteil dieses Richtplans stellt die Umsetzung dieser Zielsetzung dar.

Die Akzeptanz von verkehrsreduzierten Zonen ist auch für die Verkehrsteilnehmer dann am höchsten, wenn der Sinn der Reduktionsmassnahmen auch vollziehbar ist. Der heute bereits durch eine Schranke an Winterwochenenden bzw. während den Winterferien verkehrsbeschränkte Strassenbereich stellt wohl eine massive Verbesserung für die Fussgänger und angrenzenden Liegenschaften dar. Der Bereich ist jedoch nicht sehr attraktiv und noch kaum als "Flaniergebiet" geeignet. Ziel ist es, das Zentrumsgebiet zu einem Fussgängerbereich mit begrenzt zugelassenem Fahrverkehr von dazu Berechtigten zu machen.

Durch die Schaffung der geplanten öffentlichen Bauten und Anlagen wird als nördlicher Abschluss des Fussgängerbereichs ein angemessen grosser Dorfplatz entstehen. Der Dorfplatz erhält zudem durch den als dessen nördlicher Abschluss geplanten Neubau mit einem Mehrzweckraum, einem Café, Tourismusbüro und insbesondere auch Postfächer, Bancomat etc. eine besondere Attraktivität. Auf diesem Dorfplatz befindet sich zudem die Haupt-Bushaltestelle für Malbun. Mit diesen Neubauten werden als Ergänzung für das "öffentliche Malbun" die Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Fussgängerbereich geschaffen, der im Süden mit dem bestehenden Wendekreis bei der Talstation der Sesselbahn Sareis seinen Abschluss findet.

Durch flankierende Massnahmen der Ortsplanung werden halböffentliche Flächen zwischen der Strasse und dem anstossenden Gebäude wie auch publikumsattraktive Nutzungen, insbesondere in den Erdgeschossen dieser Bauten, gefördert. Die Schaffung eines Dorfplatzes, einer attraktiven Hauptbushaltestelle mit Wendemöglichkeit – der Ort, wo man in Malbun ankommt – stellen insofern sehr wichtige Voraussetzungen dar, damit ein attraktiver, verkehrsberuhigter Fussgängerbereich entsteht. Indirekt wird die Schaffung eines attraktiven Verkehrsbereiches und einer Haltestelle am wichtigsten Punkt auch die Benützung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich fördern.



Voraussetzung für eine effiziente Verkehrsreduktion ist neben einem gut funktionierenden öffentlichen Verkehr und einer geordneten Parkierung eine Toranlage mit einer Verkehrsschranke im Winter bzw. entsprechender Signalisation in der Sommersaison und den Nebensaisonen. Es gilt zu gewährleisten, dass Fahrzeuge, die keine Zutrittsberechtigung in das Siedlungsgebiet haben, vor der Schranke wenden können, ohne den allgemeinen Verkehrsfluss durch Reversieren etc. zu stören. Ein weiteres wichtiges Element zur Schaffung der Akzeptanz sind Kurzparkplätze, möglichst in der Nähe des Siedlungsgebietes, wie auch des Kinderlandes, um das Bringen und Abholen von Personen wie auch kurze Erledigungen zu ermöglichen.

Es ist vorgesehen, dass die Wendemöglichkeit vor der Schranke, die Einfahrt in die unterirdische Sammelgarage wie auch die Zufahrt zu den Kurzparkplätzen über einen gemeinsamen Wendekreislauf erfolgen und somit die Wirkung als Toranlage zusätzlich gegeben ist.

## **4. Parkplatzbilanz**

### **4.1 Ist-Zustand der Parkierung**

Im Bestandsplan sind die Abstellplätze in den verschiedenen Bereichen dargestellt. Sieht man von Massnahmen wie der Auflösung des Parkplatzes bei der Talstation des Pradamée-Skiliftes im Jahre 2006 im Rahmen des Neubaus der Talstationen der Bergbahnen, wie auch der Errichtung der Ebene für Caravaning ab, die übergangsweise für Parkierung genutzt wird, ist im öffentlichen Bereich in den letzten 20 Jahren keine wesentliche Veränderung an den verschiedenen Parkplätzen erfolgt. Es ist daher möglich, zur Ermittlung der Kapazitäten der verschiedenen Parkplätze die Parkplatzzählungen von 1993, dem 11. Februar 2001 sowie dem 17. Februar 2008 zur Grundlage zu nehmen. Diese Werte entsprechen der effektiven Parkplatzbelegung, die zum Teil hinsichtlich der Abmessungen der Parkfelder, der Breite der Fahrspuren etc. nicht den einschlägigen Normen entspricht. Bei der Neugestaltung von Parkplätzen müssen diese Normen berücksichtigt werden, was in vielen Fällen zu Kapazitätsreduktionen führen wird.

