



Planungs- und Mitwirkungsbericht

Zonenplanänderung Grosssteg «Zentrum»

(Grundstücke Nrn. 172, 229, 320, 322, 323 und 324)

Öffentliche Planauflage

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Triesenberg,
Landstrasse 4,
LI-9497 Triesenberg

Kontaktperson

Roberto Trombini, Leiter Hochbau
+423 265 50 24
roberto.trombini@triesenberg.li

Bearbeitung

Stauffer & Studach AG
Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur
www.stauffer-studach.ch

Beat Aliesch, Projektleitung
+41 81 258 34 47
b.aliesch@stauffer-studach.ch

Cyrell Noser, Sachbearbeitung
+41 81 258 34 71
c.noser@stauffer-studach.ch

Erstellung

März 2024

Bearbeitungsstand

April 2025

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage und Anlass	1
1.2	Gegenstand und Ziele der Teilrevision	2
2	Allgemeines	2
2.1	Organisation des Planungsträgers	2
2.2	Ablauf	2
2.3	Vorprüfung	2
2.4	Beschlussfassung	3
2.5	Öffentliche Planauflage	3
2.6	Antrag zur Genehmigung	3
3	Strassenbauprojekt	4
3.1	Strassenraumgestaltung Steg	4
3.2	Infrastrukturgebäude	4
4	Planungen und Grundlagen	6
4.1	Landesrichtplan / Raumkonzept Liechtenstein	6
4.2	Richtplan Steg	6
4.3	Nutzungsplanung Triesenberg	8
4.4	Gesetzgebung	8
4.5	Naturgefahren	11
4.6	Archäologischer Perimeter	13
5	Umsetzung in der Nutzungsplanung	14
5.1	Teilrevision Zonenplan Steg	14
6	Schlussbemerkung	18

Anhang

Anhang A – Übersicht Ergebnisse Vorprüfung und Behandlung

Anhang B – Projektbeschrieb Strassenraumgestaltung Steg, Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG)
/ Beat Burgmaier Architekten AG

Anhang C – C1 Übersicht Zonenänderungen Teilrevision / C2 Zonenbilanz

Beilagen

Beilage A – Ausführungsprojekt Triesenberg Grosssteg, Steg innerorts, Amt für Tiefbau und Geoinformation, 03.04.2024

Beilage B – Grundlagenkarte Gewässerabstand (Bilanz Alpwirtschafts- / Grünzone innerhalb Gewässerabstand)

Beilage C – Grundlagenkarte Alpwirtschafts- / Grünzone (Bilanz Gesamtfläche)

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Anlass

Die Gemeinde Triesenberg hat für das Gebiet Steg einen Richtplan erarbeitet. Der Richtplan Steg regelt neben der Bebauung namentlich auch die Erschliessung, Parkierung und die Freihaltung. Entlang der Siedlung Steg führt die Durchgangsstrasse nach Malbun. Zumindest saisonal und an Wochenenden ist diese stark befahren. Die Gesamtsituation im Bereich des Siedlungsgebiets ist unbefriedigend, so namentlich auch hinsichtlich der Gestaltung des Strassenraums.

Unter der Federführung des Amts für Tiefbau und Geoinformation (ATG) hat das Land im Bereich der Kernzone Steg (vgl. Abb. 1) ein Projekt zur Strassenraumgestaltung für die Durchgangsstrasse nach Malbun erarbeitet. Das Strassenbauprojekt umfasst eine Anpassung der Linienführung sowie verschiedene Massnahmen in den Bereichen Verkehrssicherheit, Strassenraumgestaltung und Parkierung.

Im Zuge der Umsetzung des Strassenbauprojekts soll weiter ein Infrastrukturgebäude mit gedecktem Wartebereich für die Bushaltestelle sowie ein Technikraum der Liechtensteinischen Kraftwerke (LKW) für das angrenzende Fassungsbauwerk Milbunerbach realisiert werden.

Die Umsetzung des Strassenbauprojekts und die Realisierung des Infrastrukturgebäudes bedingt eine Anpassung der Nutzungsplanung. Neben dieser Anpassung steht beim Zonenplan Steg generell eine Überprüfung und allfällige Anpassung der Flächenausscheidungen im Zonenplan hinsichtlich der Erschliessungs- und Parkierungsflächen an. Dies erfolgt im Rahmen einer umfassenderen Revision des Zonenplans Steg und ist nicht Gegenstand der vorliegenden, projektbezogenen Teilrevision.



Abb. 1: Projektperimeter Strassenraumgestaltung Grossteg «Zentrum» (rot)

1.2 Gegenstand und Ziele der Teilrevision

Mit der vorliegenden Teilrevision des Zonenplans Steg erfolgen gestützt auf das Projekt «Strassenraumgestaltung Steg» projektbezogene Anpassungen der Zonierung. Weiter werden die nutzungsplanerischen Voraussetzungen für das geplante Infrastrukturgebäude mit gedecktem Wartebereich für die Bushaltestelle geschaffen.

2 Allgemeines

2.1 Organisation des Planungsträgers

Die Gemeinde Triesenberg beauftragte das Planungsbüro Stauffer & Studach Raumentwicklung, Chur, mit der Teilrevision des Zonenplans.

2.2 Ablauf

- | | |
|--|--------------------------|
| - Erarbeitung Revisionsvorlage | April – Mai 2024 |
| - Vorprüfung | Mai – Juli 2024 |
| - Überarbeitung Projekt Infrastrukturbau | Juli – November 2024 |
| - Überarbeitung Revisionsvorlage | Dez. 2024 / Jan. 2025 |
| - 2. Vorprüfung | Jan. – Feb. 2025 |
| - Prüfung Eingriffsverfahren | Februar / März 2025 |
| - Prüfung Landesalpenkommission | ab April 2025 |
| - Beschluss Gemeinderat | 8. April 2025 |
| - Öffentliche Planaufgabe | 14. April – 16. Mai 2025 |
| - Antrag zur Genehmigung | ... |

2.3 Vorprüfung

2.3.1 Vorprüfung

Der Entwurf der Teilrevision des Zonenplans wurde gemäss Art. 14 BauV dem Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) zur Vorprüfung eingereicht. Mit Vorprüfungsbericht vom 4. Juli 2024 hat das AHR auf der Grundlage einer verwaltungsinternen Vernehmlassung zur vorliegenden Teilrevision Stellung genommen. Eine Übersicht über die wesentlichen Anträge und Hinweise sowie deren Behandlung ist im Anhang A des vorliegenden Berichts enthalten.

2.3.2 2. Vorprüfung

Anschliessend an die Vorprüfung wurde das geplante Infrastrukturgebäude überarbeitet (Redimensionierung Nutzungen), das Strassenbauprojekt blieb ansonsten unverändert. Im Weiteren wurde die Zonierung angepasst, insbesondere betreffend die Zuweisungen zur Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA). Durch die Überarbeitung ergaben sich grundlegende Anpassungen an der

Zonenplanänderung, weshalb die Gemeinde beschlossen hatte, die Vorlage beim Land zur erneuten Vorprüfung einzureichen.

Mit Mail vom 12. Februar 2025 hat sich das AHR auf der Grundlage einer verwaltungsinternen Vernehmlassung zur überarbeiteten Teilrevision positiv geäußert, beantragte eine Korrektur der Kernzone im Strassenbereich (wurde durch Gemeinde vorgenommen) und machte Hinweise für das weitere Verfahren (Eingriffsverfahren und Gesuch Landesalpenkommission).

2.4 Beschlussfassung

Der Gemeinderat behandelte die Teilrevision anlässlich seiner Sitzung vom 8. April 2025 und verabschiedete sie zu Händen der öffentlichen Planauflage.

2.5 Öffentliche Planauflage

Die öffentliche Planauflage nach Art. 13 Baugesetz erfolgt mit Anzeige für die Dauer von 30 Tagen vom 14. April 2025 bis 16. Mai 2025. Während der Auflagefrist können betroffene Grundeigentümer schriftlich und begründet Einsprache bei der Gemeinde erheben.

