

An aerial photograph of a mountain village, likely Malbun, showing a cluster of buildings in a valley surrounded by green hills and mountains. The text is overlaid on the bottom left of the image.

# KONZEPT ORTSPLANUNGSREVISION MALBUN 2003

vom Gemeinderat Triesenberg beschlossen am 30.09.2003

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1. Gesamtkonzeption</b>	3
1.1 Ausgangslage	3
1.2 Zielsetzungen	4
1.3 Das Grundkonzept der Ortsplanung als Übersicht	4
<b>2. Sachbereich Siedlung</b>	5
2.1 Ausgangslage	5
2.2 Zielsetzungen	6
2.3 Planungsmassnahmen	7
<b>3. Sachbereich Verkehr</b>	8
3.1 Verkehr nach und von Malbun	8
3.2 Innerortsverkehr	9
3.2.1 Motorfahrzeugverkehr	9
3.2.2 Fussgängerverkehr und Skiwege	10
3.3 Parkierung	10
<b>4. Öffentliche und private Einrichtungen der Siedlungsausstattung</b>	11
4.1 Öffentliche Bauten und Anlagen	12
4.2 Private Einrichtungen der Siedlungsausstattung	13
4.3 Bergbahnen	13
<b>5. Landschaft</b>	14
5.1 Landschaftsschutz und –erhaltung	14
5.2 Abbau von Naturgefahren	15

Diese Vorlage umschreibt in geraffter Form das Konzept der Ortsplanungsrevision. Dabei werden Ausgangslage, Zielsetzung wie auch die Lösungsansätze grob dargestellt.

Ausgangslage und Zielsetzung haben sich aus verschiedenen Untersuchungen wie auch den Bedürfnissen der „Nutzer“ und „Betroffenen“ ergeben, die im Rahmen von Workshops, diversen Gesprächen und Verhandlungen ermittelt wurden. Wie der Bericht zeigt, sind die verschiedenen Massnahmen in den meisten Fällen voneinander abhängig, weshalb für deren Umsetzung ein Gesamtkonzept erforderlich ist, um Fehlentwicklungen durch Einzelmassnahmen verhindern zu können. Die Umsetzung der geplanten Massnahmen erfordert einerseits noch eine weitere Ausarbeitung in Form einer Anpassung des Zonenplanes, der Bauordnung oder des Erlasses von Richtplänen oder Spezialbauvorschriften. Andererseits wird sich die Umsetzung des Gesamtpaketes über mehrere Jahre erstrecken, wobei verschiedene Prioritäten entstehen.

Die erwähnten noch auszuarbeitenden Planungsmassnahmen, wie die Anpassung der Bauordnung als Beispiel, werden nach deren Behandlung in der Ortsplanungskommission Punkt für Punkt dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die in diesem Konzept vorgeschlagenen Massnahmen sind daher im Detail nicht verbindlich und stellen ein Grobkonzept dar. Es gilt jedoch darauf hinzuweisen, dass in der Wirkung gänzlich andere Massnahmen auch zu anderen Resultaten führen würden, und dadurch die vorgegebenen Ziele nicht erreicht werden könnten.

## **1. Gesamtkonzeption**

### **1.1 Ausgangslage**

Malbun hat sich in den letzten 40 Jahren zu einem Tourismusort mit Ferienwohnungen, Hotels und Bergbahnen entwickelt. Durch Strukturveränderungen ergab sich in den letzten 20 Jahren ein merklicher Rückgang des Fremdenverkehrs, andererseits gewann Malbun zunehmend mehr Bedeutung als regionales Naherholungsgebiet. Die hierfür erforderlichen Infrastrukturanlagen wie Bergbahnen sind erneuerungsbedürftig, andere Projekte wie „autofreies Malbun“ und die hierzu erforderliche zentrale Parkieranlage, die teilweise durch „Einkauf“ oder Gebühren finanziert werden soll, oder die Errichtung eines Mehrzweckgebäudes und -platzes für Veranstaltungen wurden aufgeschoben.

Die nur bedingt befriedigende Gesamtsituation, wie im Besonderen die wirtschaftliche Lage der Tourismusunternehmer, gaben Anlass zu einer Standortbestimmung und Überlegungen über die Zukunft von Malbun. Die in den sechziger/siebziger Jahren einsetzende Entwicklung zu einem funktionierenden Ferienort wurde nicht abgeschlossen, wichtige Schritte blieben aus, sodass Malbun sich seit Jahrzehnten in einem „Zwischenzustand befindet“. Damit Malbun auch künftig als Naherholungsgebiet zur Verfügung stehen kann, sind wesentliche Massnahmen und Investitionen erforderlich. Bleibt dies aus, ist eine Rückentwicklung zu einer Ferienhaussiedlung mit „extensiver“ Naherholungsfunktion (Wandergelände) zu erwarten.

Das vorliegende Konzept zielt auf eine massvolle Weiterentwicklung von Malbun als Ferienort und Naherholungsgebiet für Sommer und Winter nach folgendem Leitbild ab:

## 1.2 Zielsetzungen

- Malbun weist rund 400 Ferienwohnungen auf. Die künftige Entwicklung ist so zu lenken, dass der Erholungs- und Ferienwert von Malbun erhalten und noch gesteigert wird, sodass die Ferienhäuser und -wohnungen künftig besser genutzt werden. Entwicklungen, die eine Beeinträchtigung der Ruhe, des Erholungswertes, der Gesundheit und Privatsphäre im Ferienhausgebiet erwarten lassen, ist entgegenzuwirken.
- Malbun stellt insbesondere im Winter ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Region dar. Ziel ist es, diese Naherholungsmöglichkeiten in bisherigen Ausmassen bei einer weitgehenden Schonung von Natur und Landschaft und möglicher Vermeidung von Umweltbelastungen und anderen Beeinträchtigungen der „Ferienqualität“ aufrecht zu erhalten.
- Malbun weist innerhalb der Bauzone noch beachtliche Ausbaureserven auf. Die Bautätigkeit in Malbun soll weder gefördert noch verhindert werden. Ziel ist, dass künftige Bauvorhaben gut erschlossen und mit vermehrter Rücksichtnahme auf die ortsbaulichen Gegebenheiten erstellt werden.
- Ferienhäuser und -wohnungen, Gastronomie, Hotellerie wie auch Bergbahnen und andere Tourismuseinrichtungen stehen in einer sich gegenseitig unterstützenden Beziehung zueinander, indem sie gemeinsam eine touristische Grundversorgung ermöglichen. Ziel ist es, allen Beteiligten dienliche Lösungen zu finden, Interessenskonflikte zu vermeiden und gegebenenfalls Ausgleich zu schaffen.

