

GEMEINDERICHTPLAN TRIESEN UND VERKEHRSRICHTPLAN TRIESEN

STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG (SUP)

PLANUNGS- UND UMWELTBERICHT

ZUR ÖFFENTLICHEN KONSULTATION BIS 21. AUGUST 2026



Triesen, 30. Juni 2026

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Triesen, Dröschistrasse 4, 9495 Triesen
Verfasser Bericht: Ingenieurbüro Verling AG, Gewerbeweg 15, 9490 Vaduz
SLIV AG Planung & Beratung, Essanestrasse 116, 9492 Eschen

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ankündigung des Verfahrens	5
1.1. Anlass und Handlungsbedarf	5
1.2. Aufgabe und Gestaltungsspielraum	6
1.3. Themen.....	9
1.4. Grundlagen	11
1.5. Darlegung des Nutzes der SUP.....	12
1.6. Beteiligung an der SUP / Politische Rückkopplung.....	13
1.6.1. Beteiligung.....	13
1.6.2. Politische Rückkopplung	14
1.7. Verfahren / Termine / Kommunikation	15
2. Durchführung der SUP	16
2.1. Analyse ist Zustand.....	19
2.2. Festlegung Untersuchungsrahmen	24
2.2.1. Planungsziele	24
2.2.2. Umweltziele.....	27
2.2.3. Definition von Alternativen.....	32
2.2.4. Öffentliche Konsultation zum Untersuchungsrahmen.....	36
2.2.4.1. Gemeinde Balzers.....	36
2.2.4.2. Gemeinde Vaduz.....	37
2.2.4.3. Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)	37
2.2.4.4. Amt für Umwelt (AU).....	39
2.2.4.5. Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU).....	44
2.2.4.6. Verkehr-Club Liechtenstein (VCL).....	48

2.2.4.7.	Vereinigung bäuerlicher Organisationen (VBO)	50
2.2.4.8.	Bürgergenossenschaft Triesen (BGT)	50
2.2.4.9.	Dorfgruppe Freie Liste Triesen	51
2.2.4.10.	Private Stellungnahmen.....	55
2.3.	Beschlussfassung Gemeinderat Untersuchungsrahmen	57
2.4.	Bewertung der Varianten, Auswahl Bestvariante.....	57
2.4.1.	Gemeinderichtplan.....	57
2.4.2.	Verkehrsrichtplan	64
2.5.	Überwachungskonzept	72
2.6.	Öffentliche Konsultation Planungs- und Umweltbericht	73
3.	Beilagen.....	73

1. Ankündigung des Verfahrens

1.1. Anlass und Handlungsbedarf

Der Gemeinderat von Triesen hat am 15. September 2020 beschlossen eine Gesamtüberarbeitung des Gemeinderichtplans vorzunehmen. An der Sitzung vom 20. Oktober 2020 hat der Gemeinderat beschlossen, neben dem Gemeinderichtplan zusätzlich einen separaten Verkehrsrichtplan auszuarbeiten.

Sowohl beim Gemeinderichtplan von Triesen als auch beim Verkehrsrichtplan handelt es sich nicht um völlig neue Planungsinstrumente. Die Gemeinde verfügt bereits über eine genehmigte Richtplanung, welche auch die Verkehrsthemen beinhaltet. Im Rahmen der aktuellen Planungen wurden die bestehenden Grundlagen überprüft und grösstenteils auch in den neuen Richtplan übernommen. Sowohl der Gemeinderichtplan wie auch der Verkehrsrichtplan wurde primär auf dem bisherigen Richtplan aufgebaut.

In den Jahren 2021 bis April 2023 erfolgte die Erarbeitung des Richtplans unter Mitwirkung der Bevölkerung, der Kommissionen der Gemeinde und des Gemeinderats. Am 18. April 2023 verabschiedete der Gemeinderat Triesen die Entwürfe des Gemeinderichtplans («Richtplan der räumlichen Entwicklung Triesen») und des «Verkehrsrichtplans Triesen» und beschloss diese an das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) zur Vorprüfung weiterzuleiten. Mit Schreiben vom 26. Mai 2023 reichte die Gemeinde den Gemeinderichtplan und den Verkehrsrichtplan beim Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) ein. Nach dem Eingang der Stellungnahmen der verschiedenen Ämter erfolgte im Herbst 2024 eine Besprechung mit dem AHR, AU, ATG und der Gemeinde Triesen (Bauverwaltung und ein Mitglied des Gemeinderats) sowie den Planungsbüros der Gemeinde zum Gemeinde- und Verkehrsrichtplan. Die Gemeinde reichte den auf Grundlage dieser Besprechung überarbeiteten Gemeinderichtplan und Verkehrsrichtplan am 4. Februar 2025 zur zweiten Vorprüfung beim AHR ein. Der Gemeinderichtplan wurde dem ABS, AKU und AU zur erneuten Stellungnahme zugestellt.

Das Amt für Umwelt nahm mit Schreiben vom 17. April 2025 und das AHR mit Mail vom 8. Mai 2025 Stellung zum überarbeiteten Gemeinderichtplan.

Im Rahmen der Vorprüfung und den eingegangenen Stellungnahmen der Fachämter kommt die Gemeinde Triesen zum Schluss, dass gewisse im Gemeinderichtplan wie auch im Verkehrsrichtplan enthaltene Massnahmen mitunter erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben.

Auf Grundlage LGBl. Nr. 106 vom 15. März 2007, dem Gesetz über die Strategische Umweltprüfung, hat der Gemeinderat daher beschlossen, für den Gemeinderichtplan wie auch den Verkehrsrichtplan eine gemeinsame strategische Umweltprüfung durchzuführen.

Das vorliegende Verfahrenskonzept stellt das SUP-Verfahren, die Aufgabe und den Gestaltungsspielraum, den Nutzen der SUP, die vorgesehene Beteiligung am Verfahren sowie den Zeit- und Ablaufplan dar.

1.2. Aufgabe und Gestaltungsspielraum

Der aktuelle Richtplan der räumlichen Entwicklung der Gemeinde Triesen 2005 – 2025 wurde im Jahr 2005 erstellt und im Jahr 2009 von der Regierung genehmigt. Anlässlich seiner Sitzung vom 15. September 2020 hat der Gemeinderat von Triesen beschlossen, eine Gesamtüberarbeitung des Richtplans vorzunehmen und den entsprechenden Auftrag an das Büro SLIV AG für Planung & Beratung vergeben.

An der Sitzung vom 20. Oktober 2020 hat der Gemeinderat ebenfalls beschlossen einen separaten Verkehrsrichtplan zu erarbeiten damit die wichtigen Verkehrsfragen in einer grösseren Bearbeitungstiefe und Detaillierung als im Richtplan der räumlichen Entwicklung behandelt werden können. Der entsprechende Auftrag wurde vom Gemeinderat an das Ingenieurbüro Verling AG vergeben.

Gemeinderichtplan

Der Gemeinderichtplan baut stark auf dem bestehenden Richtplan auf, wobei als neue Festlegungen mit räumlichen Auswirkungen insbesondere die ortsbauliche Aufwertung entlang der Landstrasse, die Umnutzung des Swarovski-Areals sowie die Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand zu nennen sind.

Bei der ortsbaulichen Aufwertung entlang der Landstrasse bewegt man sich komplett innerhalb der bestehenden Bauzonen und in einem weitestgehend überbauten Gebiet. Bei der Umnutzung des Swarovski-Areals handelt es sich ebenfalls um ein bereits in der Bauzone befindliches, überbautes Gebiet. Somit ist von diesen Vorhaben keine negative Auswirkung auf die Umwelt zu erwarten.

Anders verhält es sich mit der vorgesehenen Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand. Bei der Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand sind mittel- bis langfristig Einzonungen vorgesehen. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die vorgesehenen Erweiterungsflächen vollumfänglich innerhalb des Wasserschutzgebiets. Das Wasserschutzgebiet umfasst in der Gemeinde Triesen alle Flächen zwischen Binnenkanal und Rhein. Die vorgesehene Erweiterung ist gemäss Art. 5 Abs. 1 der Verordnung zum Schutze des Grundwassers rechtlich nicht möglich. Um eine Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand vorzunehmen, müsste entweder die rechtliche Ausgangslage ändern oder es müsste eine Ausnahme gesprochen werden können.

Verkehrsrichtplan

Die Gemeinde Triesen ist aus verkehrlicher Sicht stark durch die Landstrassen in Nord-Süd Richtung und in Richtung Triesenberg sowie das Alpengebiet geprägt. Über die Landstrassen ist das Gemeindegebiet sehr gut erschlossen und über die Rheinübergänge Vaduz-Sevelen und Balzers-Trübbach auch gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Das Verkehrsaufkommen auf den Landstrassen durch das Siedlungsgebiet verstärkt aber zusehends die Konflikte und Belastungen durch den motorisierten Verkehr.

Um der Entwicklung entgegenzuwirken, verfolgt der Verkehrsrichtplan die siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs entlang den Landstrassen, um die Wohn- und Aufenthaltsqualität an den Landstrassen zu erhöhen. Dazu ist die Sicherung von Mobilitätsräumen und die Erstellung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten vorgesehen. Damit soll die Attraktivität der Strassenräume im Kontext mit der Ortsplanung erhöht und die Situation und die Verkehrssicherheit für Fussgänger und Radfahrer entlang der Hauptverkehrsstrassen verbessert werden. Die Sicherung der Mobilitätsräume und die Erstellung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten sind als langfristige Vision zu sehen und im Rahmen aller laufenden Planungen und Bauvorhaben schrittweise umzusetzen.

Zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder und schwächere Verkehrsteilnehmer, werden künftig Zonen mit reduzierten Geschwindigkeiten im Gemeindestrassennetz geprüft.

Im öffentlichen Verkehr verfolgt der Verkehrsrichtplan die Weiterführung und den stetigen Ausbau und die Optimierung des Busangebots mit Blick auf eine attraktive regionale Anbindung an die Bahnhaltstellen in Trübbach/Sargans und Sevelen. Des Weiteren wird angestrebt auch entlang der Feldstrasse ein attraktives Angebot der LIEMobil zu schaffen, um auch die südlichen und am Hang gelegenen Gebiete der Gemeinde besser mit dem ÖV zu erschliessen.

Zur Verbesserung der Erschliessungsqualität der Hang- und Randlagen im Siedlungsgebiet plant die Gemeinde Triesen die Realisierung von Ortsbuslinien. Dazu ist auch eine Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden anzustreben, um Synergien zu nutzen und mitunter gemeindeübergreifende Verbindungen zu schaffen.

Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen

Nachdem das Bauprojekt für die Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen, von der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen bis zum Industriegebiet Neusand genehmigt, die Umweltverträglichkeitsprüfung abgeschlossen und der Landtag den entsprechenden Verpflichtungskredit beschlossen hat, wird dieses Projekt entlang dem landseitigen Rheindamm in den kommenden Jahren realisiert. Diese Verbindungsstrasse schliesst bei der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen an und mündet im Gewerbegebiet Neusand in die Industriestrasse.

Um die im innerörtlichen Bereich entlang der Landstrasse angestrebten Betriebs- und Gestaltungskonzepte langfristig in die Realität umsetzen und die aufgrund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens künftig zu erwartenden noch grösseren Konflikte vermeiden zu können, strebt die Gemeinde Triesen an, den gebietsfremden Verkehr langfristig ausserhalb des Siedlungsgebiets zu verlegen. Dazu soll, wie bereits im bestehenden Richtplan ausgewiesen, die Korridorsicherung für eine künftige Netzergänzung von der Industrie bis zum Arg, im Verkehrsrichtplan vorgesehen werden.

Prüfung der Notwendigkeit eine SUP

Der Gemeinderichtplan und der Verkehrsrichtplan wurden auf Grundlage der Rückmeldungen der Amtsstellen, insbesondere des AHR und des AU im Rahmen der Vorprüfungen, durch die Gemeinde Triesen gemäss der Checkliste resp. dem Entscheidungsbau des Handbuchs zur Strategischen Umweltprüfung in Liechtenstein, hinsichtlich der SUP - Pflicht überprüft.

Die Überprüfung kommt zum Schluss, dass beim Gemeinderichtplan insbesondere die Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann.

Beim Verkehrsrichtplan kommt die Überprüfung zum Ergebnis, dass nicht der gesamte Verkehrsrichtplan der SUP – Pflicht unterliegt, sondern primär die Festlegung einer Korridorsicherung auf der Achse Industrie – Zentrum – Arg, da diese sich teilweise ausserhalb des zonierten Siedlungsgebiets befindet und daher mitunter erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann.

Aus diesem Grund wird für die ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebiets befindlichen Elemente der Richtplanungen, wie die Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand sowie die Korridorsicherung für eine zukünftige Netzergänzung, wie im Handbuch zu strategischen Umweltprüfung erwähnt, eine schlanke SUP durchgeführt, welche wie gefordert alle Verfahrensschritte enthält, diese aber teilweise zusammenfasst.

Die gemäss LGBl. Nr. 106 vom 15. März 2007 Art. 6 im Rahmen der Vorprüfung einzuholenden Stellungnahmen liegen mit dem 2. Vorprüfungsbericht zum Verkehrsrichtplan vom 9. Mai 2025 bereits vor.

1.3. Themen

Im Rahmen der SUP werden die Schutzgüter gem. Art. 9 Abs. 3e) betrachtet. Die einzelnen Themen werden den jeweiligen Schutzgütern zugeteilt.

Schutzgut 'Bevölkerung, Gesundheit des Menschen, Luft, klimatische Faktoren'

zugeordnete Themen:

Lärm

Je nach den erwarteten Verkehrsmengen auf den Querverbindungen ins Siedlungsgebiet zwischen dem Korridor parallel zu Rhein / Binnenkanal, können zur Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte allenfalls Lärmschutzmassnahmen erforderlich sein.

Licht

Eine permanente nächtliche Aufhellung der Gebiete zwischen Rhein und Binnenkanal ausserhalb des Siedlungsgebiets könnte allenfalls negative Auswirkungen nach sich ziehen.

Luft

Menschen, Tiere, Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume sind gemäss Luftreinhalteverordnung von schädlichen oder lästigen Luftverunreinigungen zu schützen.

Weitere Infrastrukturprojekte

Es sind mögliche Interaktionen mit weiteren Projekten zu beachten.

Schutzgut 'Landschaft, Flora, Fauna und biologische Vielfalt'

zugeordnete Themen:

Natur- und Landschaftsschutz

Unter Schutz gestellte, besonders schützenswerte Gebiete und Naturdenkmäler dürfen nicht betroffen sein.

Schutzgebiete und besonders schützenswerte Lebensräume sollen nach Möglichkeit nicht betroffen sein.