2.6 Antrag zur Genehmigung

3 Strassenbauprojekt

3.1 Strassenraumgestaltung Steg

Konzeptionell sieht das Strassenbauprojekt (vgl. Anhang B und Beilage A) mehrere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Strassenraumgestaltung sowie der Parkierung vor. Die Massnahmen stützen sich auf die Ziele und Strategien des Richtplans Steg (vgl. Kap. 4.2) und umfassen im Wesentlichen:

- eine angepasste Linienführung (Kurvengeometrie);
- bauliche und gestalterische Massnahmen zur Beeinflussung der Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Durchgangsverkehrs (max. 50km/h);
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgänger (visuell abgesetzter Mehrzweckstreifen, durchgehendes Trottoir nordseitig, punktuelle Beleuchtung);
- Gestaltung eines zusammenhängenden, öffentlichen Raums in der Kernzone über die Materialisierung und Reduktion des Anteils der versiegelten Flächen;
- Auflösung der südseitigen Parkierung entlang der Landstrasse (Verlagerung an andere Standorte);
- Ausstattung Bushaltestelle mit gedecktem Wartebereich (vgl. Kap. 3.2).

3.2 Infrastrukturgebäude

Im Bereich des Fassungsbauwerks Milbunerbach ist ein Infrastrukturgebäude mit gedecktem Wartebereich für die Bushaltestelle geplant (Stand Vorprojekt, vgl. Abb. 3 bis Abb. 4). Der Standort für das Infrastrukturgebäude wird separat abparzelliert. Entsprechend den richtplanerischen Vorgaben hinsichtlich der baulichen Einordnung wird das Infrastrukturgebäude als eingeschossige Baute mit einem Satteldach ausgebildet. Das Gebäude umfasst rund 30 m² Geschossfläche und umfasst:

- gedeckter Wartebereich Bushaltestelle;
- Technikraum Fassungsbauwerk Milbunerbach der Liechtensteinischen Kraftwerke (LKW).

Auf die weiteren angedachten Nutzungen wurde aufgrund der Ergebnisse der Vorprüfung verzichtet, dies umfasst namentlich ein öffentliches WC sowie eine Umkleidekabine für Langläufer.

Die Nutzungen – gedeckter Wartebereich in Verbindung mit der Bushaltestelle sowie der Technikraum der LKW des Fassungsbauwerks – sind standortgebunden. Die Standortgebundenheit des Technikraums begründet sich im betrieblichen Zusammenhang zum Fassungsbauwerk. Betreffend die Bushaltestelle wurden verschiedene Standorte im Bereich des Zentrums Grosssteg durch das ATG geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass sich vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtwinkel) der vorgesehene Standort als einzig möglicher Standort für eine Bushaltestelle in Fahrtrichtung Malbun als geeignet erweist.

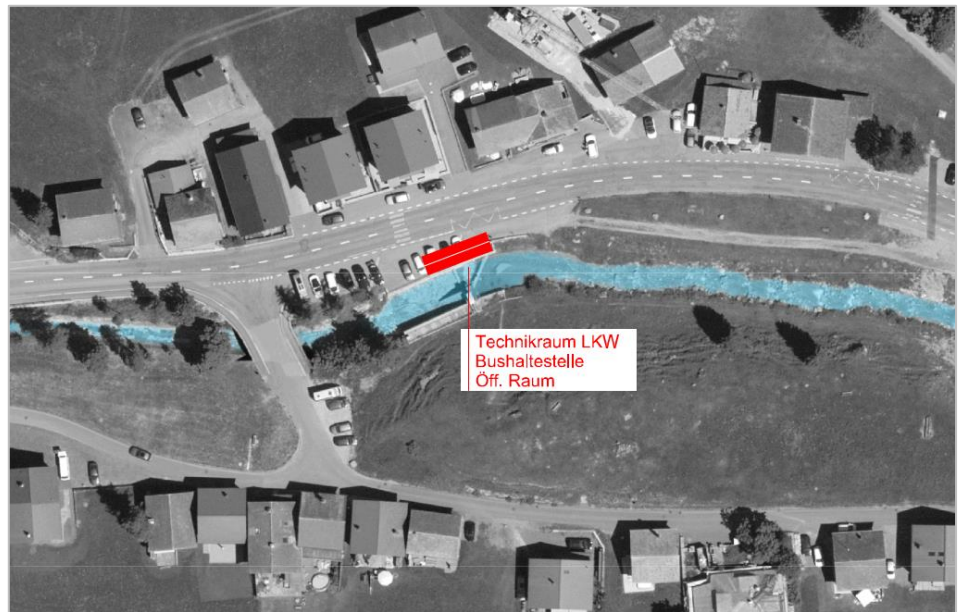


Abb. 2: Standort geplantes Infrastrukturgebäude Grossteg Zentrum

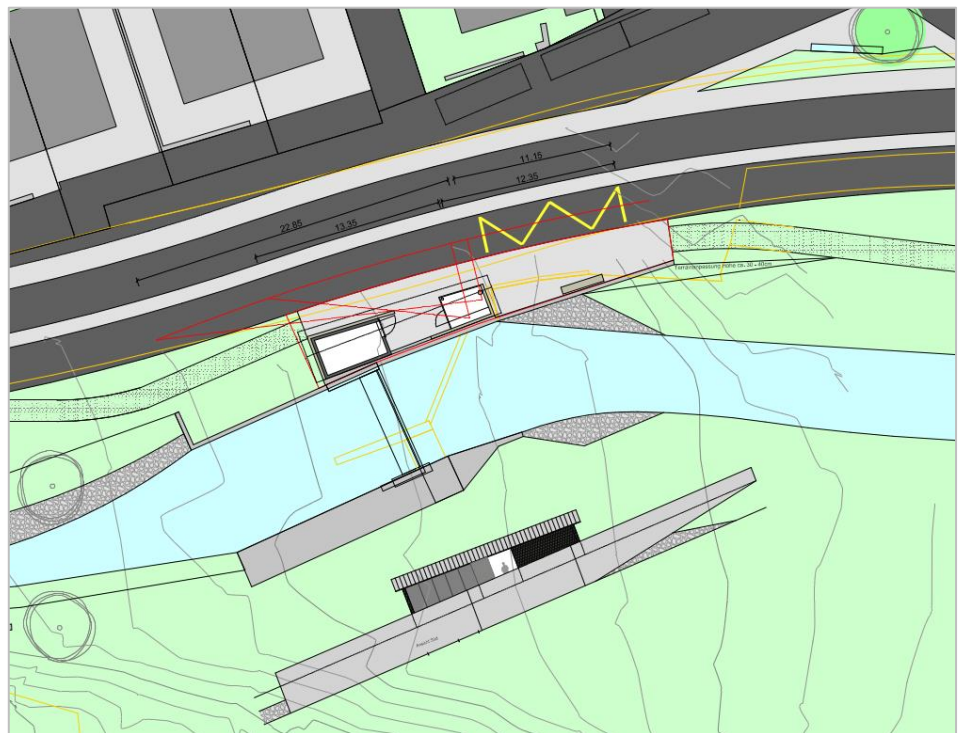


Abb. 3: Situation Infrastrukturgebäude (Vorprojekt Beat Burgmaier Architekten AG, 10.04.2024)

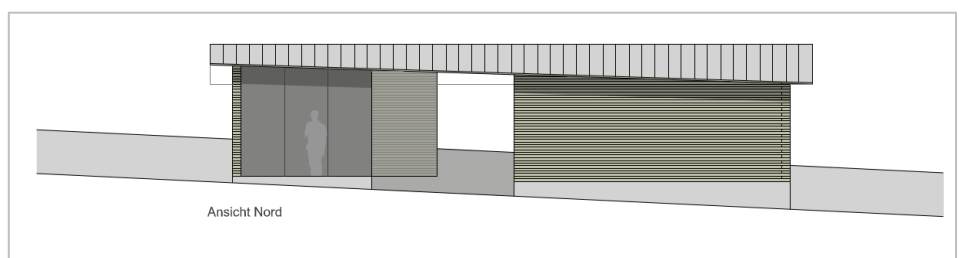


Abb. 4: Ansicht Seite Landstrasse; Infrastrukturgebäude

4 Planungen und Grundlagen

4.1 Landesrichtplan / Raumkonzept Liechtenstein

Gestützt auf das Raumkonzept Liechtenstein 2020 ist das Land Liechtenstein derzeit daran, den Landesrichtplan aus dem Jahr 2011 gesamthaft zu überarbeiten.