### **4.2 Öffentliche Parkplätze**

#### **4.2.1 Bestandsaufnahme der "effektiven" Parkplatznutzungen**

Sämtliche Parkplätze nördlich des Siedlungsgebietes bzw. der bestehenden Schranke befinden sich auf dem Grundbesitz der Gemeinde Triesenberg. Mit Ausnahme von eventuellen Beschäftigtenabstellplätzen der Bergbahnen Malbun AG bei den Talstationen oder ähnlichen halböffentlichen Institutionen in diesem Bereich sind alle Parkplätze öffentlich bzw. stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Öffentliche Parkplätze nördlich der Schranke:

Talstation Schneeflucht	95	PW
Schneeflucht unterer	30	PW
Schneeflucht mittlerer	65	PW
Schneeflucht oberer	30	PW
Caravaning	80	PW
Schlucher 1 bis 4	320	PW
Schlucher Nord	30	PW
<u>Grosser Parkplatz</u>	<u>110</u>	<u>PW</u>
Gesamte Parkplätze	760	PW

Diese Plätze werden vor allem im Winter genutzt, stehen jedoch ganzjährig zur Verfügung. Der Caravaningplatz stellt einen Ersatz für den 2006 aufgelassenen Parkplatz bei der Talstation des Pradamée-Schlepplifts dar und dient bis zur Inbetriebnahme der Tiefgarage beim Schlucher als Parkplatzprovisorium. Später wird diese Fläche für Caravaning oder ähnliche Zwecke verwendet werden.

#### **4.2.2 Ermittlung des Abstellplatzbedarfs im "öffentlichen Parkraum"**

Die Bauordnung für Malbun von 1980 sieht in Artikel 6 vor, dass sich Ferienwohnungen in der Ferienhaus- und Kernzone, Restaurants und Hotels sowie Skilifte und Bergbahnen und andere Dienstleistungsbetriebe bei dem in Zone O bereitgestellten Parkraum, auf Plätzen oder dem Parkhaus einkaufen müssen. Vor Erteilung der Baubewilligung ist eine entsprechende Vereinbarung zwischen Bauherr und der Gemeinde Triesenberg abzuschliessen.

Gemäss Erhebung der Gemeinde Triesenberg vom 24. August 2007 wurden Vereinbarungen für folgende Mengen an Abstellplätzen abgeschlossen:

a) Abstellplatz-Abgeltung seit 1992 (24.08.07)	139 Stk.
b) Verpflichtete zum Einkauf im öffentl. Parkraum (24.08.07) (nicht vollzogen)	50 Stk.
c) Verpflichtete zum Einkauf in Parkhalle (24.08.07)	61 Stk.
d) vermietete Parkplätze (24.08.07)	207 Stk.
<b>Total Abstellplätze</b>	<b>457 Stk.</b>

Bei den eingemieteten Parkplätzen sind 115 Parkplätze für die Skilift AG Malbun, bzw. die auf Vaduzer Gemeindegebiet befindlichen Anlagen der Bergbahnen Malbun AG enthalten.

Für die Lifte der ehemaligen "MABA", den auf Triesenberger Gemeindegebiet befindlichen Bahnanlagen der Bergbahnen Malbun AG, wurden bei der Talstation des Schneefluchtliftes Parkplätze geschaffen, die in den verschiedenen Aufstellungen als öffentliche Parkplätze aufgeführt wurden. Nimmt man den gleichen Bemessungsansatz wie damals bei der Skilift AG Malbun – 1 Parkplatz je 33 Personen pro Stunde Förderleistung – ergibt sich für die ehemaligen MABA-Bergbahnen mit 2 800 Personen/Std. ein Bedarf von 85 Abstellplätzen.