Wald

Die Schutzwaldfunktion darf nicht geschmälert werden. Rodungen sind gemäss Waldgesetz verboten, wenn keine Standortgebundenheit und kein öffentliches Interesse gegeben sind.

Schutzgut 'Boden'

zugeordnete Themen:

Bodenschutz

In Bezug auf den Bodenverlust durch allfällige Projekte im Landwirtschaftsgebiet ist das Gesetz über die Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens zu beachten.

Belastete Standorte

Es gibt auf dem Gemeindegebiet verschiedene belastete Standorte. Bei allfälligen Nutzungsänderungen und baulichen Massnahmen ist die fachgerechte Entsorgung von belastetem Material zu beachten.

Schutzgut 'Wasser'

zugeordnete Themen:

Wasserschutzgebiete

Die Wasserschutzgebiete liegen zwischen dem Rhein und den Binnenkanal. Es ist zu prüfen, ob es Ausnahmen für Projekte in Wasserschutzgebieten geben kann. Diese sind nur im überwiegenden öffentlichen Interesse denkbar.

Trinkwasserfassungen

In den Schutzzonen S1 und S2 dürfen keine Bauten und Anlagen erstellt werden.

Gewässerraum

Der Mindestabstand gegenüber öffentlichen Gewässern beträgt gemäss Baugesetz Art. 50 10m.

Aktuell werden die Gewässerräume für die Gewässer in Liechtenstein ausgewiesen.

Schutzgut 'Sachwerte und kulturelles Erbe'

zugeordnete Themen:

Kulturgüter

Gemäss Kulturgütergesetz sind Kulturgüter, die zum kulturellen Erbe Liechtensteins gehören zu erhalten und deren Umgebung ist zu schonen.

Archäologischer Perimeter

Archäologische Perimeter sind nach Möglichkeit zu meiden.

Störfall

Bauten und Anlagen im Bereich störfallrelevanter Anlagen müssen in Absprache mit den Betreibern erstellt werden.

1.4. Grundlagen

Für die Bearbeitung der Aufgabe standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Vermessung Grunddatensatz und Orthophotos
- Grundlagen Natur und Umwelt aus dem Geodatenportal des Landes
- Richtplan der räumlichen Entwicklung der Gemeinde Triesen
- Verkehrsrichtplan Gemeinde Triesen
- Normen und Vorschriften SIA, VSS etc.
- Gewässerschutzgesetz
- Waldgesetz
- Naturschutzgesetz
- Umweltschutzgesetz
- weitere relevante gesetzliche Grundlagen, www.gesetze.li

1.5. Darlegung des Nutzes der SUP

Die SUP soll folgenden Nutzen gemäss SUP-Handbuch S. 25 bringen:

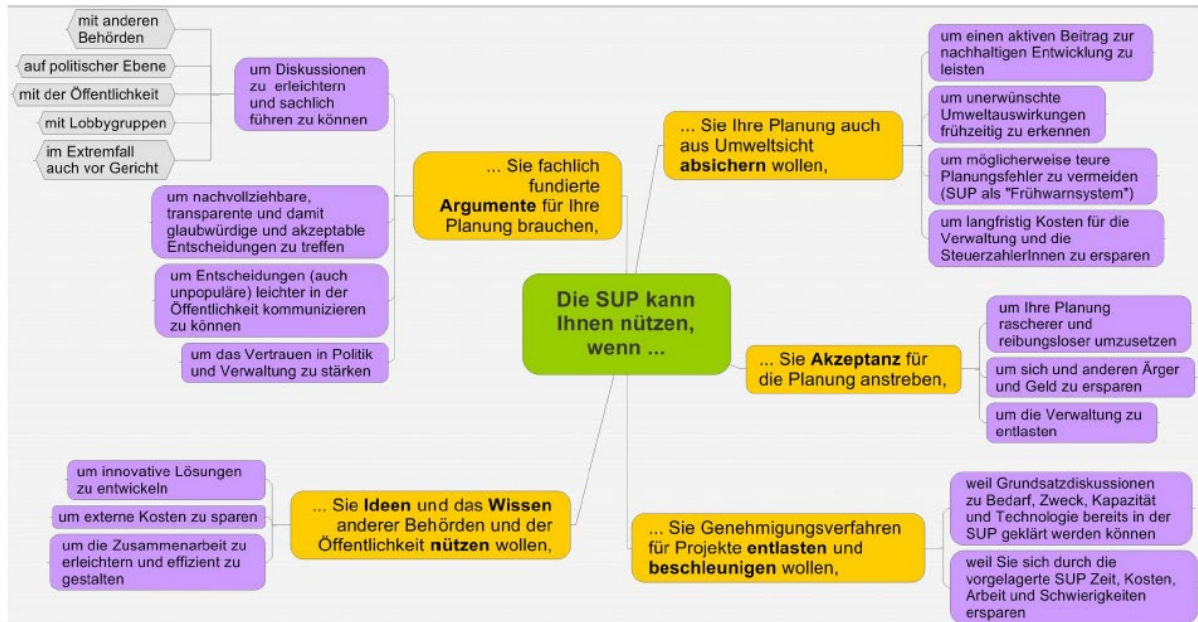


Abbildung 1, Nutzen einer SUP; Quelle: SUP-Handbuch, Seite 25.

Im Rahmen der SUP sollen bezüglich Verkehrsrichtplan mögliche Varianten einer Korridorsicherung für künftige Netzergänzungen für den MIV und/oder den ÖV erarbeitet und bewertet werden, um den politischen Entscheidungsträgern die für die Festlegung im Verkehrsrichtplan erforderlichen Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung zu stellen.

Bezüglich Gemeinderichtplan soll geprüft werden, welche Varianten statt einer Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand möglich wären.

1.6. Beteiligung an der SUP / Politische Rückkopplung

1.6.1. Beteiligung

Die für das Verfahren zuständige Behörde ist die Gemeinde Triesen.

Die vom Verfahren berührten Behörden werden im Rahmen der gemäss SUPG erforderlichen Beteiligungen eingeladen. Es sind dies im Einzelnen:

- Amt für Umwelt
- Amt für Hochbau und Raumplanung
- Amt für Tiefbau und Geoinformation
- Amt für Bevölkerungsschutz
- Gemeinde Vaduz
- Gemeinde Triesenberg
- Gemeinde Balzers

Zudem werden die NGOs, deren Interessen voraussichtlich berührt werden, eingeladen:

- Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU)
- Verein bäuerlicher Organisationen (VBO)
- Liechtensteiner Jägerschaft
- Fischereiverein Liechtenstein
- Liechtensteiner Ornithologischer Landesverband (LOV)
- Liechtensteiner Forstverein
- Verkehrsclub Liechtenstein
- Verein move Liechtenstein
- Bürgergenossenschaft Triesen

Bevölkerung

Die interessierte Bevölkerung hat im Rahmen der entsprechenden Bekanntmachungen und der Publikation auf der Homepage der Gemeinde Triesen ebenfalls die Möglichkeit sich einzubringen. Zusätzlich fand am 02.09.2021 eine erste Bürgerbeteiligung statt. Es ist vorgesehen, die Einwohnerinnen und Einwohner nach Abschluss des Arbeiten anlässlich eines Informationsanlasses über den genehmigten Richtplan zu informieren.

Der SUP-Prozess wird durch das Kernteam, bestehend aus Vertretern der Gemeinde Triesen (Gemeindevorsteherin, Gemeindebauverwaltung), sowie den Planern des Gemeinderichtplans und des Verkehrsrichtplans gesteuert und geführt.

1.6.2. Politische Rückkopplung

Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 1. Juli 2025 die Prüfung der SUP-Pflicht des in Ausarbeitung befindlichen Verkehrsrichtplans sowie des Gemeinderichtplans zur Kenntnis genommen und hat die Verwaltung beauftragt den Gemeinde- und Verkehrsrichtplan einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu unterziehen.

Die politische Rückkopplung mit dem Gemeinderat von Triesen erfolgt über die im Kernteam vertretene Gemeindevorsteherin und die Gemeindebauverwaltung.

1.7. Verfahren / Termine / Kommunikation

Für die Durchführung der SUP wurden Termine definiert:

- a) Die Ankündigung des Verfahrens erfolgte nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat vom 1. Juli 2025 mit Kundmachung vom 29. Juli 2025 in Liechtensteiner Vaterland.
- b) Zieldefinition, Analyse des IST-Zustand, Festlegung des Untersuchungsrahmens und anschliessende Bekanntmachung des Untersuchungsrahmen auf der Homepage der Gemeinde 10. Oktober bis 24. November 2025.
Beschlussfassung über den definitiven Untersuchungsrahmen durch den Gemeinderat am 03. Februar 2026.
- c) Prüfung von Alternativen, Variantenauswahl, Konzeption der Überwachung, Erstellung der Planung und des Umweltberichts sowie Bekanntmachung der Planung und des Umweltberichts auf der Homepage der Gemeinde ca. April/Mai 2026; Frist für Stellungnahmen 1 Monat gem. SUPG;
- d) Beschlussfassung der Planung durch den Gemeinderat und Veröffentlichung des Entscheids Herbst 2026.

Ankündigung des Verfahrens

Nach der Beschlussfassung des Gemeinderats vom 1. Juli 2025 wurden die betroffenen Behörden und Interessengruppen per E-Mail über den Start des Verfahrens und die vorgesehenen Beteiligungsmöglichkeiten informiert.

Gleichzeitig erfolgte die Publikation für die gesamte Bevölkerung mittels einer Kundmachung in der Zeitung sowie über die Website der Gemeinde Triesen.

2. Durchführung der SUP

Eine SUP ermöglicht den Einbezug der Umweltanliegen bei der Ausarbeitung und Bewilligung von Plänen und Programmen. Sie erfasst und beurteilt Umweltauswirkungen. Im Gegensatz zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sind bei der SUP die Untersuchungen weniger detailliert, dafür aber breiter ausgerichtet (Prüfung von Alternativen/Varianten). Da wesentliche Vorgaben eines Projektes (z. B. Variantenwahl oder Projektgrösse) auf raumplanerischer Ebene festgelegt werden, ist es sinnvoll, die Umweltanliegen schon in diesem Schritt verstärkt zu beachten. Durch die SUP können Gesamtauswirkungen und potenzielle Konflikte eines Projektes rechtzeitig erkannt werden.

Übergeordnetes Ziel der SUP ist im konkreten Fall, bereits im Rahmen der Erarbeitung des Gemeinderichtplans wie des Verkehrsrichtplans die Umweltaspekte zu berücksichtigen. ***Die Betrachtungen beschränken sich dabei um die ausserhalb des zonierten Siedlungsgebiets liegenden Elemente primär zwischen Rhein und Binnenkanal.***

Die SUP stellt allerdings keine abschliessende Interessenabwägung dar. Sie dient als Anhaltspunkt für künftige Projekte und zeigt auf, welche Umweltaspekte und Schutzgüter im Rahmen konkreter Planungen zu beachten sind. Daneben muss die Gemeinde auch weitere Aspekte wie ihre Entwicklung als Wohnort inkl. der Naherholung und auch als Wirtschaftsstandort mit Blick auf die Arbeitsplätze und entsprechende Steuereinnahmen in die Überlegungen mit einbeziehen. Die Bewertung der Umweltaspekte erfolgt daher in der vorliegenden SUP ausschliesslich qualitativ.

Beim Gemeinderichtplan ist dies konkret die vorgesehene Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand. Bei der Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand sind mittel- bis langfristig Einzonungen vorgesehen. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die vorgesehenen Erweiterungsflächen vollumfänglich innerhalb des Wasserschutzgebiets befinden. Das Wasserschutzgebiet umfasst in der Gemeinde Triesen alle Flächen zwischen Binnenkanal und Rhein. Die vorgesehene Erweiterung ist gemäss Art. 5 Abs. 1 der Verordnung zum Schutze des Grundwassers rechtlich nicht möglich. Um eine Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand vorzunehmen, müsste daher entweder die rechtliche Ausgangslage ändern oder es müsste eine Ausnahme gesprochen werden können.

Um die im innerörtlichen Bereich entlang der Landstrasse angestrebten Betriebs- und Gestaltungskonzepte langfristig in die Realität umsetzen und die aufgrund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens künftig zu erwartenden noch grösseren Konflikte vermeiden zu können, wird im Verkehrsrichtplan das Ziel verfolgt, den gebietsfremden Verkehr langfristig ausserhalb des Siedlungsgebiets zu verlegen. Dazu soll, wie bereits im bestehenden Richtplan aus 2005 festgelegt, die Korridorsicherung für eine künftige Netzergänzung von der Industrie bis zum Arg, im Bereich zwischen Rheindamm und Binnendamm im Verkehrsrichtplan vorgesehen werden. Dieser Korridor befindet sich ebenfalls im Wasserschutzgebiet zwischen Rhein und Binnenkanal.

Die Umweltauswirkungen dieser Planungen sollen unter Beteiligung der Öffentlichkeit frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden (siehe Art. 1 SUPG). Damit sollen Umweltkonflikte – beispielsweise zwischen der Neuzonierung im Gebiet Neusand und einer künftigen Korridornutzung als Verkehrsachse zwischen Rhein- und Binnendamm und dem Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz – aufgezeigt und so weit wie möglich bereinigt werden.

Im Rahmen des SUP-Verfahrens werden die nachfolgenden zwölf Schutzgüter genauer betrachtet:

1. Gesundheit des Menschen
2. Bevölkerung
3. Fauna
4. Flora
5. Biologische Vielfalt
6. Boden
7. Wasser
8. Luft
9. Klimatische Faktoren
10. Sachwerte
11. Kulturelles Erbe
12. Landschaft

Aufgrund der potenziellen Auswirkungen der geplanten Projekte auf die Umwelt sind alle SUP-Schutzgüter für die Beurteilung zu betrachten. Wegen des beschränkten und räumlich klar abgegrenzten Betrachtungsperimeters werden die Schutzgüter wo sinnvoll zusammengefasst.