Im Raumkonzept ist das Gebiet Steg dem «Naturnahen Siedlungsraum» bzw. «Berggebiet» zugewiesen (vgl. Abb. 5). Gemäss Strategie des Raumkonzepts sollen vorhandene Tourismus- und Freizeitnutzungen landschaftsverträglich und massvoll weiterentwickelt werden. Neue Nutzungen sowie neue Infrastrukturanlagen für den Tourismus sind räumlich im Bereich des bestehenden Siedlungsgebiets bzw. angrenzend zu konzentrieren. Weiter sollen die Dorfkerne aufgewertet und die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr gestärkt werden.

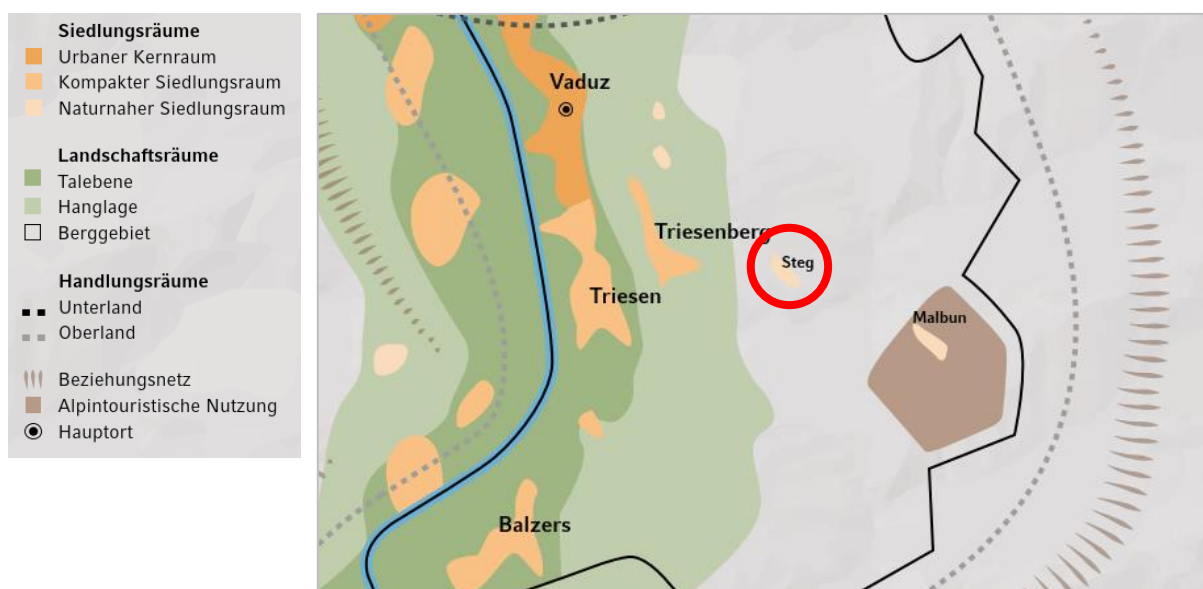


Abb. 5: Auszug Raumkonzept 2020, Raumtypen, Gebiet Steg (rot)

4.2 Richtplan Steg

Am 9. April 2019 beschloss der Gemeinderat Triesenberg für das Gebiet Steg einen Richtplan, welcher von der Regierung mit Beschluss vom 24. November 2020 genehmigt wurde. Der Richtplan Steg umfasst Ziele, Strategien und verschiedene Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft sowie Erholung. Das Vorhaben bzw. die vorliegende Teilrevision hat Bezug zu folgenden konkreten Massnahmenblättern und Zielsetzungen gemäss Richtplan Steg:

Bereich	Inhalte
Siedlung - Massnahmenblatt (S1)	- Entwickeln und Gestalten des öffentlichen Raums als Rangier-, Zugangs-, Treffpunkt und Warteraum; - Bündeln öffentlicher Funktionen entlang der Landstrasse; - Begegnungszone zwischen Fahrbahnrand und Fassade erhalten; - Bereiche des öffentlichen Raums in der Kernzone beibehalten; - Sicherstellung Anbindung an öffentlichen Verkehr.
Verkehr - Massnahmenblatt (V1)	- Entwickeln und Gestalten von verkehrsberuhigenden Massnahmen entlang der Landstrasse (Temporeduktion); - Entwicklung und Gestaltung öffentlicher Raum in der Kernzone, der funktionalen Querbeziehungen und Attraktivierung der Bushaltestellen.
Verkehr - Massnahmenblatt (V2)	- Verbessern der Anbindung des öffentlichen Verkehrs an die Erholungsnutzungen im Winter und Sommer; - Umsetzung Witterungsschutz für ÖV-Fahrgäste; - Für das Ortsbild Steg angepasste Bushaltestellen.
Verkehr - Massnahmenblatt (V3)	- Optimieren der bestehenden Parkierungsflächen, mit guter Integration ins Landschaftsbild und geeigneter verkehrstechnischer Erschliessung.
Verkehr - Massnahmenblatt (V4)	- Optimierung der Verkehrssicherheit, Querungsmöglichkeiten Landstrasse.
Erholung - Massnahmenblatt (E1)	- Definition und Sicherung der Anbindung der Langlaufloipe an den öffentlichen Verkehr in der Kernzone.
Natur u. Landschaft Massnahmenblatt (N/L3)	- Erhalten und aufwerten der naturnahen Bereiche der Bachläufe sowie des Stausees; - Umsetzung landschaftsverträglicher Lösungen bei Erneuerungs- und Anpassungsarbeiten der Fassungsbauwerksanlagen; - Entschärfung Naturgefahrensituation für die Kernzone Grosssteg anstreben.
Natur u. Landschaft Massnahmenblatt (N/L7)	- Koordinierte Entwicklung und Ausgestaltung des bachumgebenden Landschaftsraums (Abstimmung verschiedene Interessen).

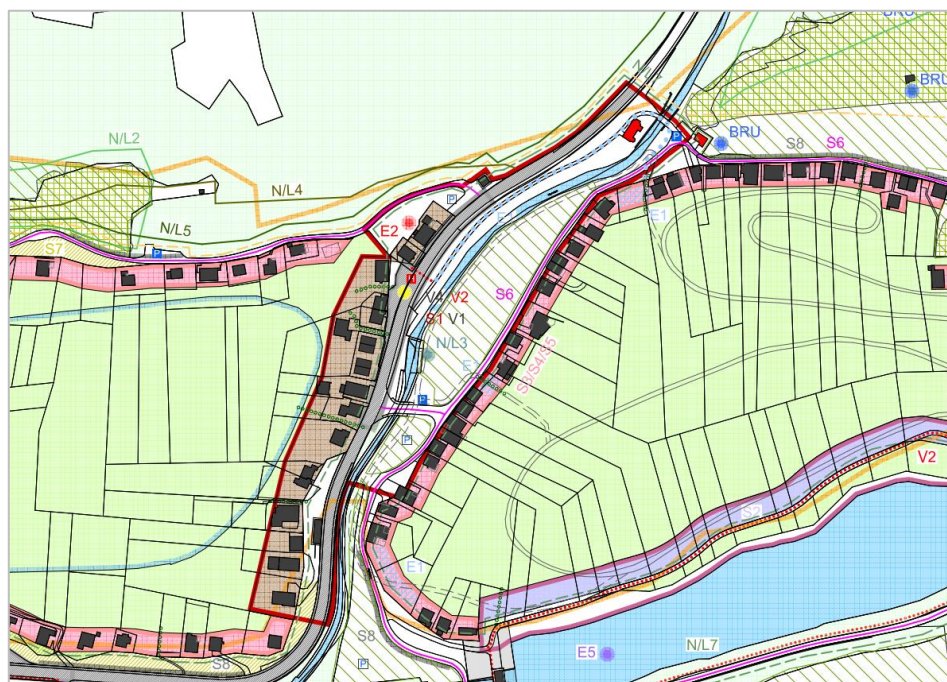


Abb. 6: Auszug Richtplan Steg, Strassenabschnitt Kernzone Steg

Die vorliegende Teilrevision bzw. das der Teilrevision zugrunde liegende Vorhaben entspricht den Planungsabsichten gemäss Richtplan Steg.

4.3 Nutzungsplanung Triesenberg

Die Nutzungsplanung der Gemeinde Triesenberg gliedert sich in das «rheintalseitige Gemeindegebiet» sowie in die Gebiete «Steg» und «Malbun». Vorliegend erfolgt eine projektbezogene Anpassung des Zonenplans Steg.