Daraus ergibt sich, dass der öffentliche Parkraum derzeit mit 542 Abstellplätzen belegt ist (250 eingekaufte oder zum Einkauf verpflichtete Plätze, 207 gemietete Plätze sowie 85 baurechtlich nachgewiesene Plätze).

Dieser Anzahl stehen derzeit insgesamt ca. 760 öffentliche Abstellplätze gegenüber, d.h. es bestehen somit insgesamt 220 effektiv frei verfügbare Abstellplätze. Berücksichtigt man, dass insbesondere ältere Wohn- wie auch Hotel- und Gastronomieliegenschaften über sehr wenige oder teilweise keine Parkplätze verfügen, und dass die Bemessung der erforderlichen Abstellplätze für die Bergbahnen mit 200 Stk. eher auf Durchschnittswerte ausgelegt ist, zeigt sich, dass diese zusätzlichen Flächen erforderlich sind.

An Spitzentagen mit 2 500 bis 3 000 Bergbahngästen (sog. Ersteintritte), die bis zu 26 000 Fahrten machen, sind die verfügbaren 760 öffentlichen Parkplätze oftmals bereits am Vormittag voll, sodass der weitere Personentransport über Busse erfolgen muss.

#### **4.3 Private Parkplätze**

Im Siedlungsgebiet (Kernzone bzw. Zentrumsgebiet und Ferienhausgebiet) bestehen ausschliesslich private Park- und Garagenplätze. Ein Teil dieser Park- und Garagenplätze ist durch öffentliche und teilweise private Schneeräumung auch im Winter benutzbar. Eine Differenzierung zwischen Ganzjahres- und Sommerparkplätzen ist insofern wichtig,

da eine Reihe von Wohnliegenschaften Abstellplätze auf eigenem Boden aufweisen, die jedoch nur im Sommer benutzbar sind. Für diese Flächen ist nach bisheriger Regelung jeweils für den Winter ein halber Abstellplatz im öffentlichen Parkraum einzukaufen.

Die Erhebung von 2007/2008 hat ergeben, dass im Zentrumsgebiet im Sommer ca. 400 und im Winter ca. 330 Park- und Garagenplätze bestehen. Es ist hier zu bemerken, dass sich am Rande des Zentrumsgebietes eine Mehrfamilienhausanlage mit 26 Tiefgaragen- sowie 23 Parkplätzen befindet, die direkt über die öffentliche Zone erschlossen ist und daher keine Zutrittsberechtigung für die Schranke benötigt.

Die Parkplätze sowie die wenigen Garagenplätze im Ferienhausgebiet wurden nicht erhoben. Diese Plätze sind einerseits im Winter nicht benutzbar, andererseits handelt es sich hier mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit um baurechtlich bewilligte Abstellplätze, für die eine Bestandsgarantie besteht.

#### 4.4 Gegenüberstellung Bestandserhebung 2007/08 und angestrebter Bestand

	*		**		***
	Bestand Sommer	Ist Winter	Bestand Sommer	Ziel Winter	Temporär
Parkplätze					
Talstation Schneeflucht	95	95	0	90	0
Schneeflucht unterer	30	30	0	0	30
Schneeflucht mittlerer	65	65	0	0	60
Schneeflucht oberer	30	30	0	0	25
Caravaning	80	80	0	0	0
Schlucher 1 bis 4	320	320	290	290	0
Schlucher Nord	30	30	25	25	0
Grosser Parkplatz	110	110	0	0	0
Siedlungszentrum	400	330	340	280	0
Tiefgarage			350	350	0
Kurzeitparkplatz			20	20	0
<b>Total</b>	<b>1160</b>	<b>1090</b>	<b>1025</b>	<b>1055</b>	<b>115</b>
<b>Privat</b>	<b>400</b>	<b>330</b>	<b>340</b>	<b>280</b>	<b>0</b>
<b>Öffentlich</b>	<b>760</b>	<b>760</b>	<b>685</b>	<b>775</b>	<b>115</b>

28. Oktober 2009 fg

\* Bestandsaufnahme der effektiven Parkierung 2007/2008

\*\* Angestrebter Bestand nach VSS Normen konzipierte Parkplätze

\*\*\* Nicht anrechenbare temporäre Parkplätze für Zeiten mit Spitzenauslastung