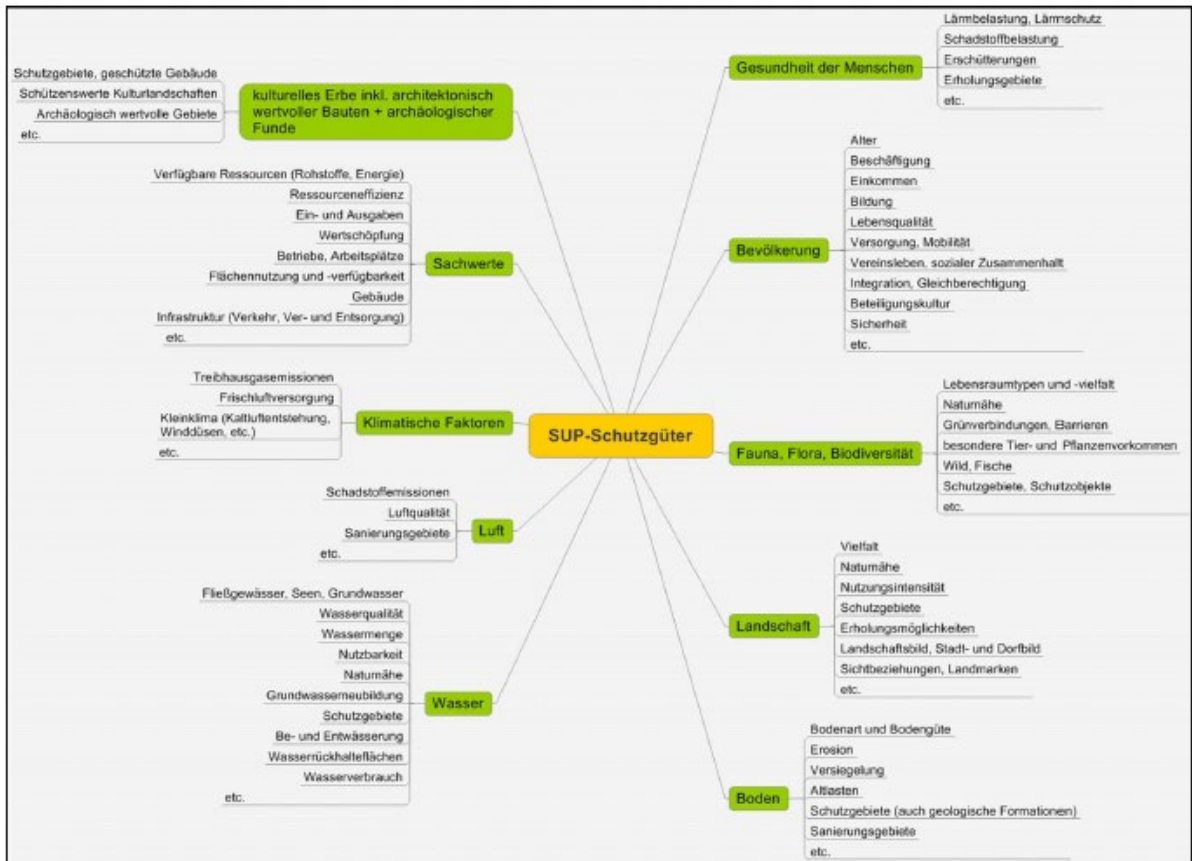


Abbildung 2, SUP-Schutzgüter mit möglicherweise relevanten Aspekten. Quelle: SUP-Handbuch, Seite 33.

2.1. Analyse ist Zustand

SCHUTZGÜTER ZWISCHEN RHEIN UND BINNENKANAL

Gemäss der Erhebung anhand des Geodatenportals und den Daten über die Schutzgüter welche das AU wie das ATG zur Verfügung gestellt haben, wurde ein Übersichtsplan mit allen betroffenen Umweltaspekten erstellt.

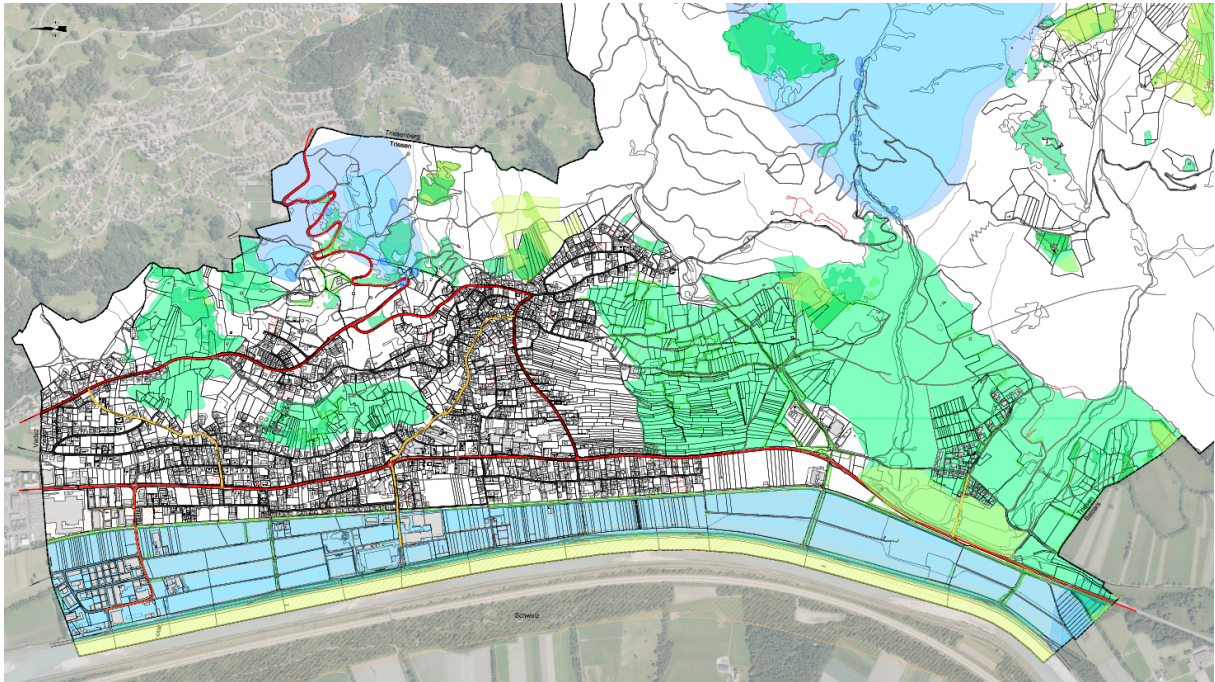


Abbildung 3, Gemeindegebiet Triesen – Umwelthemen verortet. Quelle: Geodatenportal, AU, ATG

Demnach sind im Betrachtungsgebiet zwischen Rhein und Binnenkanal folgende für die SUP relevanten Themen betroffen:

- Wasserschutzgebiet
- Inventar schützenswerter Lebensräume (Rhein – Wasserseite)
- Magerstandort Rheindamm – Landseite
- Feld und Ufergehölze (entlang Binnenkanal und Windschutz)
- Störfall (Erdgashochdruckleitung)

Das Gebiet befindet sich, bis auf die Industrie Neusand, den Sportplatz inkl. Werkhof und Feuerwehr sowie das Swarovski-Areal im übrigen Gemeindegebiet und in der Landwirtschaftszone. Zusätzlich gibt es noch einen kleinen Bereich, welcher der Schrebergartenzone zugeordnet ist.

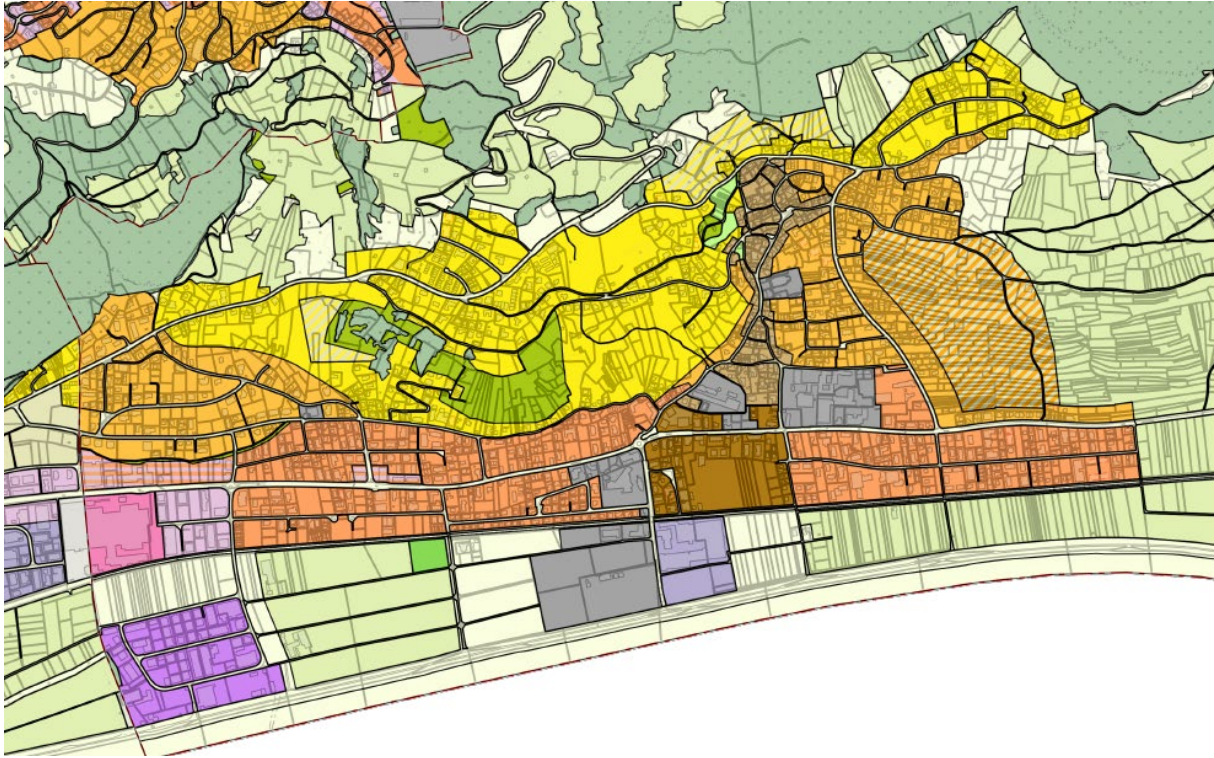


Abbildung 4, Zonenplan der Gemeinde Triesen; Quelle: Geodatenportal

Die nicht in der Bauzone befindlichen Flächen werden alle landwirtschaftlich genutzt. Der Bereich zwischen Binnenkanal und Rheindamm, insbesondere auch der Rheindamm selbst, dient der Bevölkerung von Triesen zudem als Naherholungsgebiet und zur Freizeitnutzung.

GEMEINDERICHTPLAN

In der Gemeinde haben sich viele unterschiedliche Wirtschaftsunternehmen angesiedelt. Sie besitzt eine gut ausgebaute Wirtschaft. Diese gilt es nachhaltig weiterzuentwickeln.

Das Gewerbegebiet Neusand wird zurzeit vollumfänglich genutzt. Es besteht jedoch noch ein beachtliches Verdichtungs- und Optimierungspotential. Aktuelle Entwicklungen deuten darauf hin, dass zukünftig Flächen wieder verfügbar werden. Die daraus entstehenden Nutzungspotentiale sollen optimal genutzt werden. Es ist jedoch bereits absehbar, dass die im Gebiet mobilisierbaren Reserven für den künftigen Bedarf nicht reichen werden. Die Nachfrage nach Gewerbebauland in Triesen ist angesichts der eingehenden Anfragen bei der Gemeinde als hoch einzustufen.

Für das Gewerbegebiet Neusand liegt bereits das Räumliche Konzept Neusand vor. Mit dem Räumlichen Konzept Neusand sollen für das Gewerbegebiet Neusand inklusive zukünftiger Erweiterungen bereits heute die Leitplanken für dessen Entwicklung festgelegt werden. Das Räumliche Konzept Neusand ist als Vorarbeit zum vorliegenden Gemeinderichtplan zu betrachten. Ziel ist eine gesamtheitliche räumliche Betrachtung bezüglich Nutzung,

Bebauung, Freiraum und Erschliessung, welche der Gemeinde Triesen als Entscheidungsgrundlage für die kurz-, mittel- und langfristige räumliche Entwicklung dient. Das Räumliche Konzept Neusand umfasst sowohl Massnahmen innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets sowie für massvolle Erweiterungen des Siedlungsgebiets.

VERKEHRSRICHTPLAN

Die Gemeinde Triesen ist aus verkehrlicher Sicht stark durch die Landstrassen in Nord-Süd Richtung und in Richtung Triesenberg sowie das Alpengebiet geprägt. Die Landstrasse Vaduz-Triesen-Balzers weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 10'040 Fahrzeugen (2021) im Bereich Vaduz/Triesen und einen DTV von 7'430 Fahrzeugen (2021) zwischen Triesen und Balzers auf. Die Landstrasse Vaduz-Triesenberg verläuft in Ost-/Westrichtung und hat einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 4'300 Fahrzeugen (2021). Diese beiden Landstrassen werden zusätzlich durch die Feldstrasse, welche ebenfalls eine Landstrasse ist, miteinander verbunden. (DTV 2'260 (2012))

Über die Landstrassen ist das Gemeindegebiet sehr gut erschlossen und über die Rheinübergänge Vaduz-Sevelen und Balzers Trübbach auch gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Das Verkehrsaufkommen auf den Landstrassen durch das Siedlungsgebiet verstärkt aber zusehends die Konflikte und Belastungen durch den motorisierten Verkehr.

Die Gemeinde Triesen ist über die Hauptlinien der LIEmobil an die weiteren Gemeinden des Landes und an Trübbach und den Bahnhof Sargans angebunden. Zudem betreibt die Gemeinde Triesen zu den Pendler- und Schülerspitzenzeiten auf eigene Kosten einen Ortsbus mit Start und Ziel bei der Post Vaduz, welche das am Hang liegende Gemeindegebiet abdeckt. Aufgrund der hohen Taktfrequenzen stuft das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) die ÖV-Güteklassen als hoch ein. Das Siedlungsgebiet im Talbereich weist eine Güteklasse von sehr gut (Klasse A) bis gut (Klasse B) auf. Die höher gelegenen Wohngebiete (mit Ausnahme Sax) haben eine Güteklasse von C (mittelmässig) bis D (gering).

Die Gemeinde Triesen verfügt über ein engmaschiges und umfangreiches Fuss- und Radwegnetz innerhalb der Gemeinde. Dieses besteht überwiegend aus Mischverkehrsstrecken. Auch bestehen relativ gute Anbindungen an die Nachbargemeinden Vaduz und Balzers. Nach Triesenberg besteht keine alltagstaugliche Radwegverbindung. Eine direkte Langsamverkehrsverbindung mittels einer Brücke über den Rhein in die Schweiz ist ebenfalls nicht vorhanden.

Im Landesrichtplan wie auch im bestehenden Gemeinderichtplan von Triesen ist daher die Korridorsicherung für eine mögliche künftige Achse vom Industriegebiet zum Zentrum und in der Folge bis zum Arg festgehalten.

Derzeit laufen die Verfahren zur Realisierung einer ersten Etappe entlang dem Rheindamm von der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen bis zur Industrie Neusand Triesen. Diese verläuft zum

grössten Teil auf dem Gemeindegebiet von Vaduz und mündet dann in das Industriegebiet von Triesen.