4.4 Gesetzgebung

4.4.1 Baugesetz

Gewässerabstand

Gemäss Art. 50 Abs. 1 BauG haben Bauten und Anlagen gegenüber öffentlichen Gewässern einen Mindestabstand von 10.00 m einzuhalten. Gemäss Abs. 7 kann die Baubehörde bei öffentlichen Bauten und Anlagen sowie bei Revitalisierungsmassnahmen und naturnahen Gestaltungen Ausnahmen zulassen, wenn die Standortgebundenheit der bewilligungspflichtigen Bauten nachgewiesen wird. Nach Abs. 6 ist die Terrain- und Gartengestaltung zwischen Bauwerk und Gewässer derart vorzunehmen, dass der Gewässerunterhalt nicht behindert wird.

Das im Bereich Fassungsbauwerk Milbunerbach geplante Infrastrukturgebäude mit gedecktem Wartebereich für die Bushaltestelle kommt innerhalb des Gewässerabstands zu liegen (vgl. Abb. 7). Dabei handelt es sich um eine öffentliche Baute (Technikraum LKW Fassungsbauwerk Milbunerbach, Bushaltestelle). Aufgrund der Fassungsbauwerksnutzung ist der betreffende Gewässerbereich vollständig

verbaut, weshalb durch das geplante Infrastrukturgebäude aus ökologischer Sicht in der Beurteilung der Gemeinde keine negativen Einwirkungen auf das Gewässer resultieren. Zudem erweisen sich die vorgesehenen Nutzungen als standortgebunden (vgl. Kap. 3.2).

Im Weiteren erfolgt die Realisierung des Infrastrukturgebäudes in Abstimmung auf den gleichzeitigen Umbau des Fassungsbauwerks inkl. Umsetzung von Hochwasserschutzmassnahmen im Bereich der Kernzone. Die Hochwasserschutzmassnahmen haben zum Ziel, die Gefährdung gegenüber dem jetzigen Zustand zu minimieren (vgl. Kap. 4.5).

Aus ortsbaulichen Gründen sollen diese Nutzungen in einem Gebäude unterbracht werden.

Die baurechtliche Prüfung erfolgt im Rahmen des separaten Baubewilligungsverfahrens und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Teilrevision.



Abb. 7: Situation Fassungsbauwerk Milbunerbach, Standort geplantes Infrastrukturgebäude (rot),
Quelle: Google Street View, Fabien Heitz 2022

Strassenabstand

Gemäss Art. 52 Abs. 1 lit a BauG beträgt der Mindestabstand für Bauten und Anlagen, gegenüber Landstrassen 4.50 m (Messung ab Grundstücksgrenze). Das geplante Infrastrukturgebäude mit gedecktem Wartebereich für die Bushaltestelle liegt innerhalb des minimalen Strassenabstands. Dabei handelt es sich um eine öffentliche, standortgebundene Baute (gedeckter Wartebereich Bushaltestelle, Technikraum LKW). Derzeit liegt ein Vorprojekt vor, welches betreffend Strassenabstand noch optimiert wird (vgl. Kap. 3.2). Aufgrund der ortsbaulichen Gegebenheiten sind die Platzverhältnisse beschränkt.

Die baurechtliche Prüfung erfolgt im Rahmen des separaten Baubewilligungsverfahrens und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Teilrevision.

4.4.2 Gesetz zum Schutz von Natur und Landschaft

Gemäss dem Gesetz zum Schutz von Natur und Landschaft vom 23. Mai 1996 (NSchG) werden Eingriffe in die Natur und Landschaft bewilligt, wenn Beeinträchtigungen vermieden oder im erforderlichen Mass ausgeglichen werden können und die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft nicht überwiegen. Die entsprechenden Nachweise für die Beurteilung und Bewilligung von Eingriffen sind im Rahmen des Eingriffsverfahrens zu erbringen. Eingriffe gemäss Art. 13 Abs. 3 NSchG bedürfen der einvernehmlichen Bewilligung von Regierung und Gemeinde.

Von der ungeschmälernten Erhaltung schützenswerter Lebensräume darf ausnahmsweise abgewichen werden, sofern ein übergeordnetes Interesse dies erfordert und keine anderen Lösungen möglich sind. In diesen Fällen sind Ausgleichsmassnahmen oder gleichwertige Ersatzmassnahmen zu treffen.

Die Prüfung zur Durchführung eines Eingriffsverfahrens erfolgte nach der zweiten Vorprüfung zur vorliegenden Teilrevision. Das Amt für Umwelt (AU, Fachstelle Natur und Landschaft) hält in seiner Stellungnahme vom 26. März 2025 fest, dass durch die vorliegende Zonenplanänderung keine wesentlichen Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft resultieren und es somit keiner Durchführung eines Eingriffsverfahrens bedarf. Auch die Gemeinde sieht keinen Bedarf für die Durchführung eines Eingriffsverfahrens. Im Weiteren weist das AU in Ihrer Stellungnahme für das Folgeverfahren darauf hin, dass vor der baulichen Umsetzung der geplanten Bauten und Anlagen (Strassenanpassungen, Parkplätze und den Wartebereich Bushaltestelle / Infrastrukturgebäude mit Technikraum) die Durchführung eines Eingriffsverfahrens nach Art. 12 NSchG dannzumal zu prüfen ist. Dies, da diese Vorhaben nach der Genehmigung der Zonenplanänderung ausserhalb der Bauzone liegen werden.

4.4.3 Landwirtschaft

Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Förderung der Alpwirtschaft (AWFV) sind Weideflächen nach Möglichkeit zu erhalten. Eine Zweckentfremdung ist nur aus Gründen des öffentlichen Interesses zulässig und bedarf der vorgängigen Bewilligung der Landesalpenkommission.

Flächenbilanz Alpwirtschafts- / Grünzone

Im Rahmen der vorliegenden Teilrevision erfolgen – gestützt auf das Strassenbauprojekt – verschiedene Neu-Zuweisungen bzw. Entlassungen aus der Alpwirtschafts- / Grünzone. Innerhalb des Gewässerabstands verändert sich die Fläche der Alpwirtschafts- / Grünzone zu Gunsten derselben (rund +50 m²).

Flächenbilanz Alpwirtschafts- / Grünzone	Veränderung (m ²)
Fläche neu in Alpwirtschafts- / Grünzone	+494.3
Fläche neu nicht in Alpwirtschafts- / Grünzone	-699.5
Total	-205.2

In der Gesamtbetrachtung reduziert sich die Alpwirtschafts- / Grünzone um rund 200 m². Aus Sicht der Gemeinde ist dabei zu bemerken, dass im rechtskräftigen Zonenplan eine grössere Fläche der bestehenden Landstrasse der Alpwirtschafts- / Grünzone zugewiesen ist. Eine landwirtschaftliche Nutzung ist in diesem Bereich faktisch nicht möglich. Im Rahmen der vorliegenden Zonenanpassungen entfällt somit ein wesentlicher Teil der Reduktion der Alpwirtschafts- / Grünzone auf diese Fläche im Umfang von rund 300 m².

Für weitere Informationen siehe Beilagen B und C, für Ausführungen zu den Änderungen der versiegelten Flächen siehe nachstehend.

Flächenbilanz versiegelte Flächen

Der Umfang der versiegelten Flächen nach Umsetzung des Strassenbauprojekts verringert sich gegenüber dem Bestand um rund -235 m² (ohne Berücksichtigung der Zonenzuweisungen in der Nutzungsplanung). Gesamthaft reduziert sich der Umfang der versiegelten Flächen unter Berücksichtigung der Zonenplanänderung innerhalb der Alpwirtschafts- / Grünzone um rund -350 m².

Flächenbilanz versiegelte Flächen			
	Strassenbauprojekt (ohne Zonierung)	innerhalb Grünzone Zonenplan rechtskräftig	innerhalb Grünzone nach Revision
versiegelte Fläche Bestand (m ²)	3748.5	647.8	578.0
versiegelte Fläche Strassenprojekt (m ²)	3513.3	717.3	225.5
Flächenbilanz	-235.2	69.5	<u>-352.5</u>

Die Landesalpenkommission wird um eine Bewilligung zu den vorliegenden Anpassungen der Alpwirtschafts- / Grünzone im Rahmen der vorliegenden Teilrevision sowie den geplanten baulichen Massnahmen im Zusammenhang mit dem Strassenbauprojekt ersucht.