## 1.3 Das Grundkonzept der Ortsplanung als Übersicht

Aufbauend auf den ortsplanerischen Überlegungen von 1960 gliedert sich der Siedlungsbereich des Malbuntals in das südliche, „hintere“ Ferienhausgebiet mit einer lockeren Bebauung in gewachsener Landschaft und ruhiger Umgebung. Dem Ferienhausgebiet ist das Zentrumsgebiet mit den Dienstleistungsangeboten, welche die Versorgung für ganz Malbun gewährleisten (Gaststätten, Läden, Bergbahnen etc.) vorgelagert. In diesem Gebiet befinden sich auch die Hotels. Es ist daher auch das Zielgebiet für Tagestouristen.

Eingangs bzw. nördlich des Zentrumsgebietes schliesst die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen an. Hier sollen, wie bereits seit Jahrzehnten vorgesehen, ein Mehrzweckgebäude und –platz sowie eine gemeinsame Sammelgarage für Ferienhäuser und -wohnungen wie auch Hotels entstehen. Als End- und Zielpunkte des öffentlichen Verkehrs in Malbun sind hier eine geeignete Bushaltestelle sowie kommunale Einrichtungen vorgegeben. Durch diese Einrichtungen soll nicht nur die Voraussetzung für die Verkehrslösung im Zentrumsgebiet sondern gleichzeitig auch eine sinnvolle Ergänzung des Zentrumsgebietes mit einem mehrfach nutzbaren Gebäude sowie einer Fläche geschaffen werden, die im Winter als Eisplatz, im Sommer als Hartplatz für div. Spiel- und Sportarten genutzt werden kann.

Nördlich des „Schluchers“ und der grossen Parkplätze entsteht die Talstation für die beiden wichtigsten Bergbahnen auf das Hohegg sowie ins Täli, welche mit dem künftigen Kinder- und Anfängerbereich und der Schneeflucht in geeigneter Weise verbunden ist. Bei dieser Talstation werden eine attraktive Bushaltestelle sowie Serviceeinrichtungen für den öffentlichen Verkehr (Depotmöglichkeiten für Sportausrüstung wie auch Umkleidemöglichkeiten, Wartemöglichkeiten in Café oder Kleinrestaurant der Talstation u.ä.) errichtet.

Im Sinne einer Konzentration der Autoparkplätze werden als Ersatz für dezentrale Parkplätze entlang der Hauptstrasse vom Steg (Jugendheim etc.) die bestehenden Parkplätze hinsichtlich ihrer Abmessungen optimiert und zusätzliche Parkflächen im direkten Umfeld der Talstation geschaffen werden.

Ziel ist es, die verschiedenen Orte und Anlagen mit Skiern oder zu Fuss möglichst gut erreichbar zu machen und damit einen „kompakten“ Ferienort zu schaffen. Das Verkehrsaufkommen durch die Tagesgäste soll jedoch möglichst vor Malbun abgefangen werden und in zunehmendem Masse über öffentliche Verkehrsmittel erfolgen. Dieses Grundkonzept ergibt somit eine hinsichtlich des Verkehrsaufkommens klare Gliederung in vier Bereiche: Der nördliche Teil, das Wintersportzentrum, hat das grösste Verkehrsaufkommen und bietet Parkplätze für Tagesgäste. Die Malbunbewohner und Hotelgäste parkieren (Parkplätze nördlich und südlich des Schluchers sowie in der Sammelgarage) im mittleren Teil vor dem Zentrumsgebiet, welches im Zielzustand nur noch das notwendige Minimum an motorisierten Verkehrsaufkommen aufweist, während das Ferienhausgebiet im Winter ohnehin autoverkehrsfrei ist.

## **2. Sachbereich Siedlung**

### **2.1 Ausgangslage**

Das Ortsbild von Malbun im Zentrumsgebiet ist seit Jahren wiederkehrend Gegenstand der Kritik. Die Einflussnahmemöglichkeit der öffentlichen Hand auf das Ortsbild ist zweiteilig, da dieses durch private wie auch öffentliche Bauten und Anlagen geprägt wird. Nachdem im Zentrumsgebiet einzig und allein die Strassenflächen in Gemeindebesitz sind, können seitens Gemeinde und Land als aktive Massnahmen nur die Strassenraumgestaltung und wasserbauliche Sanierung bzw. eine Neugestaltung des Malbunbaches erfolgen, was kurz- bis mittelfristig geplant ist. Eine Einflussnahme auf private Bauvorhaben ist nur bei Neu- oder Um- und Anbauten über die Bauvorschriften möglich. Aufgrund des bereits beachtlichen Bebauungsgrades im Zentrumsgebiet sind merkliche Veränderungen des Ortsbildes infolge von Neu- oder Um- und Anbauten erst mittelfristig zu erwarten. Die Gemeinde kann jedoch durch unterstützende Planungen und auf die jeweilige Situation angepasste Bauvorschriften private Bauvorhaben wesentlich erleichtern und im Sinne der ortsbaulichen Gesamtentwicklung steuern.

Innerhalb der Kernzone sind mittlerweile 63 % der Flächen weitgehend überbaut. 8 % der Flächen umfassen Grundstücke, die noch wesentliche bauliche Reserven aufweisen, und rund 27 % der Flächen bestehen aus unbebauten Parzellen. Etwa 2 % der Flächen sind auf Grund der Grösse, Lage oder Form der Grundstücke nicht bebaubar. Die bauliche Reserve beträgt in der Kernzone noch gut ein Drittel der Gesamtkapazität, was im Hinblick auf die Grundstücksgrössen und die Besitzstruktur nicht viel ist. Die noch bebaubaren Parzellen weisen teilweise problematische Grundstücksformen und -abmessungen sowie mangelhafte Erschliessungen auf, sodass ohne korrigierende ortsplanerische Regelungen kaum zusätzliche Neubauten zu erwarten sind, die zusammen mit den bestehenden Bauten ein geordnetes, einem Ferienort angemessenes, ansprechendes Ortsbild erwarten lassen.

Die Situation in der die Kernzone umgebenden Ferienhauszone ist ähnlich, wenn auch nicht so extrem gelagert. Die Ferienhauszone umfasst 19.1 ha und ist heute rund zur Hälfte bebaut. Durch die geringere, wenn auch für ein solches Gebiet dennoch hohe Grundausnutzung und die beschränkten Gebäudeabmessungen treten jedoch Mängel in den Parzellen- u. Erschliessungsstrukturen nicht so krass in Erscheinung.