Mit der Realisierung der Verbindungsstrasse Vaduz - Triesen von der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen bis ins Industriegebiet Triesen und **der im Verkehrsrichtplan vorgesehenen Korridorsicherung für eine künftige Netzergänzung von der Industrie bis zum Arg**, soll für künftige Generationen die Möglichkeit geschaffen werden, das Gemeindegebiet, falls dies einmal erforderlich resp. gewünscht ist, vom gebietsfremden Verkehr zu entlasten.

ANDERE RELEVANTE PLÄNE UND PROGRAMME

Daneben gibt es die nachstehenden übergeordneten Pläne und Programme, welche im Rahmen der SUP mitbetrachtet werden:

- Landesrichtplan
- Mobilitätskonzept 2030
- Hauptradroutenkonzept
- Gemeinderichtplan Vaduz
- Verkehrsrichtplan Vaduz

2.2. Festlegung Untersuchungsrahmen

2.2.1. Planungsziele

GEMEINDERICHTPLAN

Für den Gemeinderichtplan beschränkt sich die SUP auf die Massnahme „Weiterentwicklung Gewerbegebiet Neusand“. Diese hängt direkt mit der Massnahme „Wirtschaftsentwicklung“ des Gemeinderichtplans zusammen.

Mit dieser Massnahme wird der Platzbedarf für zukünftige Ansiedlungen oder auch Erweiterungen bestehender Unternehmen geschaffen. Langfristig ist ein gesundes Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten in der Gemeinde zu schaffen. Unternehmen sollen in der Gemeinde unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um sich anzusiedeln. Besonders zukunftsgerichtete Branchen sollen gefördert werden. Ausserdem sind Arbeitsorte sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und Fuss- und Radverkehr zu erschliessen. Diese Entwicklung ist in Abstimmungen mit den Nachbargemeinden zu vollziehen.

Das Gewerbegebiet Neusand soll langfristig den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt für das produzierende Gewerbe bilden. Das Gewerbegebiet Neusand soll damit den publikumsorientierten Gewerbestandort Landstrasse ergänzen.

Schutzgut	Relevantes Planungsziel	Schutzinteresse
Schutz der Wohngebiete und anderer empfindlicher Nutzungen vor Immissionen	Emissionsreiches Gewerbe (insbesondere Produktion) soll die Wohn- und Aufenthaltsqualität (Arbeit, Schule, Freizeit) in Triesen nicht negativ beeinflussen	wertvoll
Kein Mehrverkehr im Siedlungsgebiet	Es sollen keine zusätzlichen Fahrten, insbesondere Schwerverkehr, durch das Siedlungsgebiet erzeugt werden. Dies betrifft insbesondere die Landstrasse. Damit soll der Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit sowie der Schutz vor Lärm sichergestellt werden.	wertvoll
Standortattraktivität für produzierendes Gewerbe	Aus ökonomischen Gesichtspunkten muss das	wertvoll

Schutzgut	Relevantes Planungsziel	Schutzinteresse
	<p>Gewerbegebiet möglichst gut an die Autobahn erschlossen werden, um die Fahrzeiten, insbesondere des Schwerverkehrs, zu reduzieren. Gerade für das produzierende Gewerbe ist das ein zentraler Faktor für die Standortattraktivität. Zudem sind für das produzierende Gewerbe Standorte attraktiv, an denen sie weniger Rücksicht auf angrenzende Nutzungen nehmen müssen, insbesondere bezüglich Lärms.</p>	
Keine negative Beeinträchtigung des Ortsbildes	<p>Gewerbebauten wirken sich oft negativ auf das Ortsbild aus, daher sind sie an wenig sensiblen Orten vorzusehen. Insbesondere Produktionsgebäude können sich aus technischen und betrieblichen Gründen nur bedingt an die umliegende Bebauung anpassen.</p>	wertvoll
Gute Erschliessung mit dem ÖV sowie dem Fuss- und Radverkehr	<p>Arbeitsgebiete sollen, um den MIV zu reduzieren, gut mit dem ÖV und dem Fuss- und Radverkehr erschlossen sein</p>	wertvoll

VERKEHRSRICHTPLAN

Die vorliegende SUP in Bezug auf den Verkehrsrichtplan beschränkt sich, wie weiter vorne ausgeführt, auf die „Korridorsicherung auf der Achse Industriegebiet-Zentrum-Arg“.

Mit dieser Massnahme wird die Grundlage für die langfristige Aufrechterhaltung der Mobilität und damit auch der Erreichbarkeit der Gemeinde Triesen, respektive das gesamten

Liechtensteiner Oberlands geschaffen. Es ist der Gemeinde Triesen auch ein wichtiges Anliegen, die Arbeitsplatzzentren von Triesen direkt an das übergeordnete Netz anzuschliessen und damit die Landstrasse Triesen innerorts vom immer stärkeren Arbeits- wie auch Durchgangsverkehr zu entlasten, um die Lebensqualität entlang der Landstrasse langfristig zu sichern.

Eine Entastung der Landstrasse Triesen innerorts reduziert dort die verkehrsbedingten Emissionen, erhöht die Verkehrssicherheit und bietet Raum für mehr Aufenthalts- und Lebensqualität.

Schutzgut	Relevantes Planungsziel	Schutzinteresse
Langfristige Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit	Durch das stetig wachsende Verkehrsaufkommen darf die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsplätze in Triesen nicht geschmälert werden. Es ist wichtig damit die Attraktivität des Standorts Triesen zu sichern.	wertvoll
Direkte Anbindung der Arbeitsplatzzentren an das übergeordnete Netz und Entlastung der Landstrasse innerorts	Die Landstrasse ist vom Arbeits- und Durchgangsverkehr zu entlasten und dieser, insbesondere der Schwerverkehr, direkt auf das übergeordnete Netz zu leiten. Damit wird der Verkehrsfluss sichergestellt sowie die Verkehrssicherheit gewährleistet und die Bewohner vor Lärm geschützt.	wertvoll
Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Landstrasse Triesen innerorts	Durch die Verkehrsentslastung der Landstrasse Triesen innerorts kann die Verkehrssicherheit entlang der Landstrasse erhöht werden. Dadurch können auch die Fussgängerquerungen erleichtert und wesentlich sicherer gemacht werden.	wertvoll

Schutzgut	Relevantes Planungsziel	Schutzinteresse
Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen entlang der Landstrasse Triesen innerorts	Das Verkehrsaufkommen entlang der Landstrasse führt dort zu grossen Belastungen (Lärm, Staub etc.); Durch eine Reduktion des Verkehrs im Innerortsbereich, insbesondere an der Landstrasse, können diese Emissionen reduziert werden.	wertvoll
Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Landstrasse innerorts	Entlang wenig gestalteten Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen halten sich Menschen nicht gerne auf. Daher soll die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Landstrasse innerorts durch die Reduktion des Verkehrs und durch entsprechende gestalterische Massnahmen erhöht werden.	wertvoll
Wirtschaftlichkeit	Aus ökonomischen Gründen sind die Varianten auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit zu bewerten. Dabei sind sowohl die Investitions- wie auch die laufenden Betriebs- und Unterhaltskosten in die Überlegungen mit einzubeziehen.	

2.2.2. Umweltziele

Im Kapitel Umweltziele sind die verschiedenen Schutzgüter und die beurteilten Kriterien für jedes Schutzgut zusammengestellt. Neben der Beschreibung der relevanten nationalen und

internationalen Umweltziele ist die rechtliche Grundlage für den Schutzstatus des jeweiligen Kriteriums aufgeführt.

Schutzgut	Relevante nationale und internationale Umweltziele	Quelle	Schutzinteresse
Bevölkerung, Gesundheit des Menschen, Luft, klimatische Faktoren			
Lärm	Die Belastungsgrenzwerte für Lärm sollen eingehalten werden.	Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung	wertvoll
Licht	Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen.	Umweltschutzgesetz und BAFU-Empfehlung zur Vermeidung von Lichtemissionen	wertvoll
Luft	Luftreinhaltung für Bau- und Betrieb von neuen Anlagen: Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen.	Umweltschutzgesetz und Luftreinhalteverordnung	wertvoll

Schutzgut	Relevante nationale und internationale Umweltziele	Quelle	Schutzinteresse
weitere Infrastrukturprojekte	Zwischen den Projekten soll es keine negativen Interaktionen geben.		nicht qualifiziert
Landschaft, Flora, Fauna. Biologische Vielfalt			
Naturschutz	Unter Schutz gestellte, besonders schützenswerte Gebiete, und Naturdenkmäler dürfen nicht beeinträchtigt werden.	Umweltschutzgesetz und Naturschutzgesetz	Ausschlussgebiet
Landschaftsschutz	Schützenswerte Landschaften sollen nicht erheblich beeinträchtigt werden;	Umweltschutzgesetz und Naturschutzgesetz	wertvoll
	Per Verordnung unter Schutz gestellte Landschaftsschutzgebiete dürfen nicht beeinträchtigt werden.		Ausschlussgebiet
Wald	Rodungen bedingen eine Bewilligung gemäss Waldgesetz. Die Schutzwaldfunktion darf nicht	Umweltschutzgesetz und Waldgesetz	wertvoll

Schutzgut	Relevante nationale und internationale Umweltziele	Quelle	Schutzinteresse
	geschmälert werden.		
Boden			
Bodenschutz	Das der Landwirtschaftszone zugeordnete Land ist für die Nutzung zu erhalten und darf weder zweckentfremdet noch vermindert werden, es sei denn, die öffentlichen Interessen an einer Auszonierung überwiegen.	Umweltschutzgesetz und Bodenerhaltungsgesetz	wertvoll
belastete Standorte	Belastete Standorte dürfen durch die Erstellung oder Änderung von Bauten und Anlagen verändert werden, wenn sie durch das Vorhaben nicht sanierungsbedürftig werden.	Umweltschutzgesetz und Altlastenverordnung	nicht qualifiziert
Wasser			

Schutzgut	Relevante nationale und internationale Umweltziele	Quelle	Schutzinteresse
Wasserschutzgebiete	Es sollen keine Vorkehrungen getroffen werden, die für die Menge und Güte von Grundwasser nachteilig sind.	Umweltschutzgesetz, Gewässerschutzgesetz und Verordnung zum Schutz des Grundwassers	wertvoll
Trinkwasserfassungen	In den Schutzzonen S1 und S2 dürfen keine Anlagen erstellt werden.	Umweltschutzgesetz und Schutzzonenverordnungen	Ausschlussgebiet
Gewässerraum	Der Mindestabstand zu öffentlichen Gewässern für Bauten beträgt 10 m. Der Gewässerraum des Rheins beträgt im Abschnitt Triesen 172 m ab Grenze Mitte Rhein Der Gewässerraum soll grundsätzlich frei von Bauten und Anlagen sein.	Baugesetz, Umweltschutzgesetz, Gewässerschutzgesetz	wertvoll
Sachwerte, kulturelles Erbe			
Kulturgüter	Kulturgüter sind zu erhalten und deren Umgebung ist so weit wie möglich zu schonen	Kulturgüterschutzgesetz	wertvoll

Schutzgut	Relevante nationale und internationale Umweltziele	Quelle	Schutzinteresse
Archäologischer Perimeter	Archäologische Perimeter sind nach Möglichkeit zu meiden.	Kulturgüterschutzgesetz	wertvoll
Störfall	Bauten und Anlagen im Bereich von störfallrelevanten Anlagen müssen in Absprache mit den jeweiligen Betreibern erstellt werden.	Störfallverordnung	nicht qualifiziert

2.2.3. Definition von Alternativen

GEMEINDERICHTPLAN

Für die vorgesehene Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Neusand werden folgende Varianten bzw. Alternativen geprüft:

- 1 Weiterentwicklung und Erweiterung Gewerbegebiet Neusand (Gegenstand Entwurf GRIP)
- 2 Erweiterung des Areals Swarovski für produzierendes Gewerbe
- 3 Neues Gewerbegebiet am südlichen Siedlungsrand zwischen Landstrasse und Binnenkanal (Trichter bis Gartnetsch)
- 4 Ansiedlung des produzierenden Gewerbes an der Landstrasse

Die Varianten können wie folgt verortet werden:

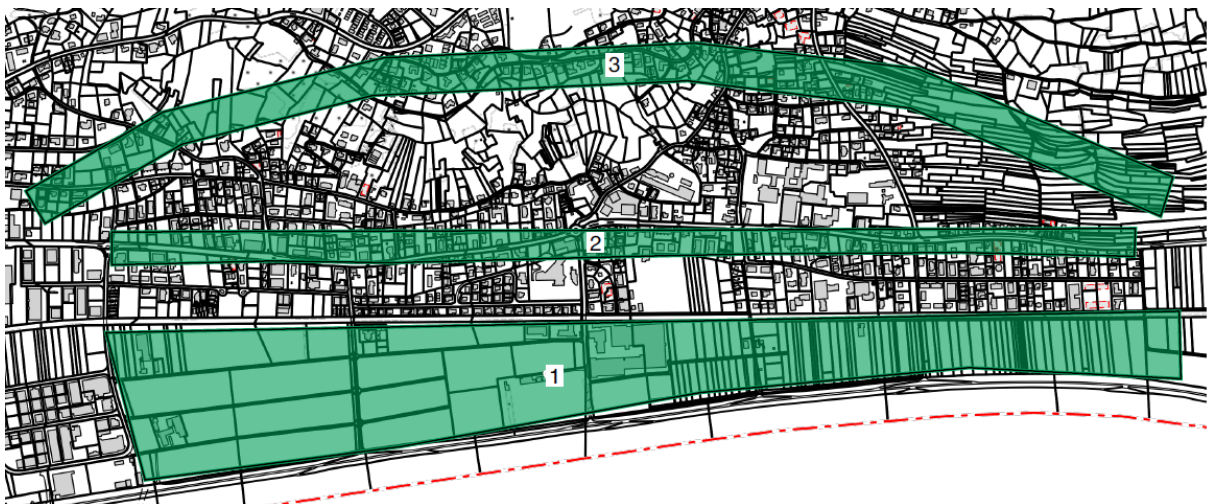


Auf die Prüfung einer Null-Variante wurde bewusst verzichtet. Kein Bauland für produzierendes Gewerbe bereitzustellen, widerspricht dem übergeordneten Planungsziel der wirtschaftlichen Entwicklung und ist daher keine Option.

VERKEHRSRICHTPLAN

Für die mögliche Korridorsicherung auf der Achse Industriegebiet-Zentrum-Arg werden im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung, mit einem sehr langfristigen Zeithorizont, folgende Alternativen geprüft:

- 1 Korridorsicherung zwischen Rhein und Binnenkanal (Gegenstand Entwurf VRP)
- 2 Korridorsicherung entlang der bestehenden Landstrasse innerorts
- 3 Korridorsicherung unterirdisch im Hang unter dem Siedlungsgebiet.