4.5 Naturgefahren

4.5.1 Grundlagen

Im rechtskräftigen Zonenplan Steg ist die Gefahrenzone gemäss Gefahrenkartierung 1999 ausgeschieden. Zwischenzeitlich liegt für das Alpengebiet von Triesenberg eine aktualisierte Kartierung von 2019 vor. Auf eine Anpassung der Ausscheidung der Gefahrenzonen im Rahmen der vorliegenden projektbezogenen Teilrevision wird verzichtet. Dies begründet sich damit, dass die Neubeurteilung der Gefährdung durch Hochwasser des Milbunerbachs in Verbindung mit der Sanierung des Fassungsbauwerks und Umsetzung der Hochwasserschutzmassnahmen Milbunerbach erst nach deren Fertigstellung durch das zuständige Amt für

Bevölkerungsschutz vorgenommen und infolge im Zonenplan zweckmässig umgesetzt werden kann.

Zudem sind im Bereich «Oberem Zu» derzeit Schutzmassnahmen gegen Steinschlag in Diskussion (Gemeinde, Alpgenossenschaft Kleinsteg). Die Umsetzung von Schutzmassnahmen würde die Gefährdung durch Steinschlag im Gebiet erheblich verbessern bzw. die Ausscheidung der Gefahrenzonen massgebend beeinflussen. Die Anpassung der Gefahrenzonen im Zonenplan auf der Grundlage einer Neubeurteilung nach Umsetzung von Schutzmassnahmen gegen Steinschlag wird aus Sicht der Gemeinde als zweckmässig erachtet.

4.5.2 Standort Infrastrukturgebäude

Gemäss Gefahrenkartierung liegt der Standort des geplanten Infrastrukturgebäudes innerhalb der roten Gefahrenzone mit erheblicher Gefährdung (vgl. Abb. 8). Die Gefährdung resultiert aus der Hochwassergefahr, im Weiteren ist der Bereich durch Oberflächenabfluss gefährdet (vgl. Abb. 9). Innerhalb der roten Gefahrenzone gilt gemäss Art. 15 Bauordnung Steg ein Bauverbot für Neubauten.

Im Zuge des Umbaus des Fassungsbauwerks Milbunerbach werden Hochwasserschutzmassnahmen umgesetzt, sodass eine Verminderung der Gefährdung erreicht wird. Damit kann nach derzeitigem Kenntnisstand voraussichtlich die Gefährdung von «erheblich» (rote Gefahrenzone) auf «mittel» (blaue Gefahrenzone) vermindert werden. Demzufolge ist der Bau des geplanten Infrastrukturgebäudes dannzumal unter der Voraussetzung von Objektschutzmassnahmen möglich. Die Neubeurteilung der Gefährdung durch das Amt für Bevölkerungsschutz (ABS) ist aufgrund des laufenden Sanierungsprojekts Fassungsbauwerk Milbunerbach mit Umsetzung Hochwasserschutzmassnahmen noch ausstehend (vgl. Kap. 4.5.1).

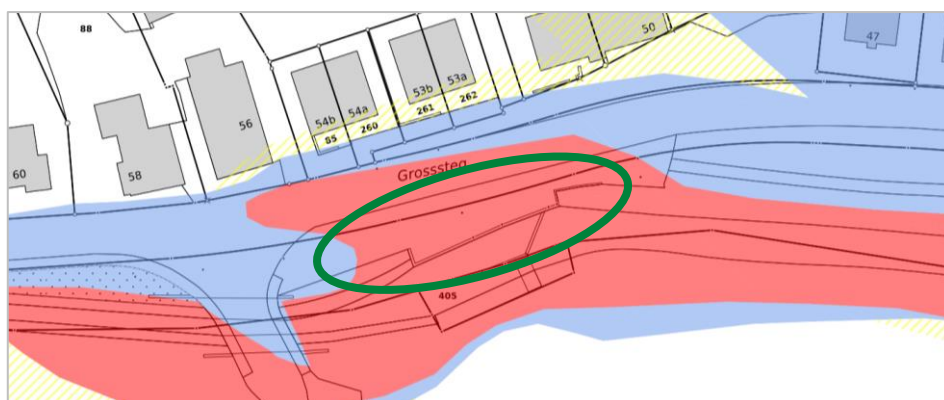


Abb. 8: Auszug Gefahrenkartierung, Standort geplantes Infrastrukturgebäude (grün)



Abb. 9: Auszug Gefährdungskarte Oberflächenabfluss, Standort geplantes Infrastrukturgebäude (grün)

4.6 Archäologischer Perimeter

Aufgrund der Lage innerhalb des archäologischen Perimeters sind alle Arten von Erdbewegungen mindestens 14 Tage vor ihrer Durchführung der Abteilung Archäologie des Amts für Kultur zu melden (Art. 23 Kulturgütergesetz). Grundsätzlich wird bei Bauvorhaben auf Grundstücken innerhalb des archäologischen Perimeters eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit der Abteilung Archäologie empfohlen. Dies zwecks rechtzeitiger Koordination sowie Abstimmung von Terminen und Arbeitsabläufen.

5 Umsetzung in der Nutzungsplanung

5.1 Teilrevision Zonenplan Steg

Gestützt auf das Strassenbauprojekt sowie das Vorprojekt Infrastrukturgebäude mit gedecktem Wartebereich für die Bushaltestelle erfolgen Anpassungen der Zonenzuweisung im Zonenplan Steg.

Die wesentlichen Änderungen umfassen Arrondierungen und Umlagerungen des übrigen Gemeindegebiets bzw. nicht zonierte Gebiets, der Kernzone, der Parkplatzzone sowie der Alpwirtschafts- / Grünzone. Die Platzsituation westlich des Restaurants «Bergstübli» (Teilfläche Grundstück Nr. 320) wird gemäss Entwicklungsstrategie des Richtplans Steg der Zone für öffentliche Anlagen zugewiesen (vgl. Abb. 10).

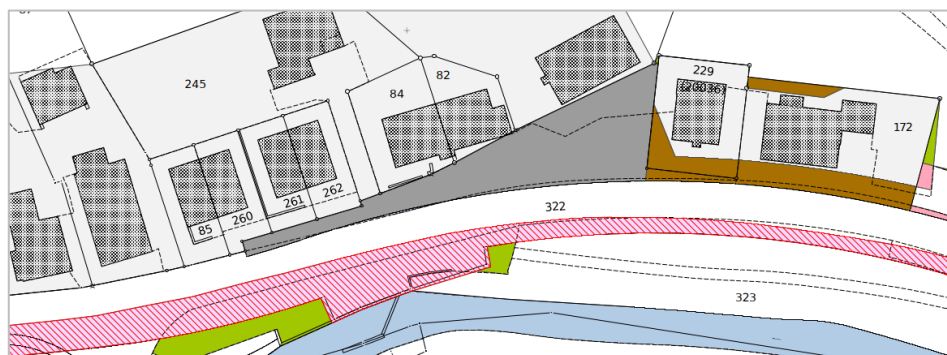


Abb. 10: Zuweisung Platzsituation Grundstück Nr. 320 zur ZöBA

Im Rahmen der vorliegenden Teilrevision werden jene Flächen, welche die Landstrasse sowie die Trottoirs umfassen, im Wesentlichen dem übrigen Gemeindegebiet bzw. dem nicht zonierte Gebiet gemäss bisheriger Systematik zugewiesen (Aufhebung bestehende Grundnutzung zwecks Zuweisung zum nicht zonierte Gebiet). Im Zuge der anstehenden gesamthaften Überprüfung der Erschliessungs- und Parkierungsflächen im Gebiet Steg (separate Teilrevision) werden Strassen- und Trottoirflächen der Grunderschliessung der neu einzuführenden Zone «Verkehrsfläche (innerhalb / ausserhalb Bauzone)» gemäss neuer Praxis des Landes dannzumal zugewiesen. Die Zuweisung zum nicht zonierte Gebiet umfasst auch den Standort für die geplante Infrastrukturbau.

Eine detaillierte Übersicht sämtlicher vorliegender Zonenänderungen sowie eine Zonenbilanz kann dem Anhang C entnommen werden.