## 2.2 Zielsetzungen

Wichtige Zielsetzungen für die Siedlungsplanung von Malbun sind:

- Die Siedlung soll sich von einer teilweise heterogenen Streusiedlung zu einem eher geschlossenen, dem Alpenraum entsprechenden „Ferienort“ entwickeln, der von einer möglichst intakten, nur im geringen Masse bebauten Landschaft umgeben ist.
- Im Ferienhausgebiet sind die Privatsphäre, Ruhe und eine gute Integration der Bauten und Anlagen in die gewachsene Landschaft zu gewährleisten.
- Im Kerngebiet ist mit öffentlichen und halböffentlichen Bereichen sowie mit entsprechender Nutzung der Bauten und Anlagen eine touristische Grundversorgung zu schaffen, die einen ausgeglichenen Alpentourismus für Tagesgäste (Naherholung), Hotelgäste wie auch Ferienwohnungsbenützer ermöglichen.

Nachdem die Siedlung Malbun nicht zur Abdeckung eines primären, ganzjährigen Wohnbedürfnisses, sondern für Erholungs- und Freizeitzwecke dient, sind die Anforderungen an die „Wohnqualität“ wesentlich höher. Ferien- und Erholungsgebiete haben eine kompensatorische Funktion, d.h. sie müssen Qualitäten bieten, die den Menschen im Alltag nicht, oder nur in beschränktem Ausmass zur Verfügung stehen. Gelingt es in einem Ferienort nicht, die vom Erholungssuchenden gesuchte Ruhe, attraktive Landschaft, Sport- und Freizeitmöglichkeiten, besondere klimatische Verhältnisse, gastronomische Angebote zu bieten, steht dessen Existenz in Frage. Insofern sind die Anforderungen an eine gezielte Entwicklung des Ortes, die Struktur und Gestaltung der Siedlung wie auch an die einzelnen Bauten wesentlich höher als in ganzjährig bewohnten „Alltagssiedlungen“.

## 2.3 Planungsmassnahmen

Zur Umsetzung dieser Zielsetzungen gelangen verschiedene Planungsinstrumente zum Einsatz. Im Zonenplan ist vorgesehen, die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen entsprechend dem neuen Standort der Talstation der Hohegg- und Vaduzer Täli-Bahn samt Nebeneinrichtungen und Parkierungsanlage anzupassen. Im Gegenzug soll die Fläche zwischen Schlucher und Siedlungsgebiet unterhalb der Friedenskapelle bis zum grossen Parkplatz als Freihaltefläche und Alpweide gesichert werden. Die Grünzone innerhalb des Siedlungsgebietes soll entlang dem Gewässer dem effektiven „Schutzbedürfnis“ angepasst werden. Im Zentrumsbereich wird erwogen, neu als Übergang zwischen Kerngebiet und Ferienhausgebiet eine Ferienhauszone 2 zu schaffen.

Die Bauordnung soll für das Ferienhausgebiet so angepasst werden, dass grössere Gebäudeabmessungen bzw. punktuelle Gebäudeverdichtungen zu Gunsten grösserer zusammenhängender Grünflächen, geschützten Privatsphären wie auch guter Aussichts-lagen zugelassen werden. Damit soll der „Verhüttelungstendenz“ in der Siedlungslandschaft entgegengewirkt werden.

Für das Zentrumsgebiet werden Spezialbauvorschriften mit Überbauungsrichtplänen geschaffen. Im Sinne einer guten ortsbaulichen Entwicklung ist es wesentlich, dass in der Kernzone zukünftig vermehrt „kernzonengerechte“ Bauten und Anlagen entstehen. Die Bauvorschriften lassen grosse Gebäudeabmessungen und insbesondere neben Wohnbauten „vor allem auch Gewerbebauten“ zu. Solche Bauvorhaben erfordern eine entsprechende Parzellengrösse und -form, eine ausreichende Erschliessung wie auch entsprechende Freiflächen. Die Bebauung von nicht „zonengerechten“ Parzellen nach den Kernzonenbauvorschriften ergibt kaum Bauten, die das ohnehin schon unbefriedigende Ortsbild ergänzen und aufwerten.

Es ist daher zielführend, angrenzend an die Kernzone als Übergang zum Ferienhausgebiet als Zwischenzone eine Ferienhauszone 2 zu schaffen, die den eher grossen Unterschied in der Siedlungskörnung zwischen Kernzone und Ferienhausgebiet (künftig Ferienhauszone 1) ausgleicht (Kernzone 11 m Gebäudehöhe, Ferienhauszone ca. 5 m, max. Gebäudelänge in der Kernzone 25 m, Ferienhauszone 14 m). In dieser „Zwischenzone“ sollen insbesondere die zulässigen Gebäudeabmessungen und Stockwerkanzahlen grösser als im Ferienhausgebiet sein. Je nach Situation und Projekt soll auch eine leicht höhere Ausnützung möglich sein. Die Grenze zwischen der Kernzone und Ferienhauszone 2 ist künftig je nach Nutzung, Parzellengrösse und auch Topographie fließend. Höhere Bauten sind künftig vornehmlich nur noch im „ebenen Talboden“ zulässig.

Im Richtplan für die Kernzone werden die halböffentlichen Bereiche, die minimalen Gewässerabstände wie auch das Erschliessungskonzept vorgegeben. In ortsbaulich wichtigen Bereichen wird die Stellung künftiger Baukörper mit anbaupflichtigen Baulinien vorgegeben.

Ergänzend wird ein Richtplan über die Baureife der Grundstücke in den Bauzonen erlassen. Dieser Plan zeigt auf, ob ein Grundstück baureif ist und somit unmittelbar bebaut werden kann, oder ob noch Strassenanschluss, Versorgungsleitungen fehlen, eine Grenzberreinigung oder andere Massnahmen erforderlich sind. Für die Steilhänge Jöraboda/Chämna wie auch die „obere Heita“ werden rückwärtige Baulinien erlassen, die eine Bebauung des oberen Teiles der Steilhänge verbietet und andererseits die Voraussetzungen schaffen, dass am Hangfuss als Ausgleich entsprechend mehr gebaut werden kann.

### **3. Sachbereich Verkehr**

#### **3.1 Verkehr nach und von Malbun**

Als Naherholungsgebiet weist Malbun insbesondere im Winter an einigen Wochenenden Verkehrsspitzen von bis zu 1000 Fahrzeugen pro Tag auf, wobei die Parkplatzkapazität das Verkehrsaufkommen begrenzt. Das heutige Parkplatzangebot steht in einem ausgewogenen Verhältnis zu den Kapazitäten der Skipisten und Bahnen wie auch der Gastronomie. Durch konkrete Information der Verkehrsteilnehmer kann an solchen Spitzentagen der Zielverkehr bei einer Vollbesetzung der Parkplätze bereits in Vaduz / Triesen oder spätestens im Steg abgefangen werden. An solchen Tagen wird eine Gratisbusverbindung Steg-Malbun angeboten. Die Liechtensteinische Busanstalt bietet ganzjährig täglich 12 Busverbindungen von Vaduz nach Malbun und zurück an. Zusätzlich verkehrt im Winter ein Skibus, der von Mitte Dezember bis Mitte April jeweils an den Wochenenden sowie während den Schulferien täglich morgens, mittags und nachmittags nach Malbun und wieder zurück fährt. Der Skibus weist drei Linien von den Ausgangspunkten Hinterschellenberg, Schaanwald Zoll sowie Schlossweg Mäls auf und ist über Schaan zusätzlich mit der Post Buchs verbunden. Es ergibt sich dadurch eine sehr gute Erschliessung des Liechtensteiner Siedlungsgebietes. Zudem ist neben den üblichen Haltestellen entlang der Route nach Malbun in Vaduz an Wochenenden und Feiertagen ein Park- and Ride-System auf Werktagsparkplätzen (z.B. Marktplatzgarage) überlegenswert.