Auf das Betrachten einer Nullvariante wird im Rahmen der vorliegenden SUP bewusst verzichtet. Sollte in Zukunft kein Bedarf für die Nutzung des Korridors vorhanden sein, ist dieser ohnehin obsolet.

Sollten sich künftige Generationen konkret mit einer möglichen Nutzung des Korridors zur Sicherung der Erreichbarkeit, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Entlastung der Bevölkerung im Siedlungsgebiet von verkehrsbedingten Emissionen befassen, so kann dannzumal im Rahmen der Variantenprüfung resp. der UVP, falls gewünscht auch die Nullvariante mit einbezogen werden.

Im Rahmen des Verkehrsrichtplans keinen Korridor für eine künftige Achse zu sichern ist für die Verantwortlichen der Gemeinde zum heutigen Zeitpunkt keine Option.

Bewertungsskala der Varianten

Die Bewertung der Varianten erfolgt qualitativ. Dies einerseits auf Grundlage der oben dargelegten Planungsziele der Gemeinde und andererseits hinsichtlich der Umweltziele anhand der Schutzgüter, welche in der Tabelle 'Umweltziele' aufgeführt sind.

Für die Bewertung wird eine einfache 5-stufige Skala herangezogen:

++ Potentiell sehr positive Auswirkungen	+ Potentiell positive Auswirkungen	0 Potentiell keine erheblichen Auswirkungen	- Potentiell negative Auswirkungen	-- Potentiell sehr negative Auswirkungen
---	---	--	---	---

2.2.4. Öffentliche Konsultation zum Untersuchungsrahmen

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 30. September 2025 das Dokument zur Konsultation über den Untersuchungsrahmen zur Kenntnis genommen und die Verwaltung mit der öffentlichen Auflage und der öffentlichen Konsultation beauftragt hat.

Die Publikation der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Untersuchungsrahmen erfolgte in der Landeszeitung vom 10. Oktober 2025. Gleichzeitig erfolgte die Publikation auf der Homepage der Gemeinde Triesen. Zudem wurden alle Behörden und NGO's per Mail informiert. Als Frist für die Stellungnahmen wurde der 10. November 2025 definiert. Diese Frist wurde aufgrund einer Bitte und Anfrage bis zum 24. November 2025 verlängert.

Der Untersuchungsrahmen der SUP zum Gemeinderichtplan und Verkehrsrichtplan Triesen lag somit vom 10. Oktober bis 24. November 2025 zur öffentlichen Konsultation auf. Im Rahmen dieser Konsultation gingen fristgerecht Stellungnahmen der Gemeinden Balzers und Vaduz, der Amtsstellen AHR, AU, der NGO's LGU, VCL, VBO, BGT sowie der Dorfgruppe der Freien Liste Triesen und zwei private Stellungnahmen bei der Gemeinde Triesen ein.

Die im Rahmen öffentlichen Konsultation eingegangenen Stellungnahmen werden im Folgenden behandelt.

Wenn keine Unterscheidung zwischen Anträgen und Hinweisen erfolgte, werden die Rückmeldungen, soweit nicht klar aus dem Text als Antrag ersichtlich, als Hinweise behandelt.

2.2.4.1. Gemeinde Balzers

Stellungnahme Untersuchungsrahmen

Nach Durchsicht Ihres Dokuments kommen wir zum Schluss, dass wir grundsätzlich keine Anmerkungen zum Untersuchungsrahmen der SUP haben und ihn zur Kenntnis nehmen.

In Bezug auf die Korridorsicherung für eine Netzergänzung in Richtung Arg wünschen wir, dass auch Zahlen zur erwarteten Verkehrsmenge, insbesondere Verkehrsverlagerungen auf die Achse Triesen-Balzers, dargelegt werden. Je attraktiver eine solche Verbindung ist, desto mehr wird der motorisierte Verkehr aus den Arbeitsplatzgebieten Triesen (und Vaduz) Richtung Süden ausweichen und somit das Gemeindegebiet von Balzers stärker belasten. Entlang der Hauptachsen Landstrasse und Gagoz befinden sich Wohnzonen (mit Möglichkeit zu 100 % Dienstleistungsnutzung), deren Wohnqualität bereits heute durch Lärm- und Luftimmissionen beeinträchtigt wird. Nebst der generellen Zunahme des Mobilitätsbedürfnisses wird damit eine zusätzliche Belastung unseres Siedlungsraumes einhergehen, welche wir sehr kritisch sehen.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Mit der Korridorsicherung für eine künftige Netzergänzung soll, wie im Bericht zur Festlegung des Untersuchungsrahmens ausgeführt, für künftige Generationen die Möglichkeit geschaffen werden, das Gemeindegebiet von Triesen, falls dies einmal erforderlich resp. gewünscht ist, vom gebietsfremden Verkehr zu entlasten. Die Gemeinde will im Rahmen der Festlegung des Verkehrsrichtplans die Möglichkeit für einen künftigen Verkehrskorridor unabhängig eines Verkehrsmittels (MIV / ÖV) sichern. Dies ist so auch im Landesrichtplan vorgesehen. Es ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich, konkrete Aussagen zur Verkehrsverlagerung zu machen. Dies muss dazumal im Rahmen der konkreten Planung und der nachfolgenden UVP für ein solches Projekt erfolgen.

2.2.4.2. Gemeinde Vaduz

Stellungnahme Untersuchungsrahmen

Nach Sichtung Ihrer Unterlage kommen wir zum Schluss, dass wir aus Sicht der Gemeinde Vaduz keine Anmerkungen zum Untersuchungsrahmen haben.

Wir nehmen die beiden Massnahmen, welche eine SUP bedingen, sowie die Ausführungen zur SUP zur Kenntnis und verfolgen mit Interesse den weiteren Verlauf der SUP.

2.2.4.3. Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)

Zu Kapitel 1. Ankündigung des Verfahrens

Die allgemeinen Ausführungen zur SUP und deren Verfahren sind nachvollziehbar. Das AHR hat keine Anmerkungen dazu.

Zu Kapitel 2. Durchführung der SUP

In der Weiterbearbeitung des Gemeinde- und Verkehrsrichtplans sowie im Rahmen der SUP, soll die Beurteilung des AHR, wie auch der anderen Amtsstellen, aus den Vorprüfungsberichten vom 4. März 2024 und 9. Mai 2025 zu den Richtplänen Berücksichtigung finden.

Die SUP soll sich auf zwei Inhalte der Richtpläne beschränken, die Weiterentwicklung und Erweiterung Gewerbegebiet Neusand bzw. die Alternativen dazu sowie die Korridorsicherung für den Verkehr zwischen Rhein und Binnenkanal bzw. die Alternativen dazu. Dieser Betrachtungsperimeter ist für das AHR nachvollziehbar. Das AHR sieht aus raumplanerischer Sicht keine weiteren Inhalte der beiden Richtpläne, welche einer SUP unterzogen werden sollen.

Gemeinderichtplan

Die vorgestellte Auswahl der Varianten zur Entwicklung bzw. Ansiedlung des produzierenden Gewerbes ist aus Sicht des AHR grundsätzlich nachvollziehbar. Dennoch schlägt das AHR zwei zusätzliche Varianten vor, die aus raumplanerischer Sicht von besonderer Relevanz sind und daher ebenfalls geprüft werden sollten:

- Verlagerung der Gewerbezone Blumenau (Swarovski-Areal), vollständig oder zu Teilen, in ein anderes Gebiet, insb. die Verlagerung in die Erweiterung der Gewerbezone Neusand. Dieser Vorschlag wurde der Gemeinde mit dem Vorprüfungsbericht vom 9. Mai 2025 des Gemeinderichtplans vorgebracht.
- Umzonierung der bestehenden Bauzone, z. B. Gewerbezone Austrasse, Dienstleistungs- und Gewerbezone oder Wohnzone südlich der Gewerbezone Austrasse, in eine Gewerbezone für das produzierende Gewerbe mit grossen Baumassen.

Beide Varianten könnten in weitere Untervarianten unterteilt und mit den bestehenden vier Varianten kombiniert werden.

Rückmeldung zur Stellungnahme Gemeinderichtplan:

Die Zukunft des Swarovski-Areals ist unabhängig einer allfälligen Erweiterung der Gewerbezone Neusand zu planen. Dementsprechend wurde die Entwicklung des Gebiets nicht in die SUP einbezogen. Im Rahmen der SUP geht es einzig darum, Alternativen zur Erweiterung der Gewerbezone Neusand zu prüfen. Dabei werden die Alternativen unabhängig eines Entscheids bezüglich Swarovski-Areal geprüft.

Die vorgeschlagene Untervariante wird bereits mit der Variante 4 abgedeckt.

Verkehrsrichtplan

Das AHR ist sich bewusst, dass eine Beurteilung der Varianten erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen wird. Trotzdem möchten wir bereits an dieser Stelle festhalten, dass folgend den Ausführungen aus dem Vorprüfungsbericht vom 4. März 2024, die Korridorsicherung entlang der bestehenden Landstrasse nach Ansicht des AHR die sinnvollste Variante darstellt.

Sollte am Ende der SUP die Wahl auf Variante 1 (Korridorsicherung zwischen Rhein und Binnenkanal) fallen, stellt sich die Frage, ob in einer künftigen Konkretisierung der Planung eine erneute SUP durchgeführt werden muss. Ungeachtet der Notwendigkeit einer erneuten SUP, sollten bei einer künftigen Planung der Trasseführung verschiedene alternative Routenführungen innerhalb dieses breiten Korridors geprüft werden.

Rückmeldung zur Stellungnahme Verkehrsrichtplan:

Mit der Korridorsicherung für eine künftige Netzergänzung soll für künftige Generationen die Möglichkeit geschaffen werden, das Gemeindegebiet von Triesen, falls dies einmal erforderlich resp. gewünscht ist, vom gebietsfremden Verkehr zu entlasten. Die Gemeinde will im Rahmen der Festlegung des Verkehrsrichtplans die Möglichkeit für einen künftigen Verkehrskorridor unabhängig eines Verkehrsmittels (MIV / ÖV) sichern. Dies ist so auch im Landesrichtplan vorgesehen. Es macht daher aus heutiger Sicht, in Unkenntnis des Verkehrsmittels, keinen Sinn, die Korridore weiter zu unterteilen.

2.2.4.4. Amt für Umwelt (AU)

Verfahrenskonzept

Aus Gründen der Übersichtlichkeit und zur Vermeidung von Wiederholungen empfiehlt es sich zu prüfen, ob Kapitel 1 weggelassen, gekürzt oder wo möglich gleichlautende Inhalte mit entsprechenden Punkten in Kapitel 2 zusammengefasst werden können. Das Verfahrenskonzept resp. dessen Inhalt kann als eigenständiges Dokument geführt werden und ein kompaktes Kapitel zum Vorgehen wäre ausreichend (vgl. Art. 9 Abs. 3 Bst. g SUPG).

Zu Kap. 1.2: Aufgabe und Gestaltungsspielraum

Um Missverständnissen vorzubeugen sei noch erwähnt, dass nicht nur ein Teil eines Plans dem SUPG untersteht. Ein Plan untersteht grundsätzlich immer als Ganzes dem SUPG, auch wenn nur ein Teil davon für die SUP-Pflicht ausschlaggebend war. Eine Konzentration auf die aus Umweltsicht wesentlichen Aspekte wie hier vorgesehen, ist dennoch möglich.

Zu Kap. 1.3: Themen und Kap. 2.2.2 Umweltziele

Diese Kapitel könnten in Kapitel 2.2.2 zusammengeführt werden und entspricht Art. 9 Abs. 3 Bst. d.

Zu Kap. 1.4: Grundlagen und Kap. 2.2.1. Planungsziele

Diese Kapitel könnten in Kapitel 2.2.1. zusammengeführt werden.

Es fehlt anscheinend grundsätzlich die Zusammenstellung «Andere relevante Pläne und Programme» (Art. 9 Abs. 3 Bst. a). Als übergeordneter Plan ist hier u.a. der Landesrichtplan oder das Hauptradrouten-Konzept aufzuführen. Sind Richtpläne der Nachbargemeinden ebenfalls relevant oder liegen Nutzungskonzepte vor, so können auch diese hier aufgeführt werden.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Die Gemeinde Triesen hat sich bewusst dazu entschieden, für die gesamte SUP ein einziges Dokument zu erstellen und dieses laufend nachzuführen. Es macht daher durchaus Sinn, das Kapitel 1 im Sinn der Vollständigkeit wie bestehend zu belassen.

Das Kapitel 2.1 Analyse ist Zustand wird mit einem Unterpunkt 'Andere relevante Pläne und Programme' ergänzt. Es werden dort die aktuell geltenden Pläne und Programme aufgeführt.

Zu Kap. 2.1. Analyse ist Zustand

Die Analyse des Ist-Zustandes (Art. 9 Abs. 3 Bst. b) ist sehr knapp und kurz gehalten. Die Beschreibung des Ist-Zustandes sollte besser auf die Schutzgüter resp. Umweltziele abgestimmt werden. Z.B. ist es gemäss S. 25 ein Umweltziel «Die Belastungsgrenzwerte für Lärm sollen eingehalten werden». Wie ist der Ist-Zustand z.B. gemäss Strassenlärmkataster?

In die Analyse ist auch der Langsamverkehr aufzunehmen. Auch dieser hat Auswirkungen auf die Umwelt und soll strategisch mitgedacht werden resp. den Stand erwähnen.

Es fehlen auch Aussagen über die voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans oder Programms.

Der letzte Satz auf Seite 20 widerspricht einerseits dem Sinn und Zweck der SUP und andererseits dem in Kapitel 2.2.3. aufgeführten und zu prüfenden Alternativen. Er ist daher ersatzlos zu streichen.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Die Analyse des Ist-Zustandes ist aus Sicht der Gemeinde in der vorliegenden Form zweckmässig. Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr wird in der Analyse Ist-Zustand ergänzt.

Der letzte Satz auf Seite 20 wird gestrichen.

Fazit Inhalt Umweltbericht

Im Entwurf des Untersuchungsrahmen sind folgende Angaben vorhanden:

- Ermittlung sowie die Beschreibung und Bewertung von Alternativen (Abs. 2)
- Ziele des Plans (Abs. 3 Bst. a)
- Darstellung der relevanten Merkmale der Umwelt, *des derzeitigen Umweltzustands sowie dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans oder Programms* (Abs. 3 Bst. b)
- Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung (Abs. 3 Bst. d)

Im Entwurf des Untersuchungsrahmen fehlen folgende Angaben, welche zu diesem Zeitpunkt vorliegen müssten:

- Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen (Abs. 2)
- Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen (Abs. 3 Bst. a)
- *Darstellung der relevanten Merkmale der Umwelt, des derzeitigen Umweltzustands sowie dessen voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Plans oder Programms* (Abs. 3 Bst. b)
- Darstellung der relevanten Umweltprobleme (Abs. 3 Bst. c)
- Die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen sowie deren Auswirkung auf die Schutzgüter (Abs. 3 Bst. e)

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Die Angaben in Bezug auf die relevanten Merkmale der Umwelt sind in der Tabelle der Umweltziele im Kapitel 2.2.2 enthalten. Zum heutigen Zeitpunkt ist aufgrund der Flughöhe keine vertiefte Betrachtung möglich und erforderlich.