Rechtskräftiger Zonenplan (Hinweis)

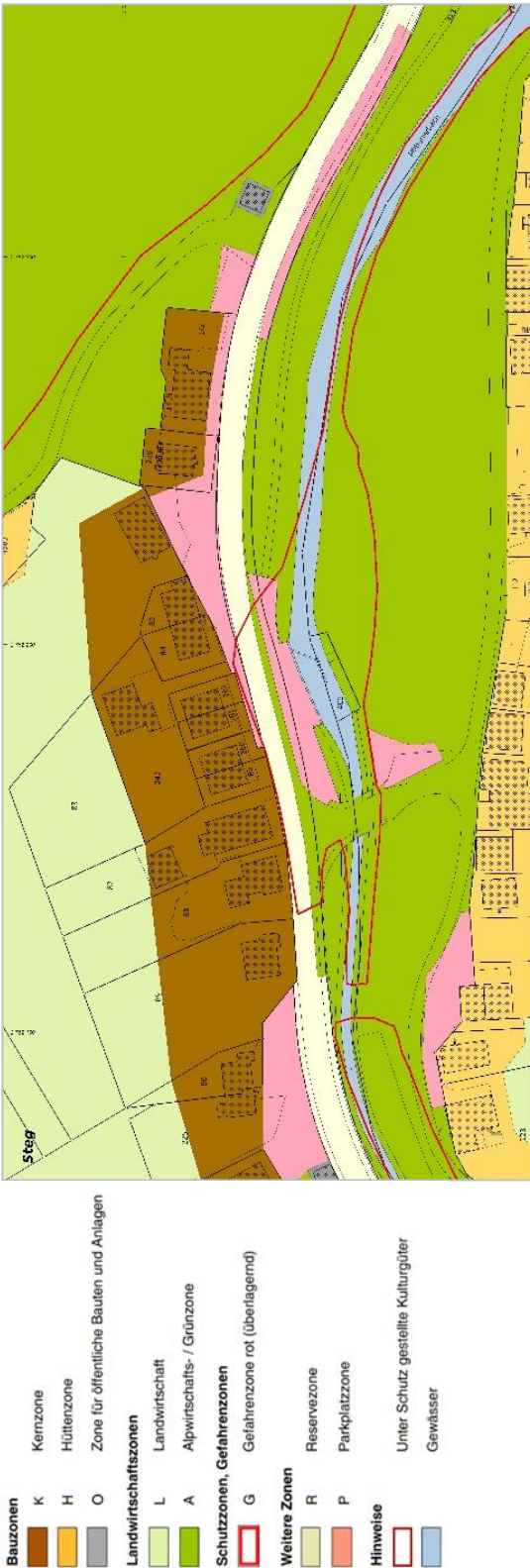


Abb. 11: Rechtskräftiger Zonenplan Steg

Änderung Zonenplan (Festsetzungen)



Abb. 12: Geplante Änderungen im Zonenplan Steg

Änderung Zonenplan (Festsetzungen integriert in rechtskräftigen Zonenplan)

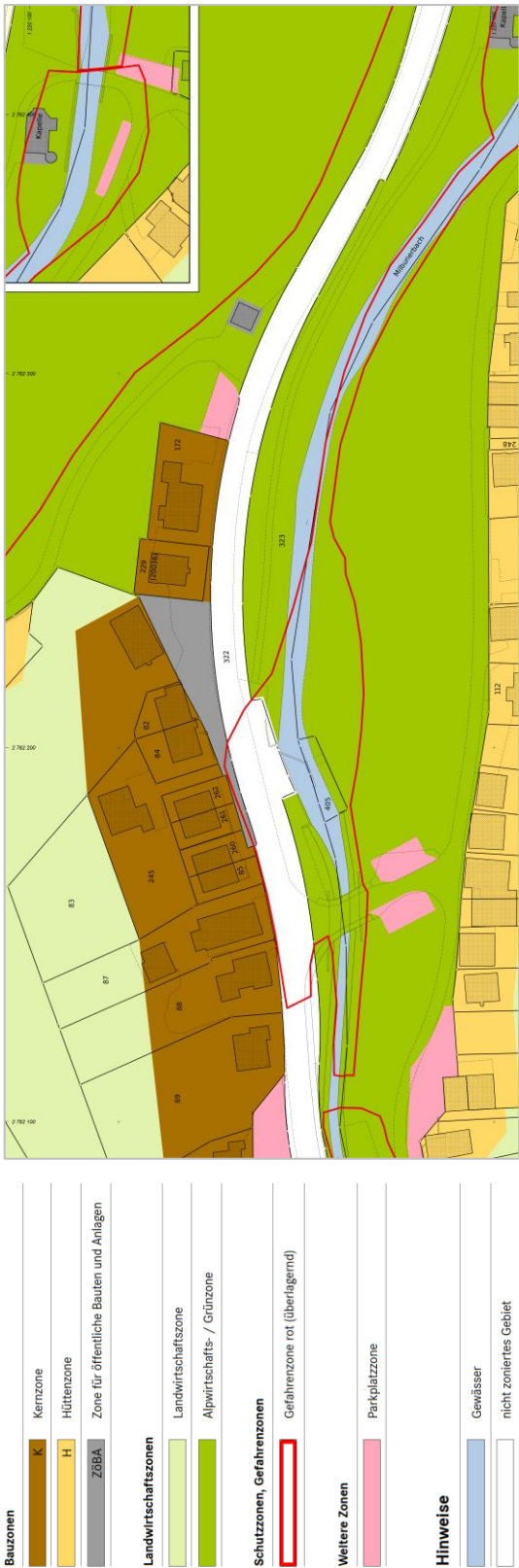


Abb. 13: Geplante Änderungen integriert in rechtskräftigen Zonenplan Steg

6 Schlussbemerkung

Mit der vorliegenden Teilrevision des Zonenplans erfolgt die Anpassung der Zonierung in Abstimmung auf das Projekt «Strassenraumgestaltung Steg» sowie die Schaffung der nutzungsplanerischen Voraussetzungen für das geplante Infrastrukturgebäude mit gedecktem Wartebereich für die Bushaltestelle. Mit dem Strassenraumgestaltungsprojekt erfolgen im Wesentlichen Massnahmen betreffend das Temporegime und die Verkehrssicherheit, die Neu-Organisation der Parkierung sowie eine gestalterische Aufwertung der Kernzone Steg. Weiter erfolgen Infrastruktur-Verbesserungen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Die Anpassung der Strasseninfrastruktur sowie Verbesserungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Gebiet Steg entspricht den Zielen und Strategien der Richtplanung. Dabei handelt es sich um Vorhaben von öffentlichem Interesse. Aus Sicht der Gemeinde ist die vorliegende Anpassung zweckmässig und steht in Übereinstimmung mit den Entwicklungsabsichten der Gemeinde.