Aufgrund der an relativ wenigen Winterwochenenden auftretenden Verkehrsspitzen ist der Autobus durch seine flexible Einsetzbarkeit das geeignetste öffentliche Verkehrsmittel. Ein Umstieg vom motorischen Individualverkehr (MIV) auf öffentlichen Verkehr (ÖV) bzw. den Autobus lässt sich einerseits durch eine an der effektiven Nachfrage kurzfristig angepassten Fahrplangestaltung (Sonderbussen, Spätbusse etc.) und andererseits durch entsprechende Serviceeinrichtungen erreichen. Am Zielort, im Malbun, sind für die Wintersaison Depot- und Verleihmöglichkeiten für Sportausrüstungen und –bekleidung einschliesslich entsprechenden Umkleideräumen sowie geeignete, nach Möglichkeit mit Verpflegungsangeboten ausgestattete Ankunfts- und Warteräumlichkeiten zu schaffen sowie die Wegstrecken zwischen Bushaltestelle und der Talstation der Bergbahnen angenehm kurz zu halten.

Das MIV-Aufkommen ausserhalb der „schönen Winterwochenenden“ hat ein verträgliches Ausmass, auch ist die Versorgung durch öffentliche Verkehrsmittel in sehr gutem Mass gegeben. Nachdem kein wesentlicher quantitativer Ausbau von Malbun erfolgen soll – die für das Verkehrsaufkommen und in Folge auch Parkplatzkapazitäten ausschlaggebenden Förderleistungen der Bergbahnen werden nicht erhöht - kann von einem schrittweise erhöhten ÖV-Anteil und in Folge einer gestuften Reduktion der Anzahl der Abstellflächen in Malbun ausgegangen werden.

## **3.2 Innerortsverkehr**

Das Verkehrsaufkommen setzt sich aus Fussgängern im Winter und Skifahrern sowie dem öffentlichen und minimalen individuellen Motorfahrzeugverkehr zusammen.

### **3.2.1 Motorfahrzeugverkehr**

Das Zentrums- und auch Ferienhausgebiet soll möglichst attraktiv für Bewohner wie auch Gäste werden. Ziel ist daher ein „autofreies“ Malbun, sodass innerorts der „Langsamverkehr“ bzw. Fussgänger bevorzugt und der Motorfahrzeugverkehr auf ein Minimum reduziert wird. Dies ist Voraussetzung für ein belebtes, attraktives Zentrumsgebiet mit vielfältigem Angebot einerseits und andererseits ein ruhiges Ferienhausgebiet, indem der Schutz der Privatsphäre der Bewohner im Vordergrund steht. Dadurch ergibt sich während des Tages wie auch insbesondere nachts im Zentrumsgebiet mehr Lebensqualität.

Malbun weist heute rund 380 Ferienhäuser und –wohnungen sowie mehrere Hotelbetriebe mit zusammen 250 Betten auf. Die Parkierung hierfür erfolgte bislang weitgehend direkt bei den betreffenden Gebäuden, wobei im Winter die Bauten im Ferienhausgebiet nicht und in der Kernzone nur bedingt mit Autos erreichbar sind, da die Strassen nicht geräumt werden. In den letzten Jahren wurde im Winter während des Tages, an Wochenenden und in der Ferienzeit der motorisierte Individualverkehr innerorts mit einer Schranke beim „Alpenhotel“ zeitlich beschränkt. Das Parkplatzangebot wird bewirtschaftet, indem Parkieren nur noch mit einer Berechtigung zulässig ist. Ziel ist es nun, die Beschränkung auf die gesamte Wintersaison an allen Wochentagen inkl. der Nachtstunden auszudehnen, sodass im Zentrumsgebiet ausschliesslich nur noch „berechtigter“ Motorfahrzeugverkehr möglich ist.

Die Durchsetzung dieses Verkehrsregimes wird stufenweise erfolgen und erfordert neben Ersatzflächen für die Parkierung flankierende Massnahmen wie einen Zustellservice für Gepäck und Nahrungsmittel zu Häusern, deren Zufahrtsstrassen im Winter nicht geräumt werden. Andererseits setzt eine Skizone „Malbun“, in der alle Häuser, Wohnungen, Hotels und Gaststätten mit Skiern, zu Fuss oder Schlitten u.ä. erreichbar sind voraus, dass nur noch ein Minimum oder gar keine Strassen mehr geräumt werden.

Mit der gleichen Zielsetzung, einen ruhigen möglichst verkehrsfreien Ferienort zu schaffen, soll auch im Sommer der motorisierte Verkehr in der Kernzone wie auch im Ferienhausgebiet auf Zubringer, Notfälle, Landwirtschaft sowie zeitlich beschränkte Berechtigungen (z.B. Bauvorhaben) beschränkt werden. Nachdem die „Fahrberechtigten“ (Bewohner der Ferienhäuser und -wohnungen) die unmittelbaren Nutzniesser der Ruhe und der damit noch erhöhten Lebens- und Wohnqualität sind, wird diese Beschränkung auf Akzeptanz stossen. „Fremdverkehr“ ist im Siedlungsgebiet nicht mehr zulässig (Schranke am Ortseingang).

### 3.2.2 Fussgängerverkehr und Skiwege

Im Vordergrund stehen in den schneefreien Jahreszeiten Fussgänger und zu einem beachtlichen Teil auch Spaziergänger. Für diese ansich sehr anspruchslosen Verkehrsteilnehmer gilt es, einerseits ausreichend grosse und gesicherte Wege und andererseits attraktive Wegverbindungen und –strecken, auch abseits der Verkehrsstrassen, zu schaffen (z.B. Fussgängersteg über den Malbunbach und Rundweg in den nördlichen Teil des „Stubis“). Geeignete Fusswegverbindungen sind auch im Winter zu gewährleisten. Bei Schnee erfolgt zudem ein wesentlicher Anteil des Innerortsverkehrs mit Skiern, Schlitten und anderen Wintersport- und Fungeräten.