Im Entwurf des anschliessenden Umweltberichts müssen zusätzlich folgende Angaben eingefügt werden:

- Massnahmen zur Verhinderung, Verringerung oder zum Ausgleich der erheblichen negativen Umweltauswirkungen (Abs. 3 Bst. f)
- Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen (Art. 3 Bst. g)
- Beschreibung des Vorgehens, Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung von Informationen (Abs. 3 Bst. g)
- Massnahmen zur Überwachung (Abs. 3 Bst. h)
- Eine nichttechnische Zusammenfassung der Informationen

Hinweis für späteren Umweltbericht.

2. Landwirtschaft

Die in der 2. Stellungnahme zur Vorprüfung VRIP (10.04.2025) formulierten Anliegen zum Thema quantitativem Bodenschutz, wurden in den SUP-Untersuchungsrahmen aufgenommen.

Quantitativer Bodenschutz: In Bezug auf Bodenverlust durch allfällige Projekte (Ausbau bestehender Hauptradrouuten, geplante neue Radrouuten etc.) im Landwirtschaftsgebiet/Landwirtschaftszone ist das Gesetz über die Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens (LGBl. 1992, Nr.41) zu beachten.

Es ist zu prüfen, ob in dieser SUP/Richtplanung bereits mögliche Ersatzflächen definiert werden können, welche ebenfalls bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

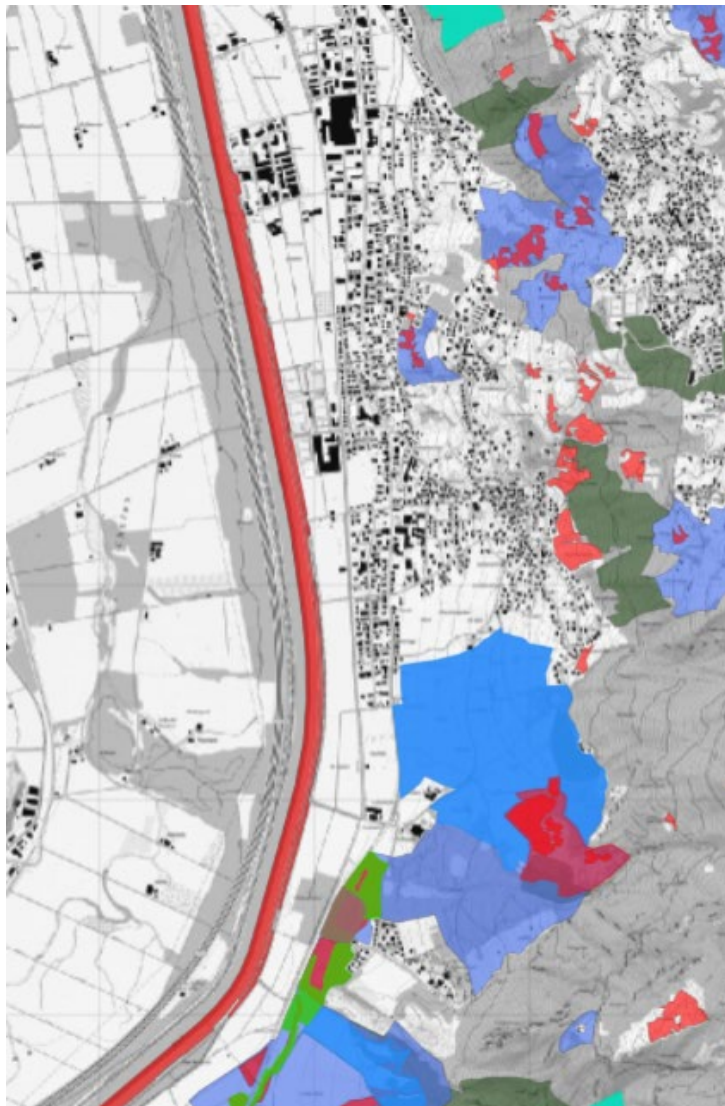
Im Rahmen der vorliegenden SUP können noch keine konkreten Ersatzflächen definiert werden. Dies ist Bestandteil der Arbeiten im Rahmen eines allfälligen konkreten Projekts bzw. der Umsetzung im Zonenplan.

3. Natur & Landschaft Die Schutzgüter Natur und Landschaft wurden in den Untersuchungsrahmen aufgenommen und Naturschutzgebiete als Ausschlussgebiete ausgeschieden. Es stellt sich die Frage, weshalb die Landschaftsschutzgebiete nicht ebenfalls als Ausschlussgebiete klassifiziert wurden. Auch in diesen gilt mit ein paar wenigen Ausnahmen ein absolutes Bauverbot. Ausnahmen erfassen insbesondere Massnahmen zum Schutz vor Naturgefahren (Rüfe, Steinschlag, Hochwasser), welche aber nicht Teil eines Richtplans sind.

Folglich wird hiermit der Antrag gestellt auch die per Verordnung unter Schutz gestellten Landschaftsschutzgebiete analog zu den Naturschutzgebieten als Ausschlussgebiete zu definieren.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Die per Verordnung unter Schutz gestellten Landschaftsschutzgebiete werden im Rahmen der SUP ebenfalls als Ausschlussgebiete definiert.



5. Gewässerschutz

Die in der 2. Stellungnahme zur Vorprüfung Gemeinderichtplan (17.04.2025) sowie die in der 2. Stellungnahme zur Vorprüfung VRIP (10.04.2025) formulierten Anliegen und Hinweise zum Thema Gewässerschutz wurden in den SUP-Untersuchungsrahmen nur unzureichend berücksichtigt. Eine definitive Stellungnahme aus Sicht Gewässerschutz zum Untersuchungsrahmen kann erst abgegeben werden, nachdem ein vollständiger Bericht vorliegt.

An der Stelle wird auf Punkte hingewiesen, welche insbesondere überarbeitet werden müssen:

Zu Kap. 1.4. Themen:

Das Schutzgut «Wasser» ist beim Gemeinde- und Verkehrsrichtplan massgeblich betroffen. In Kapitel 3 «Themen» müssen beim Schutzgut «Wasser» weitere Themen aufgenommen werden, damit die Konflikte adäquat aufgezeigt und abgehandelt werden können. Es sollen insb. folgende Themen zusätzlich aufgenommen werden:

- Trinkwasserfassungen, Grundwasserschutzareale:
In Schutzarealen dürfen keine Bauten und Anlagen erstellt werden.
- Trinkwasserfassungen, Schutzzone S3:
In der Zone S 3 sind Vorkehrungen, welche die Menge und Güte der Grundwasservorkommen oder die öffentliche Wasserversorgung gefährden, verboten.
- Gewässerraum Binnengewässer:
Der Gewässerraum der Binnengewässer ist grundsätzlich frei von Anlagen zu halten. Muss zusammen mit dem Gewässerabstand nach BauG abgehandelt werden. Es sei an der Stelle bemerkt, dass die Gewässerräume der Binnengewässer zum grössten Teil innerhalb des Mindestabstandes von 10 m gegenüber öffentlichen Gewässern nach Art. 50 Baugesetz (Ausschlussgebiet) liegen.
- Gewässerraum Rhein:
Der Gewässerraum des Rheines ist grundsätzlich frei von Anlagen zu halten. Da der Gewässerraum des Rheines deutlich grösser als der Gewässerraum der Binnengewässer ist, soll dieser separat abgehandelt werden.

Zu Kap. 1.4.: Grundlagen/Ist-Zustand

Zu den Grundlagen ist auch der aktuelle Stand des Gewässerraums der Binnengewässer und des Rheines aufzuführen.

Zu Kap. 2.1.: Analyse Ist-Zustand

Der dargestellte Übersichtsplan mit den betroffenen Umweltaspekten ist unvollständig.

Wie bereits in der 2. Stellungnahme zur Vorprüfung Gemeinderichtplan (17.04.2025) erwähnt, beträgt im Abschnitt Triesen der minimale Gewässerraum des Rheines 344 m (beidseitiger Uferbereich auf Liechtensteiner und Schweizer Hoheitsgebiet inkl. Gewässersohle) und ragt somit deutlich über das Dammbauwerk hinaus. Der Gewässerraum ist raumrelevant und muss im Übersichtsplan als betroffenes Umweltthema dargestellt und textlich erwähnt werden.

Auch sind die anderen fehlenden Themen zum Schutzgut «Wasser» gemäss Bemerkungen zu Kap. 1.4. darzustellen und textlich abzuhandeln.

Zu Kap. 2.2.2.: Umweltziele

Die Auflistung der Umweltziele insb. zum Schutzgut «Wasser» ist unvollständig. Auch muss das Schutzinteresse überprüft werden (siehe vorherige Ausführungen). Aufzunehmen sind:

- Trinkwasserfassungen, Grundwasserschutzareale: «Ausschlussgebiet»
- Trinkwasserfassungen, Schutzzone S3: «sehr wertvoll»
- Gewässerraum Binnengewässer: «Ausschlussgebiet»
- Gewässerraum Rhein: «sehr wertvoll»

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Kapitel 1.4 beinhaltet im Grundsatz sämtliche relevanten Gesetze und Verordnungen. Es gelten in diesem Zusammenhang selbstverständlich auf alle Verordnungen zu den Grundwasserschutzarealen und Trinkwasserfassungen. Diese werden im Kapitel 1.4. konkret erwähnt.

Das Schutzgut Trinkwasserfassungen ist in der Tabelle Umweltziele (S1 und S2) als Ausschlussgebiet definiert. Aus Sicht der Gemeinde schafft ein separates Schutzgut Trinkwasserfassungen S3 keinen Mehrwert da der Umgang damit in den jeweiligen Schutzzonenverordnungen enthalten ist.

Das Schutzgut Gewässerraum ist ebenfalls in der Tabelle Umweltziele erfasst und als wertvoll definiert. Der Gewässerraum Rhein wird im Beschrieb der relevanten nationalen und internationalen Umweltziele ergänzt.

Zu Kap. 2.2.3.: Definition von Alternativen

Beim Gemeinderichtplan müssen folgende alternativen Varianten in der SUP abgehandelt werden:

- Eine verdichtete erhöhte Ausnutzung der bestehenden Gewerbezo-
nen.
- Eine Verschiebung von Gewerbezo-
nen (z.B. Rückzonierung aus Ge-
wässerraum Rhein mit flächengleicher Einzonierung an einem geeig-
neten Ort).

Beim Verkehrsrichtplan muss klar sein, für welchen Verkehrsträger der Korridor gedacht ist, um die definierten Ziele zu erreichen. Das Thema «Wasser» ist je nach Verkehrsträger völlig unterschiedlich betroffen. Dies muss klar abgehandelt werden. Es müssen folgende alternativen Varianten bzw. Untervarianten in der SUP berücksichtigt werden:

- Korridorsicherung für MIV
- Korridorsicherung für öffentlichen Verkehr
- Korridorsicherung für Langsamverkehr

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Für eine zukünftige Gewerbezone ist es generell notwendig, dass die bestehenden Gewerbezo-
nen ausgenutzt sind. Die Verdichtung ist damit grundsätzlich als Strategie bereits vorgegeben. Es ist aber auch zu berücksichtigen ist, dass gewisse gewerbliche Nutzungen

auf Flächen im Erdgeschoss angewiesen sind. Diese können mit der Verdichtung, namentlich über Aufstockungen, nicht aufgefangen werden. Ziel der Richtplanfestlegung ist es, eine Möglichkeit zu sichern, wenn die Verdichtung alleine nicht ausreicht, respektive auch nicht genügend geeignete Flächen in Erdgeschossen bereitgestellt werden können.

Eine Verschiebung der Gewerbezonon wird im Rahmen der Umsetzung im Zonenplan zu prüfen sein. Zur Zeit geht es aber einzig um die Untersuchung, an welchem Ort eine zukünftige Erweiterung möglich wäre.

Es ist aus Sicht der Gemeinde zum heutigen Zeitpunkt irrelevant für welches Verkehrsmittel die künftige Korridorsicherung erfolgt. Das Thema 'Wasser' ist zumindest bei den Verkehrsmitteln MIV und ÖV gleichermassen betroffen. Es geht zum heutigen Zeitpunkt ausschliesslich um die Korridorsicherung um künftigen Generationen Planungsmöglichkeiten offen zu lassen – dies unabhängig vom Verkehrsmittel.

6. Lärm	Die in der 2. Stellungnahme zur Vorprüfung VRIP (10.04.2025) formulierten Anliegen zum Thema Lärm, welche im Rahmen einer SUP zu prüfen sind, wurden in den SUP-Untersuchungsrahmen aufgenommen.
7. Licht	Die in der 2. Stellungnahme zur Vorprüfung VRIP (10.04.2025) formulierten Anliegen zum Thema Licht, welche im Rahmen einer SUP zu prüfen sind, wurden in den SUP-Untersuchungsrahmen aufgenommen.

2.2.4.5. Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU)

Alternativenprüfung

Eine Strategische Umweltprüfung hätte, wie in Kapitel 1.5 der Unterlagen dargestellt, viele Nutzen. Sie wird begleitend zur Planung gemacht und dient dazu, sämtliche Umweltaspekte frühzeitig miteinzubeziehen. Sie ist keine Detailprüfung, sondern die Prüfung strategischer Alternativen (vgl. Handbuch zur SUP Seite 5/51).

Leider fehlt genau diese Prüfung von Alternativen. Die Erweiterung der Gewerbegebietes Neusand sowie der Strassenbau entlang des Rheindammes zwischen der Industrie bis zum Arg sind bereits heute festgelegt und zu deren Legitimation soll nun im Nachhinein eine SUP durchgeführt werden.

Die LGU fordert dazu auf, das Verfahren ergebnisoffen und mit der notwendigen Objektivität durchzuführen.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Die Gemeinde Triesen bearbeitet sowohl die Überarbeitung des Gemeinderichtplans wie auch des Verkehrsrichtplans ergebnisoffen unter Einbezug aller Einwohnerinnen und Einwohner, der Amtsstellen des Landes und auch der NGO's. Dazu dient auch die laufende SUP.

Teilgebiete und Zonen

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb die Prüfung nur für die Erweiterung des Gewerbegebietes Neusand sowie den Strassenbau entlang des Rheindammes durchgeführt wird. Wir sind der Meinung, dass der Plan/Programm als Ganzes einer SUP unterzogen werden muss und nicht nur bestimmte Teile davon. Wir finden weder im SUPG noch im Handbuch Hinweise darauf, dass es zulässig ist, nur bestimmte Teilbereiche eines Planes oder Programmes der Prüfung zu unterziehen, oder dass sich die SUP nur auf Nicht-Bauzonen bezieht.