Chur, Februar 2025, Stauffer & Studach Raumentwicklung / ba, cn

Anhang A

Übersicht Ergebnisse Vorprüfung und Behandlung

Antrag / Hinweis	Behandlung
Bauvorhaben Infrastrukturgebäude 1) Die Standortgebundenheit für die vorgesehenen Nutzungen, mit Ausnahme der Anlagen des Fassungsbauwerks Milbunerbach, wird als nicht gegeben beurteilt.	1) Im Anschluss an die Vorprüfung wurde das Infrastrukturgebäude redimensioniert. Neu werden nur noch die Anlage des Fassungsbauwerks sowie der gedeckte Bereich der geplanten Bushaltestelle im Infrastrukturgebäude untergebracht. Die Standortgebundenheit der Bushaltestelle begründet sich in der Verkehrssicherheit, aufgrund der einzuhaltenden Sichtwinkel besteht kein geeigneter alternativer Standort im Bereich des Zentrums Grosssteg (vgl. Kap. 3.2).
Zonenplan 1) Die Parkplatzzone inmitten der Kernzone soll aufgelöst und im Sinne des Richtplans Steg zwecks der öffentlichen Nutzung der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) oder der Kernzone zugewiesen werden. 2) Die vorgesehene Ausscheidung der ZöBA innerhalb des Gewässerabstands und der roten Gefahrenzone ist nicht möglich. 3) Der Entlassung von Flächen aus der Alpwirtschafts- / Grünzone innerhalb des Gewässerabstands von 10.0 m kann nicht zugestimmt werden. 4) Die Zuweisung der Strassenflächen ist mit dem rechtskräftigem Zonenplan abzustimmen (nicht zonierte Gebiet anstelle Zuweisung übriges Gemeindegebiet).	1) Die betreffende Fläche wird der ZöBA zugewiesen. 2) Auf die Festlegung der ZöBA wird in Folge der Redimensionierung Infrastrukturbau (vgl. Kap. 3.2) verzichtet. 3) Bei besagten Flächen innerhalb des Gewässerabstands von 10.0 m handelt es sich im Wesentlichen um bereits versiegelte Strassen- und Parkierungsflächen sowie untergeordnete Arrondierungen in Folge der neuen Strassen- und Parkierungsflächen-Geometrien gemäss Strassenbauprojekt. Aus Sicht der Gemeinde wird eine Zuweisung dieser Flächen zur Alpwirtschafts- / Grünzone nicht als zweckmässig erachtet, zudem wird innerhalb des Gewässerabstands die Gesamtfläche der Alpwirtschafts- / Grünzone im Zuge der vorliegenden Zonenänderungen um insgesamt rund 50 m ² vergrössert. Daher wird an der vorliegenden Zuweisung zum nicht zonierte Gebiet festgehalten, dies auch im Hinblick auf die gesamthafte Überprüfung und allfällige Anpassung der Flächenausscheidungen im Zonenplan hinsichtlich der Erschliessungs- und Parkierungsflächen im Gebiet Steg (vgl. Kap. 1.1). 4) Die Zonenzuweisung wird im Sinne des Antrags angepasst.

Antrag / Hinweis	Behandlung
5) In der vorliegenden Teilrevision ist die Gefahrenzone gemäss Gefahrenkartierung 1999 berücksichtigt. Die Gefahrenzone ist auf die Gefahrenkartierung 2019 abzustimmen.	5) Auf eine Anpassung der Ausscheidung der Gefahrenzone wird vorliegend verzichtet, weitere Informationen siehe Kap. 0).
Planungsbericht 1) In Bezug auf die Festlegungen des Richtplans Steg ist im Planungsbericht darzulegen, weshalb die vorgesehenen Infrastrukturen anstelle bachseitig nicht in der Kernzone umgesetzt werden können. 2) Für das inneralpine Gebiet wird gemäss Richtplan Steg ein Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben. Falls ein solches besteht, ist dieses der vorliegenden Teilrevision beizulegen.	1) Die bachseitig geplante Infrastrukturbaute wird auf die standortgebundenen Infrastrukturen beschränkt, weitere Ausführungen vgl. Kap. 3.2. 2) Derzeit liegt noch kein Mobilitätskonzept vor.
Weitere Themen <u>Landwirtschaft</u> 1) Im Zuge der vorliegenden Zonenänderungen erfolgt eine Verringerung der Alpwirtschafts- / Grünzone, welche Einfluss auf die kartierten Weideflächen innerhalb des Bewirtschaftungsplans der Alpe Kleinsteg hat und zu einer Reduktion der Stösse führen kann. Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung über die Förderung der Alpwirtschaft sind Weideflächen nach Möglichkeit zu erhalten. Eine Zweckentfremdung ist nur aus Gründen des öffentlichen Interesses zulässig und bedarf der vorgängigen Bewilligung der Landesalpenkommission. <u>Gewässerraum</u> 2) Gemäss Art. 25 Gewässerschutzgesetz (GSchG) sei im Rahmen der vorliegenden Revision der Gewässerraum für den Milbunerbach zu prüfen und festzulegen.	1) Ein entsprechendes Gesuch wird zu gegebenem Zeitpunkt durch die Gemeinde eingereicht. Eine wesentliche Verringerung erfolgt infolge einer neuen Parkierung (Parkplatzzone) auf der orografisch linken Seite des Milbunerbachs im Bereich Fassungsbauwerk. Weitere Ausführungen siehe Kap. 4.4.3. 2) Gemäss Art. 25 Abs. 1 GSchG legt die Regierung im Einvernehmen mit den Gemeinden in einem Plan den Raumbedarf der Fliessgewässer (Gewässerraum), der für die Gewährleistung der ökologischen Funktionen des Gewässers und den Schutz vor Hochwasser erforderlich ist, fest. Im Weiteren haben gemäss Abs. 2 die Landes- und Gemeindebehörden den Raumbedarf der Gewässer sowie die Hochwassergefahrengebiete in ihren Bauordnungen und Zonenplänen sowie bei ihrer übrigen raumwirksamen Tätigkeit zu berücksichtigen. In Art. 17 Abs. 3 lit. a Baugesetz werden zudem die Gemeinden angewiesen, die von der Regierung festgelegten Gewässerräume in ihren Zonenplänen zu übernehmen. Aus Sicht der Gemeinde fehlen einheitliche, für alle Gemeinden verbindliche Regelungen und Vorgaben zur Festlegung des Gewässerraums für sämtliche Gewässer (Zuständigkeit Land / Regierung gemäss Art. 25

Antrag / Hinweis	Behandlung
	Abs. 1 GSchG und 17 Abs. 3 lit. a BauG). Eine vorliegend projektspezifische Festlegung des Gewässer- raums auf Basis fehlender einheitlicher Vorgaben wird – auch im Sinne der Gleichbehandlung der Grundeigentümer – nicht als zweckmässig erachtet, weshalb im Rahmen der vorliegenden Teilrevision darauf verzichtet wird.

Anhang B

Projektbeschreibung Strassenraumgestaltung Steg, Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG) / Beat Burgmaier Architekten AG



AMT FÜR TIEFBAU UND GEOINFORMATION
FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

1/3

Projektbeschreibung - Strassenraumgestaltung Steg

Das Land Liechtenstein plant schon seit längerem, die Durchgangsstrasse nach Malbun zu sanieren. Im Verlauf der Jahre wurden unterschiedliche Konzepte geprüft und der Richtplan Steg verfasst und genehmigt. Auf dieser Basis wurde vom Land das Ingenieurbüro Hoch & Gassner AG und das Architekturbüro Beat Burgmaier Architekten AG für die Ausarbeitung des definitiven Bauprojektes beauftragt. Das Architekturbüro Beat Burgmaier Architekten AG ist für das Konzept sowie die gestalterischen Aspekte zuständig. Das vorliegende Bauprojekt wurde in mehreren Sitzungen mit der Gemeinde (Gemeinderat und Bau- Raumplanungskommission), der Genossenschaft (Versammlung und Alpausschuss) besprochen und weiterentwickelt.

Ausgangslage

Am 24. November 2020 wurde der behördenverbindliche Richtplan Steg genehmigt. In diesem sind folgende Massnahmenblätter enthalten, welche die Strassenraumgestaltung in der Kernzone Steg betreffen und beeinflussen:

Siedlung, Massnahmenblatt S1

- Gestalten des öffentlichen Raumes als Zugangs-, Treffpunkt und Wartefläche
- Begegnungszone zwischen Fahrbahnrand und Gebäude erhalten und gestalten
- Öffentlicher Raum in der Kernzone beibehalten und stärken
- ÖV-Anbindung

Verkehr, Massnahmenblatt V1

- Entwickeln und gestalten von verkehrsberuhigenden Massnahmen
- Input Amt - keine Querschnittveränderungen im Strassenraum wegen Winterdienst (Bsp. Schwellen oder Inseln)
- Entwickeln und gestalten der Querbeziehungen und attraktiveren der Bushaltestellen

Verkehr, Massnahmenblatt V2

- Bushaltestelle soll für das Steger Ortsbild individuell gestaltet werden

Verkehr, Massnahmenblatt V3

- Optimierung der bestehenden Parkplatzflächen mit guter Integration ins Landschaftsbild
- Öffentliche Parkplätze entlang der Landstrasse stellen Sicherheitsrisiko dar

Verkehr, Massnahmenblatt Nr. V4

- Verkehrssicherheit Querungsmöglichkeiten

Natur und Landschaft Nr. N/L3

- Malbunbach-Einleitungsbauwerk Kraftwerk Samina

Analyse

Zuerst wurde eine Analyse betreffend der bestehenden ortsbaulichen Situation im Bereich Kernzone Steg vorgenommen. Es wurde festgestellt, dass auf der Grosssteiger Seite die Bebauung und die Vorzonen direkt an die Landstrasse grenzen und dass bei der Kleinsteger Seite ein markanter Grünraum zwischen Strasse und Bebauung ist. Des Weiteren ist aufgefallen, dass die bestehenden öffentlichen Räume, durch die fehlende Gestaltung / Ausstattung nur schwer zu lesen sind. Zudem fehlt im Moment ein gedecktes Buswartehäuschen mit öffentlichem WC in diesem Bereich. Die Landstrasse wirkt zudem sehr breit, da diese identisch zu den Plätzen materialisiert ist. Die Analyse der bestehenden Parkplatzsituation wurde auf Basis der aktuellen VSS-Norm vorgenommen.