Ziel ist es, nicht nur innerhalb des Baugebietes geeignete Verbindungen zwischen den verschiedenen Bergbahnen und Pisten sicherzustellen, sondern zu gewährleisten, dass möglichst alle Ferienhäuser und –wohnungen, Hotels, Gaststätten und andere Dienstleistungsbetriebe „auf Schnee gleitend“ erreichbar sind. Dies setzt eine Reduktion des motorisierten Verkehrs und der Schneeräumung auf ein Minimum voraus. Auch sind Skiwegverbindungen, die zu einem wesentlichen Teil über private Grundstücke erfolgen langfristig sicherzustellen und geeignet zu präparieren.

## 3.3 Parkierung

Bei der Parkierungsfrage ist sehr klar zwischen Abstellplätzen für Ferienhäuser und -wohnungen, Hotels, Gaststätten und anderen Betrieben in Malbun sowie Parkplätzen für Tagesgäste im Winter zu unterscheiden.

Malbun weist heute im Bereich nördlich der Schneeflucht ca. 60 Parkplätze, im Bereich Schneeflucht bis Schlucher ca. 608 sowie auf dem grossen Parkplatz vor dem Alpenhotel 54 PKW- und 7 Busparkplätze auf. In der Kernzone befinden sich heute ca. 200-250 berechnete Parkplätze (ohne Garagenplätze). Die Anzahl der „ausgebauten“ Abstellplätze im Ferienhausgebiet ist nicht bekannt und ortsplanerisch auch nicht bedeutsam, da diese Plätze im Winter, wenn der grösste Parkplatzbedarf besteht, ohnehin nicht zur Verfügung stehen.

Das Verkehrsaufkommen der Tagesgäste soll im zunehmenden Mass auf den öffentlichen Verkehr umgeleitet werden. Die dennoch erforderlichen Abstellplätze sollen nördlich vom Malbuner Wohngebiet möglichst konzentriert um die neue Talstation der Bergbahnen angeordnet werden. Diese Parkieranlagen werden flächendeckend bewirtschaftet und über ein Verkehrsleitsystem gesteuert. Das gleiche gilt für die Ferienhäuser und -wohnungen, Hotels, Gaststätten und anderen Betriebe. Auch hier ist eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie eine Parkplatzbewirtschaftung zielführend.

Um ein für die Bewohner wie auch Gäste attraktives Malbun, im Besonderen ein einladendes Zentrumsgebiet, schaffen zu können, sind die heute als Parkplätze genutzten Flächen entlang der Strassen wie auch vor Hotels und Gastronomiebetrieben aufzuheben und die Flächen entsprechend zu gestalten. Die Öffnung des Malbunbaches - ein Vorhaben das neben einer optischen Aufwertung auch wesentlich dazu beiträgt, die Überschwemmungs- und Übermurgungsgefahr abzubauen - erfordert ebenfalls das Auflösen einer Reihe von Parkplätzen. Voraussetzung für einen Abbau der Anzahl der Autoabstellflächen im Zentrumsgebiet ist eine gemeinsame, grösstenteils privat finanzierte Sammelgarage für Ferienhäuser und -wohnungen sowie Hotels nördlich des Zentrumsgebietes in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.

Die Grösse der Sammelgarage ist noch definitiv zu ermitteln, es ist jedoch von einem Fassungsvermögen von etwa 300 Personenwagen auszugehen. Diese Sammelgarage nimmt die erforderlichen Abstellplätze der Ferienhäuser und -wohnungen, Hotels, Gaststätten und anderen Betrieben auf und wird grossteils von diesen finanziert. Sie ist somit kein öffentliches Parkhaus. Im Zusammenhang mit diesem Bauvorhaben soll auch eine attraktive Bushaltestelle insbesondere für die Sommerjahreshälfte geschaffen werden.

Zum Teil werden zur Abdeckung des Abstellflächenbedarfs der Bauten im Zentrums- und Ferienhausgebiet auch offene Parkplätze erforderlich sein, die durch eine Bewirtschaftung und ein Verkehrsleitsystem für das erwähnte Zielpublikum verfügbar gehalten werden müssen. Die Finanzierung dieser Parkanlage (Sammelgarage wie auch offene Parkflächen) erfolgt zu einem wesentlichen Teil durch Einkauf bzw. Parkplatzablösezahlung. Für im öffentlichen Interesse aufzulösende Parkplätze im Zentrumsgebiet wird die Gemeinde Kompensationen durch verbilligten Einkauf in die zentrale Parkieranlage (Sammelgarage oder offene Abstellplätze) u.ä. anbieten.

#### **4. Öffentliche und private Einrichtungen der Siedlungsausstattung**

Malbun hat sich in den letzten Jahrzehnten zu einem „Ferienort“ entwickelt. Wenngleich Malbun hinsichtlich seiner Wohneinheiten mehr Betten aufweist als einzelne Liechtensteiner Gemeinden, ist Malbun verwaltungstechnisch und organisatorisch ein Teil der Gemeinde Triesenberg.

Angefangen mit dem Bau der Friedenskapelle in den fünfziger Jahren gab es mehrere Bestrebungen zur Schaffung der für einen Ferienort erforderlichen öffentlichen Einrichtungen in Malbun, welche jedoch bislang gescheitert sind. Es ist auch heute nicht beabsichtigt Malbun zu einem Ganzjahreswohngebiet mit einem Schulhaus und anderen öffentlichen Einrichtungen auszubauen. Ziel ist es, die für ein gutes Funktionieren eines Naherholungs- und Ferienortes erforderlichen Grundeinrichtungen zu gewährleisten. Diese werden zum Teil von der Gemeinde und zu einem sehr wesentlichen Teil auch von Privaten (Gastronomie, Lebensmittelgeschäfte, Bergbahnen etc.) geboten.

#### 4.1 Öffentliche Bauten und Anlagen

Schwerpunkt bildet das Vorhaben, im Bereich zwischen Kernzone und Schlucher bzw. Malbunbach und „grossem Parkplatz“ am Platz der ursprünglichen Kläranlage und des Eis- und Tennisplatzes eine Sammelgarage für die Wohnungen und Hotels (siehe unter Punkt 3.3) sowie ein kleineres Mehrzweckgebäude für sportliche und gesellschaftliche Aktivitäten mit einem angegliederten Mehrzweckplatz zu erstellen. Diese Anlage wird insbesondere im Winter eine wichtige Attraktivität für Nicht-Skifahrer ergeben und als Bindeglied zwischen dem Ortszentrum, dem Kinder- und Anfängerbereich sowie der geplanten neuen Talstation der Bergbahnen fungieren. Für diese Bauvorhaben wird ein Wettbewerb durchgeführt werden. Ziel ist es, diese Funktionen möglichst in das Orts- und Landschaftsbild zu integrieren und zu gewährleisten, dass der Blick vom grossen Parkplatz in den Schlucher und zur Friedenskapelle unverbaut bleibt und der betreffende Landschaftsraum wieder mehr als naturbelassene Alpweide in Erscheinung tritt.