Die LGU bittet um Erläuterung dieses Vorgehen mit Verweis auf die gesetzlichen Grundlagen.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Im Rahmen der Prüfung ob für den Gemeinde- und den Verkehrsrichtplan eine SUP durchzuführen ist, wurde festgestellt, dass nur Teile der vorliegenden Planungen allenfalls erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben.

Es wird eine SUP über die gesamten Richtplanungen durchgeführt, wobei lediglich die Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand und die Korridorsicherung (NICHT Strassenbau) mitunter erhebliche Auswirkungen haben. Der Fokus liegt daher auf diesen konkreten Planungen.

Nullvarianten

Der Verzicht zur Prüfung von Nullvarianten widerspricht dem Sinne eines SUP-Verfahrens diametral, denn die ergebnisoffene Prüfung von Alternativen und deren Umweltauswirkungen sollte den Schwerpunkt des SUP Verfahrens bilden. Wie die Verfahren sowie Gerichtsentscheide zum Industriebühler gezeigt haben, kann die Prüfung der Nullvarianten (wie auf Seite 30 angeregt), auch nicht erst im nachgelagerten Verfahren erfolgen, denn die Bestvariante aus der SUP wird in die UVP übernommen.

Wir fordern dazu auf, echte Alternativen inklusive Nullvarianten zu prüfen! Damit sind beim Verkehrsrichtplan nicht nur unterschiedliche Strassenführungen gemeint, sondern auch Massnahmen zur Zielerreichung ohne Strassenbau. Vergleiche dazu auch unsere Stellungnahmen zur Festlegung Untersuchungsrahmen Strassenverbindung Triesen – Vaduz vom September 2012 und zum Umweltbericht vom Februar 2013, sowie die Stellungnahme des VCL zum vorliegenden Untersuchungsrahmen.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Auf die Prüfung einer Null-Variante für die Erweiterung Neusand wird bewusst verzichtet. Kein Bauland für produzierendes Gewerbe bereitzustellen, widerspricht dem übergeordneten Planungsziel der wirtschaftlichen Entwicklung und ist daher keine Option.

Auf das Betrachten einer Nullvariante für die Korridorsicherung wird im Rahmen der vorliegenden SUP ebenfalls bewusst verzichtet. Sollte in Zukunft kein Bedarf für die Nutzung des Korridors vorhanden sein, ist dieser ohnehin obsolet.

Sollten sich künftige Generationen konkret mit einer möglichen Nutzung des Korridors zur Sicherung der Erreichbarkeit, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Entlastung der Bevölkerung im Siedlungsgebiet von verkehrsbedingten Emissionen befassen, so kann dannzumal im Rahmen der Variantenprüfung resp. der UVP, falls gewünscht auch die Nullvariante mit einbezogen werden.

Im Rahmen des Verkehrsrichtplans keinen Korridor für eine künftige Achse zu sichern ist für die Verantwortlichen der Gemeinde zum heutigen Zeitpunkt keine Option.

Erweiterung Gewerbegebiet Neusand

Die Aufnahme der Erweiterung des Gewerbegebietes Neusand können wir nicht nachvollziehen. Es ist unseres Erachtens nicht zielführend eine rechtswidrige Anpassung in den Richtplan aufzunehmen. Siehe S 5/32: «Die vorgesehene Erweiterung ist gemäss Art. 5 Abs. 1 der Verordnung zum Schutze des Grundwassers rechtlich nicht möglich». Eine SUP schafft keine Rechtsgrundlagen oder anderweitige Legitimation, sie prüft und vergleicht lediglich Umweltauswirkungen von Plänen und Programmen.

Der LGU schlägt vor, die Erweiterung des Gewerbegebietes Neusand erst dann in den Richtplan aufzunehmen, wenn die gesetzlichen Grundlagen dafür geschaffen wurden.

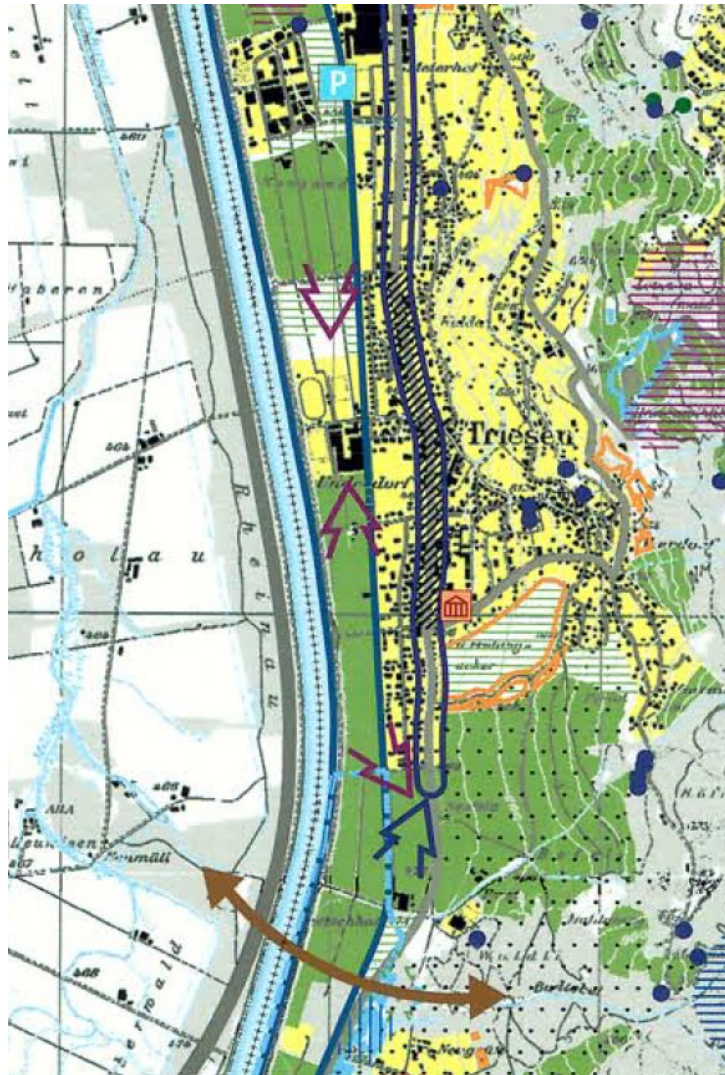
Rückmeldung zur Stellungnahme:

Der Gemeinderichtplan sichert die Erweiterungsmöglichkeit, bis es zu einer Einzonung kommt. Es ist daher richtig, die Erweiterung im Gemeinderichtplan vorzusehen, auch wenn heute die rechtlichen Rahmenbedingungen dem Vorhaben noch entgegenstehen.

Schutzgüter

Im Übersichtplan der Schutzgüter zwischen Rhein und Binnenkanal vermissen wir den Landesrichtplan. Im Speziellen sind hier der 'Wildtierkorridor' sowie das 'Potentielle Revitalisierungsgebiet Alpenrhein' und die 'Massnahmen Revitalisierung Alpenrhein' (aus der Karte Gefahren und Gewässer) mitaufzunehmen. Zudem betonen wir, dass für das SUP Verfahren nicht ausschliesslich unter Schutz gestellte Flächen von Relevanz sind, sondern sämtliche für einheimische Tiere und Pflanzen bedeutenden Flächen sowie deren Vernetzung (siehe Naturschutzgesetz NSchG). Den unterschiedlichen Mobilitätsmustern sowie den Störungsanfälligkeiten ist mit einem entsprechenden Betrachtungsperimeter Rechnung zu tragen.

Die LGU beantragt die Aufnahme oben genannter Flächen und Themen in den Umweltbericht.



Rückmeldung zur Stellungnahme:

Im Untersuchungsgebiet sind im geltenden Landesrichtplan weder Wildkorridore (ein solcher befindet sich weiter südlich) noch Massnahmen zur Revitalisierung des Alpenrheins enthalten. Der Landesrichtplan enthält zwischen Rhein und Siedlung einen Korridor für öffentlichen Verkehr und/oder motorisierten Individualverkehr zur Verkehrsentslastung ausserhalb des Siedlungsgebiets.

Themen und Ziele

Die Themen, welche im Umweltbericht abgehandelt werden sollen, (Kapitel 1.3) beinhalten lediglich eine kurze Auflistung genereller Natur. Was genau untersucht werden soll und in welcher Tiefe die Themen behandelt werden sollen, bleibt offen. Auch hier ist ersichtlich, dass diese SUP lediglich dazu dient, das bereits festgelegte Ergebnis zu legitimieren, denn es werden nur Themen aufgelistet, die für eine Verbindungsstrasse am Rheindamm sowie das Gebiet Neusand relevant sind (z.B. Seite 8/32 zu Lärm: *Je nach den erwarteten Verkehrsmengen auf den Querverbindungen ins Siedlungsgebiet zwischen dem Korridor parallel zu Rhein / Binnenkanal*).

Ähnliches ist für die Planungsziele in Kapitel 2.2.1 festzustellen. Die Planungsziele sind zielgerichtet und betreffen nur das Siedlungsgebiet. Es gibt keine Ziele für die Gebiete, welche neu genutzt werden sollen.

Für die Umweltziele hätten wir uns ebenfalls eine detaillierte Auseinandersetzung gewünscht.

Die LGU kann aufgrund des fehlenden Detaillierungsgrad keine Aussagen dazu machen, ob die Themen, welche im Umweltbericht untersucht werden sollen, vollständig sind. Die Planungs- sowie die Umweltziele sind unseres Erachtens zu überarbeiten und zu ergänzen. Wir sind der Meinung, dass das SUPG (Art. 9) hierzu mehr Details im Umweltbericht fordert.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Die Gemeinde Triesen hat sich bei der Formulierung der Ziele eng an das Handbuch für die Durchführung einer SUP des Amtes für Umwelt gehalten. Die Zielformulierung entspricht der aktuellen Planungstiefe – diese ist strategischer Natur.

Bedarf

Was den tatsächlichen Bedarf einer Umfahrungsstrasse betrifft, sind in den Dokumenten Widersprüche zu finden («*zweite Etappe Industriebühnen*», «*für spätere Generationen*», «*allenfalls obsolet*»). Wir schlagen deshalb vor, den Bedarf für eine Umfahrungsstrasse mittels entsprechender Untersuchungen darzulegen. Zudem empfehlen wir für die Richtplanungen einen Planungshorizont festzulegen und diesen mit dem tatsächlichen Bedarf abzugleichen.

Die LGU empfiehlt 1) den Bedarf einer Umfahrungsstrasse und deren Auswirkungen auf den Verkehr mit Daten zu belegen sowie 2) den Bedarf mit einem Planungshorizont abzugleichen.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Mit der Korridorsicherung für eine künftige Netzergänzung soll, für künftige Generationen die Möglichkeit geschaffen werden, das Gemeindegebiet von Triesen, falls dies einmal erforderlich resp. gewünscht ist, vom gebietsfremden Verkehr zu entlasten. Die Gemeinde will im Rahmen der Festlegung des Verkehrsrichtplans die Möglichkeit für einen künftigen Verkehrskorridor unabhängig eines Verkehrsmittels (MIV / ÖV) sichern. Dies ist so auch im Landesrichtplan vorgesehen. Es ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich, konkrete Aussagen zur Verkehrsverlagerung zu machen. Dies muss dannzumal im Rahmen der konkreten Planung und der nachfolgenden UVP für ein solches Projekt erfolgen.

2.2.4.6. Verkehr-Club Liechtenstein (VCL)

Aus dem Bericht der Gemeinde vom 28. September 1925 und Kommentare

S7/32

«Aus diesem Grund wird für die ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebiets befindlichen Elemente der Richtplanungen, wie die Erweiterung des Gewerbegebiets Neusand sowie die Korridorsicherung für eine zukünftige Netzergänzung, wie im Handbuch zu strategischen Umweltprüfung erwähnt, eine schlanke SUP durchgeführt, welche wie gefordert alle Verfahrensschritte enthält, diese aber teilweise zusammenfasst.

Die gemäss LGBl. Nr. 106 vom 15. März 2007 Art. 6 im Rahmen der Vorprüfung einzuholenden Stellungnahmen liegen mit dem 2. Vorprüfungsbericht zum Verkehrsrichtplan vom 9. Mai 2025 bereits vor.»

Dieser 2. Vorprüfungsbericht liegt dem VCL nicht vor! Am 26.10.2025 vom VCL bei der Bauverwaltung angefordert.

Antwort von Magnus Pfiffner am 13.11.:

«Die Vorprüfungsberichte resp. die entsprechenden Stellungnahmen sind nicht Bestandteil des Dokuments zum Untersuchungsrahmen und auch nicht als Beilage im Bericht aufgeführt.

Der 2. Vorprüfungsbericht ist daher aus unserer Sicht ein internes Dokument, welches zwischen den Landesämtern und der Gemeinde Triesen ausgetauscht wurde. Die Erkenntnisse daraus sind in das Dokument zum Untersuchungsrahmen der SUP eingeflossen. Im Rahmen des Konsultationsverfahrens wurden sämtliche Amtsstellen abermals begrüsst, um zum Dokument zur Festlegung des Untersuchungsrahmens Stellung zu nehmen. Nach Eingang der Stellungnahmen zum Untersuchungsrahmen, wird dann ein entsprechendes Dokument mit den Eingängen und dem Umgang damit erstellt, das Ganze transparent dargestellt und schliesslich dem Gemeinderat als zuständige Behörde zur Beschlussfassung und zur definitiven Festlegung des Untersuchungsrahmens vorgelegt.

Der Vorprüfungsbericht ist ein behördeninternes Dokument und nicht Bestandteil des aktuell laufenden Verfahrens zur Festlegung des Untersuchungsrahmens».

Diese Antwort befriedigt den VCL nicht. Es macht den Eindruck, dass das Verkehrsmittel schon festgelegt wurde. Eine korrekte SUP muss Null-Varianten untersuchen, auch im Verkehr. Also nicht einfach die optimale Strassenführung betrachten.

Die Stellungnahme des VCL

Aus Sicht des VCL müssen in der SUP nicht nur eine Korridorsicherung auf der Achse Industriegebiet Zentrum bis Arg (GR 13 30.9.2025) untersucht werden und nicht nur schon heute eingesetzte Strassen-Verkehrsmittel. Nach dem Motto: weiter so ist keine SUP.

Der Linienbus als Feinverteiler ist bekanntlich ein sehr wichtiges öffentliches Verkehrsmittel. Bei der heutigen halbherzigen Busbevorzugung ist aber auch der Linienbus von Auto-Staus betroffen.