Konzept / Projekt

Ziel ist es, durch mehrere punktuelle Massnahmen, ein kohärentes Ganzes zu erreichen. Auf der Grosssteiger Seite ist ein multifunktionaler öffentlicher Platz mit folgender Nutzung / Ausstattung / Merkmale vorgesehen:

- Gebundene öffentliche Zone, Ausstattung mit Brunnen, Sitzbank und einem Baum
- Restliche Zone, je nach Bedarf, als temporäre Parkierung oder als öffentlicher Raum
- Reduktion der versiegelten Fläche
- Materielle Absetzung des öffentlichen Platzes zum Strassenraum

Für die Platzgestaltung wurden mehrere Varianten ausgearbeitet. Da sich der Platz im Besitz der Genossenschaft befindet soll gemeinsam mit der Gemeinde Triesenberg eine Lösung gefunden werden, um den Platz zu realisieren. Dazu wird der Gemeinderat Stellung nehmen und auf die Genossenschaft zugehen. (deshalb der Vermerk «Vorplatz Grosssteg in Abklärung» auf der Planbeilage - Strassenbau Situation)

Auf der Bachseite wird ein öffentlicher Platz mit folgender Nutzung / Ausstattung / Merkmale vorgesehen:

- Öffentlicher Platz für den Ein- und Ausstieg beim ÖV
- Sammel- und Verteilfläche für Personengruppen
- Attraktive Anbindung an die sommerlichen und winterlichen Wanderwege
- Ausstattung mit Bushaltestelle / WC, Sitzbank, punktueller Beleuchtung der Bushaltestelle
- Gestaltung eines zusammenhängenden öffentlichen Raums in der Kernzone
- Materielle Absetzung des öffentlichen Platzes zum Strassenraum
- Die Wege zum oder vom öffentlichen Platz befinden sich im Grünraum

Strassenraum und Temporeduktion

Da eine Querschnittsveränderung des Strassenraums wegen des Unterhalts kritisch gesehen wird, wurde im Gesamtkonzept stark auf eine visuelle Lösung gesetzt. Die Linienführung wurde angepasst und soll durch die kleineren Kurvenradien dazu beitragen, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht überschritten wird. Zusätzlich setzt eine optische Verengung der Landstrasse folgende Massnahmen:

- Durchgehendes Trottoir nordseitig der Landstrasse zwischen Säga und Bergstübli
- Auflösung der Parkierung an der Landstrasse in der Nähe der Kapelle und dem Einlaufbauwerk

- Materielle Absetzung der öffentlichen Plätze und Grünräume die bis an die Strasse gezogen sind
- Visuell abgesetzter Mittelstreifen entlang der Landstrasse zur Trennung der Fahrbahn und zur Reduktion der optischen Breite (Mittelstreifen befindet sich auf dem gleichen Niveau wie die Strasse und wird wie die Plätze materialisiert)

Materialisierung

Das Materialisierungskonzept soll und muss sich stark mit dem Ort verbinden. Als Referenzgedanke ist ein Fels mit rauer Oberfläche und Flechtenbewuchs herangezogen worden. Für die öffentlichen Plätze ist eine Pflasterung mit einem Guberstein mit offenen Fugen vorgesehen. Für die Trottoire und den Mittelstreifen auf der Landstrasse wird eine Pflasterung mit einem Guberstein mit geschlossenen Fugen vorgesehen. Die Fusswege im Grünraum werden mit grauem Kies oder Rasenschotter erstellt. Die Betonarbeiten (Mauern Einlaufbauwerk usw.) werden in gestocktem Sichtbeton ausgeführt. Die Bushaltestelle wird mit ortstypischen Materialien und Konstruktionen erstellt.

Querung der Landstrasse

Auf einen Fussgängerstreifen wird verzichtet, die Strasse verfügt über eine sehr geringe Anzahl von Überquerungen. Zudem wäre bei einem Fussgängerstreifen eine normgerechte Beleuchtung notwendig, wodurch mindestens zwei Leuchten vor und nach dem Fussgängerübergang benötigt werden.

Parkplätze

Der Parkplätze südseitig der Landstrasse (Kapelle und Einlaufbauwerk) sollen aufgelöst werden. Ersatzparkplätze können auf Genossenschaftsboden im Kleinsteg neu platziert (7 - 8 Parkplätze) werden. Drei weitere Ersatzparkplätze wurden in der Nähe der Kapelle für deren Besucher vorgesehen. Auf Grosssteiger Seite bleiben 12 Parkplätze von den 14 bestehenden erhalten.

Kosten

Die Kosten werden vom Land Liechtenstein getragen. Anpassungen im Bereich der neuen Linienführung werden ebenfalls übernommen. Für die mögliche Gestaltung des Platzes unterm Bergstübli kann das Land keine weiteren Kosten übernehmen.

Resümee

Das vorliegende Konzept / Projekt ist eine kohärente Lösung, welche die Vielzahl an Vorgaben und Bedürfnisse in einer Gestaltung vereint und einen grossen Mehrwert für Steg, die Gemeinde Triesenberg und die Öffentlichkeit bringt.

Matthias Mähr (Projektleiter ATG) / Beat Burgmaier (Architekten AG)

Anhang C

C1 – Übersicht Zonenänderungen Teilrevision

Nr. Grundstück	Zone bisher	Zone neu	Fläche (m ²)
172	Übriges Gemeindegebiet	Kernzone	19.7
172	Parkplatzzone	Kernzone	94.6
172	Alpwirtschafts- / Grünzone	Kernzone	26.7
229	Parkplatzzone	Kernzone	56.9
320	Kernzone	Alpwirtschafts- / Grünzone	10.4
320	Kernzone	Parkplatzzone	8.5
320	Kernzone	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	9.7
320	Parkplatzzone	Alpwirtschafts- / Grünzone	41.5
320	Parkplatzzone	Kernzone	15.4
320	Parkplatzzone	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	475.9
320	Übriges Gemeindegebiet	Kernzone	4.9
320	Übriges Gemeindegebiet	Parkplatzzone	12.2
320	Übriges Gemeindegebiet	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	22.7
322	Alpwirtschafts- / Grünzone	Alpwirtschafts- / Grünzone	0.0
322	Alpwirtschafts- / Grünzone	nicht zoniertes Gebiet	514.2
322	Kernzone	nicht zoniertes Gebiet	2.5
322	Parkplatzzone	nicht zoniertes Gebiet	501.4
322	Gewässer	nicht zoniertes Gebiet	0.0
322	Übriges Gemeindegebiet	Kernzone	0.0
323	Alpwirtschafts- / Grünzone	nicht zoniertes Gebiet	5.0
323	Parkplatzzone	Alpwirtschafts- / Grünzone	224.0
323	Parkplatzzone	nicht zoniertes Gebiet	5.9
323	Gewässer	Alpwirtschafts- / Grünzone	3.7
323	Gewässer	nicht zoniertes Gebiet	5.7
324	Alpwirtschafts- / Grünzone	Parkplatzzone	155.9
324	Parkplatzzone	Alpwirtschafts- / Grünzone	213.8

Gesamtflächenbilanz Zonierung Steg infolge Revision (m2)			
	Zonenplan rechtskräftig	Zonenplanänderung	Differenz
Kernzone	7946.5	8151.6	205.1
Hüttenzone	47008.2	47008.2	0.0
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	3711.4	4219.6	508.3
Parkplatzzone	10934.1	9481.3	-1452.8
Reservezone	6619.7	6619.8	0.0
Alpwirtschafts- / Grünzone	635233.1	635025.1	-208.1
Landwirtschaftszone	245445.8	245445.7	0.0
Gewässer	37809.8	37800.4	-9.5
Übriges Gemeindegebiet	18131.6	19088.9	957.3