Vorgesehen ist der Bau einer Sammelgarage, die auch als Katastrophenschutzraum verwendet werden kann. Als Grundlage des Konzepts hierfür kann das Parkgaragenprojekt vom März 1989 genommen werden, das an Stelle des heutigen grossen Parkplatzes nördlich des Alpenhotels geplant war und ca. 300 Abstellplätze vorsah. Damit dürfte es möglich sein, die im Wohngebiet durch das autofreie Verkehrsregime entfallenden Abstellplätze zu kompensieren.

Mit dem Parkhaus sollten auch verschiedene Infrastrukturanlagen der Gemeinde wie Räume für Feuerwehr, Samariter, Lawinendienst und öffentliche Toilettenanlagen im bisherigen bzw. vernünftigen Rahmen erstellt werden.

In diesem Zusammenhang ist der Bau eines Mehrzweckgebäudes mit grösserem Mehrzweckplatz vorgesehen. Ausgehend von den bisherigen Abklärungen und Gesprächen wäre es zielführend, ein Gebäude mit einem für verschiedene Zwecke nutzbaren Raum mit einer kleinen Bühne zu errichten. Dieser Raum sollte als Grössenordnung 250 Personen bei einer Konzertbestuhlung aufnehmen und etwa der Grösse einer normalen Sporthalle entsprechen. Neben einem Foyer mit Garderobe und Toilettenräumlichkeiten sind die erforderlichen Räumlichkeiten für eine einfache Bewirtung vorgesehen, die für die Aussenanlagen, ein Kunsteislaufplatz im Winter und Hart- oder Tennisplatz im Sommer, mitbenützt werden können. Für die Sportnutzung der Halle wie auch der Aussenanlagen sind entsprechende Garderoben und Nebenräume erforderlich. Ein Mehrzweckgebäude ermöglicht auch in Schlechtwetterphasen verschiedene Aktivitäten und ist auch für Seminare, Trainingslager oder auch „Schulsportveranstaltungen“ in der Zwischensaison von grosser Bedeutung.

Eine solche Einrichtung fördert das gesellschaftliche Leben und die Aktivitäten von Vereinen in Malbun, indem anstelle von Festzelten ganzjährig Veranstaltungen möglich werden. Andererseits trägt ein solcher Mehrzweckraum wesentlich dazu bei, die wirtschaftliche Lage der für ein Naherholungsgebiet wichtigen Gastronomie und Hotellerie zu sichern, indem in Malbun insbesondere in der Zwischensaison Seminare, Tagungen und kleinere Kongresse oder andere Veranstaltungen möglich werden. Es wird sich jedoch aufgrund noch zu erfolgender Bedürfnisabklärungen zeigen, inwieweit der Schwerpunkt auf Seminare und gesellschaftliche Aktivitäten oder stärker auf Sport und Freizeit zu legen ist.

Ein weiteres wichtiges Vorhaben stellt die Strassenraumgestaltung im Bereich zwischen Alpenhotel und der Talstation der Sareiserbahn sowie die Strasse ins Stubi bis zum Hotel Gorfion dar. Diese Massnahme steht in direktem Zusammenhang bzw. in Abhängigkeit mit dem Vorhaben, Malbun ganzjährig autofrei zu machen wie auch mit dem Projekt, den Malbunbach zum Abbau der Naturgefahren wasserbautechnisch zu sanieren.

Einen Schritt in diese Richtung stellt der Rückbau und die Erlebbarmachung des Malbunbaches dar. Zur Eindämmung der Überschwemmungsgefahr im Bereich (rote Zone) wie auch zur Gestaltung des öffentlichen Raumes ist eine Aufweitung des Bachbettes sowie ein Rückbau der Verrohrung im Bereich des „Walserhofes“ und die Errichtung einer Brücke zielführend. Der Malbunbach soll im mittleren Bereich durch einen Verbindungssteg von der Strasse in den Bereich nördlich des Hotels Gorfion als alpines Fliessgewässer der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Der Verbindungssteg ist ein wichtiger Teil eines noch auszubauenden Fusswegnetzes im Kerngebiet, das Gästen die Möglichkeit zum „Promenieren“ und „Flanieren“ bieten soll.

Ziel ist es, eine im Sommer wie auch Winter attraktive Fussgängerzone zu schaffen, mit Gastgärten bzw. „Schneebaren“, Aussenverkaufsständen aber auch Sitz- und Spielgelegenheiten für Kinder u.ä.m. Durch die Errichtung von verkehrsfreien, für Fussgänger wie auch im Winter für Skifahrer sicherer Bereiche soll für den Erholungssuchenden entsprechende „Ferien-Atmosphäre“ geschaffen werden.

#### **4.2 Private Einrichtungen der Siedlungsausstattung**

Diese Bauten und Anlagen bestehen bereits zu einem sehr grossen Teil. Ausbau und Verbesserung der privaten Einrichtungen werden wesentlich von der Entwicklung und den Rahmenbedingungen in den kommenden Jahren abhängen.

#### **4.3 Bergbahnen**

Das wichtigste und aktuellste Projekt stellt die Erneuerung der Bergbahnen dar. Während die Sesselbahn auf die Sareiserhöhe mit dem zugehörigen Pistenangebot weitgehend unverändert bleibt und das für Anfänger ideale Skigelände in der Schneefucht weiterhin zum Pistenangebot zählt, werden die Linienführungen der Bergbahnen wie auch die Pisten auf der „Vaduzer Seite“ angepasst und verbessert werden. Eine Beschreibung des Bergbahnenprojekts zur Erhaltung des Naherholungsgebietes Malbun ist dem Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag zu entnehmen.

## 5. Landschaft

### 5.1 Landschaftsschutz und -erhaltung

Malbun hat eine sehr bedeutende Rolle im Entwicklungs- und Erhaltungskonzept für das Liechtensteiner Berggebiet. Insofern sind verschiedene Bauvorhaben wie auch die geplanten Nutzungen und Aktivitäten mit dem umgebenden Alpengebiet so abzustimmen, dass keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Für Liechtenstein und die Region hat Malbun eine grosse Bedeutung als Naherholung; im Winter für den Alpinskiport, im Sommer für Wandern und Spazieren. Erholung stellt ein Grundbedürfnis in unserer Gesellschaft dar und lässt sich nicht mehr als „Luxus“ oder gesteigerte Lebensqualität allein taxieren. Die meisten Einwohner Mitteleuropas verfügen heute über ein ständig steigendes Mass an Freizeit und persönlicher Freiheit bei der Gestaltung ihrer freien Zeit. Bei allen verschiedensten Arten der Freizeitgestaltung ist eine sehr wichtige Komponente die Regeneration von der Arbeitstätigkeit zu ermöglichen, da die Arbeitswelt zunehmend einseitiger wird und deshalb vermehrt sportliche Betätigungen wie Spazieren oder Wandern als körperlichen und „geistigen“ Ausgleich zum „tagelangen Sitzen“ erforderlich machen.

Während in jeder Gemeinde Erholungsmöglichkeiten (Spazierwege, Fitnessparcours etc.) bestehen, können Naherholungsmöglichkeiten wie Schwimmbäder, Leichtathletikanlagen oder auch Alpinsportanlagen für mehrere Gemeinden oder einer ganzen Region an nur einzelnen Orten angeboten werden. Somit stellt der Ausbau und Erhalt von Naherholungsgebiet bzw. -anlage auch eine „landesweite“ Aufgabe dar.

Voraussetzungen für die Erholung in freier Natur sind - da sie nicht nur eine körperliche sondern auch geistige Regeneration erfordert - neben sauberer, möglichst unbelasteter Luft, einer möglichst geringen Strahlenbelastung, Ruhe und entspannte „Lebensatmosphäre“, anregende klimatische Verhältnisse, auch eine attraktive, abwechslungsreiche Landschaft sowie eine Natur mit möglichst grosser Lebensvielfalt. Das landschaftliche Erlebnis stellt einen sehr wesentlichen Erholungsfaktor dar. Planerische Aufgabe im Erholungsgebiet ist es daher, dafür zu sorgen, dass gerade das Gut oder jene Werte, welche die Menschen zur Erholung suchen, durch die Erholungssuchenden nicht zerstört oder zu sehr gemindert werden. Daher muss tunlichst darauf geachtet werden, in welchem Ausmass bzw. wieviele Menschen in welcher Nutzung (als Wanderer, Skifahrer u.ä.) für einen Landschaftsbereich verträglich sind. Wird eine Landschaft überbeansprucht, verliert sie unweigerlich und schwer wiederbringend ihre Attraktivität und bietet somit keine „Erholung“ mehr. Ein wichtiges Ziel der Ortsplanung ist es daher, das Naturpotential, bzw. jenes, das Naturerlebnis ausmacht (Kontrastbereiche Berglandschaft und „intakte Natur“), als Voraussetzung für die Naherholung wie auch den Tourismus nachhaltig zu erhalten.

Im Rahmen der Ortsplanung werden die verschiedenen Inventare und Aufnahmen dargestellt und analysiert, inwieweit zwischen bisherigen wie auch geplanten künftigen Nutzungen ein Konflikt mit Natur und Landschaft besteht bzw. entstehen könnte. Durch gezielte Massnahmen werden vorhandene Schäden bzw. Schädigungen (z.B. durch Wintersport oder auch Alpwirtschaft) auf ein vertretbares Mass reduziert. Bestehende wie auch geplante Anlagen werden auf deren Natur- und Landschaftsverträglichkeit hin überprüft und entsprechend angepasst werden. Zum Schutz von Natur und Landschaft wie zur Eindämmung von Naturgefahren werden gezielte Vorschriften für die Bewirtschaftung der Wiesen und Alpen erforderlich werden.

Die Landschaftsplanung gliedert sich in die Bereiche „Siedlungsgebiet“ und dessen Umland, wobei bei letzterem auch ein Teil der Alpe Pradamee in die Behandlung einbezogen wird, wenngleich sich diese Fläche auf Vaduzer Gemeindegebiet befindet.

Innerhalb des Siedlungsgebietes wirkt sich die Landschaftsplanung insbesondere auf die Ausgestaltung der Grünzone als Freihaltefläche und Grünbereiche mit besonderer Qualität aus. Entgegen der Tradition des „baumlosen“ Malbuns kann durch gezielte Pflanzung von standortgerechten Bäumen im Siedlungsgebiet das Ortsbild wesentlich aufgewertet und optisch geschlossen werden.

Die Massnahmen für den Landschaftsraum ausserhalb des Siedlungsgebietes erfolgt z.T. durch die Bergbahnsanierung bzw. werden im Rahmen der Bewilligung der Bergbahnanlagen (Förderungsanlagen, Pisten und Beschneigung) über Auflagen umgesetzt.

## 5.2 Abbau von Naturgefahren

Es ist möglich, durch Schutzbauten und andere Massnahmen, Naturgefahren einzudämmen bzw. die Häufigkeit von Schadensereignissen zu reduzieren. Bei Auftreten von „Jahrhundertereignissen“ werden sich Naturgefahren nicht verhindern lassen, und es besteht nur die Möglichkeit das Schadensausmass bei deren Auftreten durch gezielte Massnahmen zu verringern. Es ist insofern weitgehend illusorisch anzunehmen, dass die Lawinengefahr in Gebieten mit hoher Gefährdung durch bauliche Massnahmen soweit reduziert werden könnte, dass dort die Errichtung von Wohnbauten verantwortbar würde. Die Naturgefahren sind kartiert, nun sind die möglichen Massnahmen festzulegen.

Insbesondere bei der Lawinengefahr gilt es, künftig für Ereignisse wie im Frühjahr 1999 und allenfalls noch grössere Schneemengen gerüstet zu sein. Malbun ist durch seine Topographie und Höhenlage ein Gebiet, das den Naturgewalten in einem erhöhten Masse ausgesetzt ist. Aus diesem Grund hielten sich Menschen in den vergangenen Jahrhunderten dort nur zeitweise und nach Erfordernis auf und mieden die kritischen Phasen des Jahres. Die Naturgefahren – in erster Linie Lawinenabgänge (1951 8 Hütten, 1999 17 Ferienhäuser beschädigt oder total zerstört) – führten zu grossen Schäden. Aber auch Rutschungen, Übermurungen und Überschwemmungen sind in den letzten Jahren im beträchtlichen Ausmass erfolgt. Es ist daher eine ortsplanerische Aufgabe, das Siedlungsgebiet auf gefahrlose bzw. auf nur mässig gefährdete Bereiche zu beschränken, Naturgefahren durch geeignete Massnahmen abzubauen und insbesondere nicht durch neue Bauten und Anlagen zusätzlich herauszufordern.

Gefährdungen durch Rutschungen entstanden zum Teil durch die Anlage von Wegen in Hängen, eine zu starke alpwirtschaftliche Nutzung, falsche Bewirtschaftung von Wiesen und Alpweiden oder andere Eingriffe von „Menschenhand“. Zur Vermeidung dieser Naturgefahr sind in den letzten Jahrzehnten bereits eine Reihe von Massnahmen im Rahmen der Berglandsanierung erfolgt. Noch bestehende Gefahrenpotentiale werden im Rahmen der Gesamtplanung erfasst. Konkrete Massnahmen zum Abbau der Rutschungsgefahr ist u.a. die Neuanlage des Verbindungsweges von der Turna Richtung „Chüaloch“ an einer geeigneten Stelle, damit das heute als Pistenweg genutzte Wegstück, entlang dem bereits mehrere kleinere Rutschungen stattfanden, zurückgebaut werden kann.

Weiters ist vorgesehen, dass der Turnaweg so umgestaltet wird, dass eine geeignete Ableitung des Oberflächenwassers gewährleistet ist und die verschiedenen alten „Tobelgerinne“ wie ursprünglich wieder direkt in den Malbunbach geführt werden. Zudem soll durch eine „rückwärtige Baulinie“ und eine Verlagerung der Baumasse an den Hangfuss eine Bebauung von Steilhängen eingeschränkt werden (z.B. im Bereich Jöraboda-Chämna oder auch in der „oberen Heita“).

Eine der grössten und für das Siedlungsgebiet sehr wichtige Massnahme stellt die wasserbauliche „Sanierung“ des Malbunbaches sowie eines Teil seines Zuflusses dar. Der Malbunbach verfügte bis vor gut 50 Jahren über ein relativ breites Bett im Gebiet der Talstation der Sareisbahn bzw. des Wendekreisel. Der Bach wurde in diesem Gebiet in ein sehr schmales Gerinne kanalisiert und über eine Strecke auch verrohrt. Aus diesem Grund trat der Bach in diesem Gebiet, insbesondere in den letzten Jahren, mit zunehmender Häufigkeit über seine Ufer und gefährdete einen Teil der Bauten im Zentrumsgebiet. Es ist davon auszugehen, dass der Bach bei einem Jahrhundertereignis auch Geschiebe mitführen wird und dann grössere Schäden an Bauten und Anlagen zu erwarten sind, weshalb im betreffenden Gebiet der Kernzone ein Bauverbot herrscht.

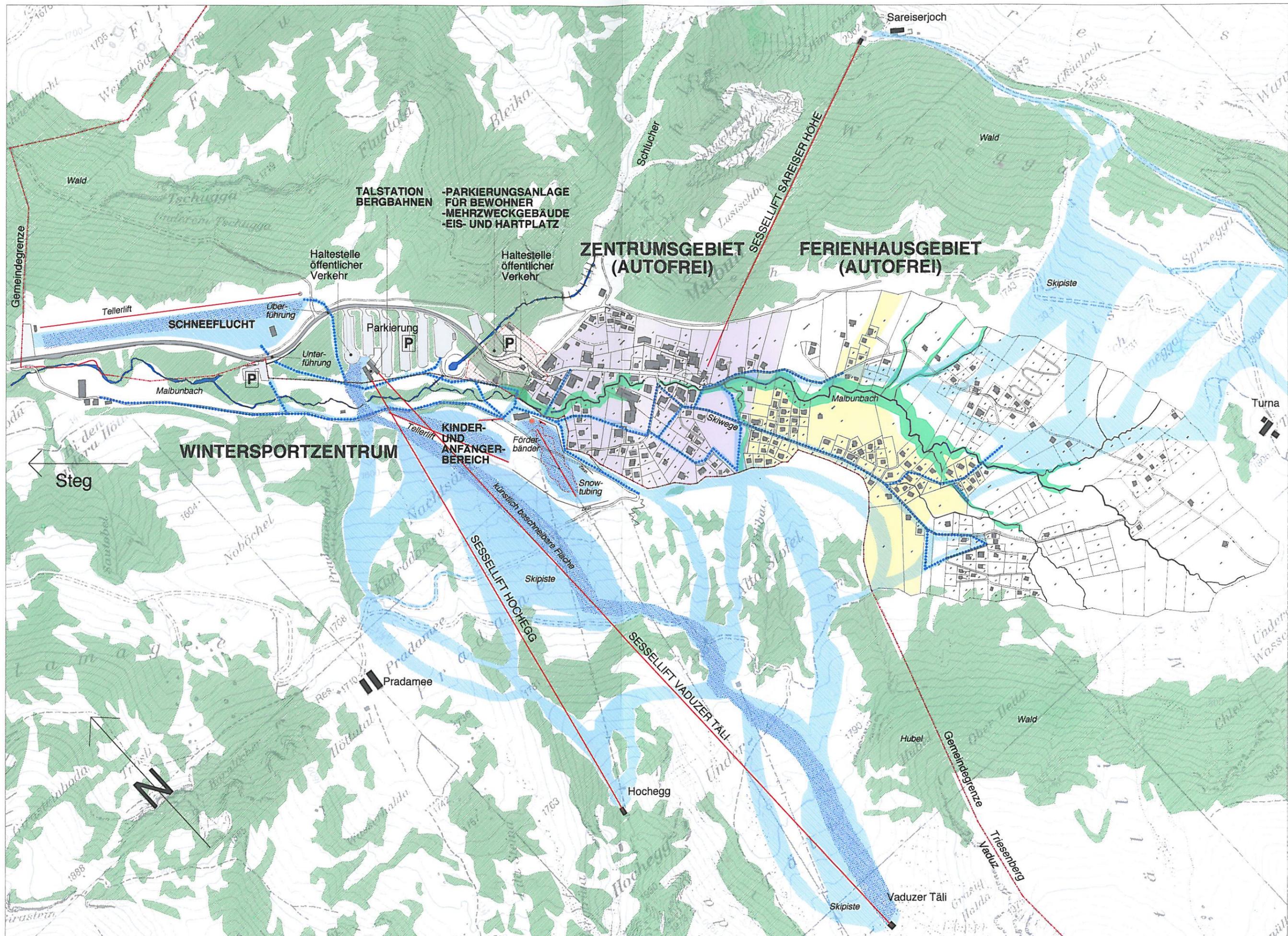
Durch eine Aufweitung und Öffnung des Bachbettes kann nicht nur die Überschwemmungs- und Übermurgungsgefahr stark abgebaut werden, sondern auch durch eine gezielte Gestaltung eine Aufweitung des Zentrumsgebietes erreicht werden. Die Malbunbachsanierung im Zentrumsgebiet ist daher ein wichtiger Teil der Strassenraumsanierung, setzt jedoch die Durchsetzung des Konzeptes „autofreies Malbun“ voraus, da durch die Aufweitung und Öffnung des Malbunbaches rund 35 Abstellplätze entfallen werden. Die wasserbauliche Sanierung erfordert zudem die Anlage eines Geschiebesammlers im Malbunbach im südlichen Bereich sowie eine Reihe punktueller Massnahmen.

vom Gemeinderat Triesenberg am 30.9.2003 beschlossen

GEMEINDEVORSTEHUNG TRIESENBERG



Hubert Sele, Vorsteher



KONZEPT FÜR DIE ERNEUERUNG DER NAHERHOLUNGS-INFRASTRUKTURANLAGE IM MALBUN