Der VCL schlägt dringend eine ergebnisoffene Betrachtung des Verkehrs vor unter Berücksichtigung von:

- Eine Veränderung des Modalsplits zu mehr ÖV und Radverkehr durch Betriebliches Mobilitätsmanagement (siehe BuA2018_12) macht weiteren Strassenbau unnötig
- Ein schienengebundenes Verkehrsmittel für das Oberland führt zu weniger MIV.

Hinweise zum SUPG

- Gemäss SUPG muss eine echte Verkehrs-Alternative untersucht werden;
- Nur alternative Verkehrslösungen reduzieren Immissionen und sichern Lebensqualität;
- Die zusätzliche Strassenverbindung gewährleistet keine enkeltaugliche Entwicklung;
- Umfahungsstrassen widersprechen den Zielsetzungen einer nachhaltigen Entwicklung;
- Sie widersprechen dem Energie- und CO₂-Absenkpfad von Energiestädten;
- Umfahungsstrassen widersprechen dem Agglomerationsprogramm;
- Sie erhöhen die Strassenkapazität
- Damit machen sie den MIV attraktiver und erzeugen Mehrverkehr.

Vorschlag des VCL für eine echte Verkehrs-Alternative

Als echte Verkehrs-Alternative hat der VCL eine Tram-Bahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans als Mittelverteiler mit anerkannten Experten untersucht.

Siehe dazu: Bahnausbau unserer Nachbarn – und wir?

<https://www.vcl.li/?page=18&eid=530>.

Die Datei lie_zeit86Juni2020Oberlandbahn.pdf «Tram-Bahn im 15-Minuten Takt» ist angehängt.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Mit der Korridorsicherung für eine künftige Netzergänzung soll, für künftige Generationen die Möglichkeit geschaffen werden, das Gemeindegebiet von Triesen, falls dies einmal erforderlich resp. gewünscht ist, vom gebietsfremden Verkehr zu entlasten. Die Gemeinde will im Rahmen der Festlegung des Verkehrsrichtplans die Möglichkeit für einen künftigen

Verkehrskorridor unabhängig eines Verkehrsmittels (MIV / ÖV) sichern. Dies ist so auch im Landesrichtplan vorgesehen.

Die Korridorsicherung ist auch für eine allfällige Realisierung der vom VCL vorgeschlagenen Oberlandbahn erforderlich.

2.2.4.7. Vereinigung bäuerlicher Organisationen (VBO)

6. Forderung zur Ergänzung des Untersuchungsrahmens

Zusammenfassend wird gefordert, den Untersuchungsrahmen der SUP wie folgt zu ergänzen:

- **Gleichwertige und vertiefte Berücksichtigung des Bodens** als eigenständiges Schutzgut, analog zu anderen Umweltbereichen (Lärm, Licht, Luft, Flora, Fauna usw.),
- **Einführung qualitativer und quantitativer Bewertungskriterien** für den Umweltfaktor Boden,
- **Festlegung verbindlicher Ausschlusskriterien**, um eine Reduktion der Landwirtschaftszone zu verhindern,
- **Bewertung der Auswirkungen geplanter Veränderungen** auf die Versorgungssicherheit und die Wirtschaftlichkeit landwirtschaftlicher Betriebe.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Der Boden ist im Kapitel 2.2.2 bei den Umweltzielen explizit aufgeführt. Einerseits über den Bodenschutz (Umweltschutzgesetz und Bodenerhaltungsgesetz) sowie über die belasteten Standorte.

Die Reduktion der Landwirtschaftszone darf aus Sicht der Gemeinde kein Ausschlusskriterium darstellen. Es wird selbstverständlich darauf geachtet, dass der landwirtschaftliche Boden nicht reduziert wird – im überwiegenden öffentlichen Interesse muss dies aber möglich sein.

2.2.4.8. Bürgergenossenschaft Triesen (BGT)

2. Verkehrskorridor Neusand - Arg

Die BGT kann nachvollziehen, dass sich die Gemeinde Möglichkeiten offenlassen und nicht vorschnell auf künftigen Handlungsspielraum verzichten möchte.

Dass man den Verkehrskorridor unbedingt beibehalten möchte (nur, weil dieser in früheren Planungen bereits so drin war), scheint aber aus der Zeit gefallen.

Mit der Idee, in Zukunft mit einer Umfahrungsstrasse möglichst den ganzen Verkehr, mindestens den Durchgangsverkehr, „am Dorf vorbei“ führen zu wollen, wird ausgeblendet, dass es in erster Linie darum gehen sollte, die Landstrasse in naher Zukunft für alle Verkehrsteilnehmer attraktiver zu gestalten und als gemeinsamen Raum zu sehen, der nicht nur dem Verkehr dient, sondern auch den Leuten vom Dorf.

Es ist nachvollziehbar, den „Industriezubringer“ als Autobahnerschliessung Triesens anzusehen und nutzen zu wollen. Diese „Umfahrungsstrasse“ aber bis über das südliche Ende des Triesner Siedlungsgebiets hinaus weiterzuziehen, ist eine unausgegrenzte Idee - vor allem auch, wenn man

berücksichtigt, dass es je einen Autobahnanschluss in Balzers und in Vaduz gibt, womit es kaum jemanden gibt, der Triesen umfahren muss. Wer (mit dem Auto auf der Autobahn) nach Balzers will, fährt in Balzers (Trübbach) aus und nicht in Vaduz und gelangt über die Umfahrungsstrasse an Triesen vorbei nach Balzers. Dasselbe gilt umgekehrt natürlich auch für Vaduz.

Es ist jedenfalls zu sehen, dass keine ausreichenden Daten vorgelegt werden, um die Korridorsicherung für eine solche Umfahrungsstrasse zu rechtfertigen. Hierfür müsste dargestellt werden, welcher Anteil des heutigen Verkehrs auf der Landstrasse in Triesen oder Triesenberg startet oder endet und somit nicht auf die Umfahrungsstrasse „umsteigen“ wird. Weiter wäre zu zeigen, welcher Anteil des übrigen (Durchgangs-) Verkehrs trotz entsprechender Massnahmen nicht vermieden kann. Diesen Anteil hätte eine Umfahrungsstrasse allenfalls zu übernehmen.

Die BGT wünscht sich, dass hier Alternativen geprüft werden und sichergestellt wird, dass der Industriezubringer auf die Achse Industriestrasse erweitert werden kann, statt „sicherheitshalber“ bis zum Gebiet Arg zu führen.

Durch diese Verbindungsstrasse wären grosse landwirtschaftliche Flächen betroffen (nicht nur durch die Erschliessung selbst, sondern auch die Gebiete, die damit erschlossen werden sollen) und würden diverse Projekte in der Zukunft, wie Gewässeraufweitungen usw. verunmöglichen. Es entspricht einem zentralen Interesse und einem gesetzlichen und statutarischen Auftrag der BGT, sich für den Erhalt der bereits heute oft in Bedrängnis stehenden landwirtschaftlichen Flächen einzusetzen. Ebenso sind der Erhalt und der Schutz von Landschaft und Natur zentrale Anliegen der BGT. Aus diesen Gründen spricht sich die BGT gegen die Sicherung des Verkehrskorridors Neusand - Arg aus.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Mit der Korridorsicherung für eine künftige Netzergänzung soll, für künftige Generationen die Möglichkeit geschaffen werden, das Gemeindegebiet von Triesen, falls dies einmal erforderlich resp. gewünscht ist, vom gebietsfremden Verkehr zu entlasten. Die Gemeinde will im Rahmen der Festlegung des Verkehrsrichtplans die Möglichkeit für einen künftigen Verkehrskorridor unabhängig eines Verkehrsmittels (MIV / ÖV) sichern. Dies ist so auch im Landesrichtplan vorgesehen. Es ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich, konkrete Aussagen zur Verkehrsverlagerung zu machen. Dies muss dann zumal im Rahmen der konkreten Planung und der nachfolgenden UVP für ein solches Projekt erfolgen.

2.2.4.9. Dorfgruppe Freie Liste Triesen

Gemeinderichtplan: Ausweitung Industriegebiet

- Die Dorfgruppe der Freien Liste spricht sich für eine nachhaltige und ressourcenschonende Nutzung des vorhandenen Bodens und somit gegen Neueinzonierung und gegen eine Erweiterung des Industriegebiets zum jetzigen Zeitpunkt aus.
- Die Gewerbegebiete sollen erst erweitert werden, wenn die bestehenden Flächen vollständig ausgeschöpft und effizient genutzt werden. Wenn dies der Fall ist, sollen die bestehenden Gebiete Neusand und Blumenau unter Einhaltung des Gewässerschutzes massvoll erweitert werden und keine neuen Gebiete einzoniert werden.
- Die Dorfgruppe der Freien Liste sieht eine Möglichkeit im nördlichen Ortsteil (Hoval bis McDonald's Kreisel) entlang der Landstrasse eine Verdichtung und Durchmischung zu erreichen und die Alternative der «Ansiedlung des produzierenden Gewerbes an der Landstrasse» weiter zu prüfen. (SUP Untersuchungsrahmen, S. 29).

Rückmeldung zur Stellungnahme:

- Im Rahmen des Gemeinderichtplans erfolgt keine Einzonung. Eine Einzonung kann erst zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Revision des Zonenplans erfolgen. Der Gemeinderichtplan sichert lediglich die Möglichkeit, im festgelegten Gebiet in den kommenden 15 bis 20 Jahren eine Einzonung vorzunehmen.
- Eine Einzonung wird generell erst möglich sein, wenn die bestehenden Gewerbezone zu einem gewissen Mindestmass bereits ausgenutzt sind.
- Die Verdichtung entlang der Landstrasse wird im Rahmen der Variante 4 untersucht
 - Es ist davon auszugehen, dass in der Gewerbezone Neusand in einigen Jahren wieder Flächen frei werden. Diese Tatsache ermöglicht eine Ansiedelung von Betrieben in der bestehenden Gewerbezone.
 - Auch die Nutzung des Swarovski-Areals (Gewerbezone Blumenau) ist noch unklar. Hier handelt es sich um sehr grosse Flächen, die zukünftig allenfalls zur Entwicklung zur Verfügung stehen.
 - Es sollten nicht voreilig neue Flächen/Zonen ausgeschieden werden, bevor klar ist, wofür sie gebraucht und genutzt werden. Mit neuen Einzonierungen sinkt der Druck, die bestehenden Gewerbezone möglichst effizient auszunützen.
 - Mit den zunehmenden Folgen des Klimawandels wird auch in Liechtenstein die Verfügbarkeit von Wasser in guter Qualität zum Thema werden. Aus diesem Grund darf nicht leichtfertig in bestehende Grundwasserschutzgebiete eingegriffen werden, vielmehr müssen diese ihre wichtige Funktion weiterhin erfüllen können.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

- Es ist möglich, dass in der Gewerbezone Neusand Flächen frei werden - aber ob die freiwerdenden Flächen ausreichen, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Generell sind Einzonungen nur möglich, wenn entsprechend der Bedarf ausgewiesen werden kann. Mit dem Gemeinderichtplan soll die Möglichkeit einer zukünftigen Erweiterung gesichert werden.
- Die Entwicklung des Swarovski-Areals wird grundsätzlich separat beplant und wird auch dementsprechend im Gemeinderichtplan behandelt. Die Variante 2 zielt in diese Richtung, allerdings auch unter Berücksichtigung einer allfälligen zukünftigen Erweiterung.
- Im Rahmen des Gemeinderichtplans erfolgt keine Einzonung. Eine Einzonung kann erst zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Revision des Zonenplans erfolgen. Der Gemeinderichtplan sichert lediglich die Möglichkeit, im festgelegten Gebiet in den kommenden 15 bis 20 Jahren eine Einzonung vorzunehmen.
- Eine bauliche Nutzung in den betroffenen Gebieten wird nur mit Auflagen möglich sein, welche eine Beeinträchtigung des Grundwassers verhindern. Dessen ist sich die Gemeinde bewusst.

Verkehrsrichtplan: Korridorsicherung vom Gewerbegebiet Neusand bis zum Arg

- Die Freie Liste sieht keine Notwendigkeit für eine Korridorsicherung entlang des Rheindamms. Auch ohne Korridorsicherung kann das Gebiet nicht bebaut werden und bleibt erhalten.
- Jegliche ÖV-Alternative würde sinnvollerweise in Siedlungsnähe fahren und nicht entlang des Rheindamms. In diesem Zusammenhang würde die Freie Liste die alternative «Korridorsicherung entlang der bestehenden Landstrasse innerorts» (Variante 2) begrüßen. Eine solche müsste Raum für neue Verkehrsmittel in diesem Strassenraum sichern.
- Die schmale Zone zwischen Kanal und Rheindamm (inklusive Blumenau) ist für Triesen ein wichtiges Naherholungsgebiet. Viele der im Rahmen des SUP-Verfahrens zu beachtenden Schutzgüter (Untersuchungsrahmen, S. 16) würden zum Teil sehr stark unter einer Umfahrungsstrasse leiden: Mit dem Naherholungsgebiet am Rhein ginge ein Beitrag für die Gesundheit des Menschen verloren. Fauna und Flora würden verdrängt, die biologische Vielfalt verlöre mit den Magerwiesen am Damm einen wichtigen Raum, es würde bereits schon sehr knapper landwirtschaftlicher Boden geopfert, mit einer Verdrängung der Sportanlage Blumenau gingen grosse Sachwerte verloren.
- Im Tal gibt es sehr wenig freie Natur, daher gilt es, die Versiegelung der Böden grundsätzlich möglichst klein zu halten.
- Auch der vorgeschlagene Korridor liegt in der Grundwasserschutzzone, welche wir aus obengenannten Gründen für äusserst schützenswert halten.
- Wir zweifeln an, dass eine Umfahrungsstrasse zu einer ruhigen und sicheren Landstrasse führen würde. Erwiesenermassen führen mehr Strassen zu mehr Verkehr ([WD-5-044-21-pdf-data.pdf](#)). Vielmehr sollte daher mit neuen verkehrspolitischen Massnahmen erreicht werden, sowohl bzgl. des Dorfbinnenverkehrs als auch des Landesbinnenverkehrs eine Umlagerung von MIV zu ÖV und Langsamverkehr zu erreichen. Genau diese immer wieder erklärten Ziele werden mit einer weiteren Umfahrungsstrasse torpediert.
- Aus Sicht der Freien Liste sollten alternative und neue Verkehrsmittel in den Verkehrsrichtplan einbezogen werden. So zum Beispiel die früher bereits angedachte Trambahn (siehe Studie VCL) oder autonom fahrende Taxis oder Busse, die in umliegenden Ländern und Kantonen bereits getestet werden. Dies würde dazu beitragen, die kontinuierliche Steigerung des MIV und damit die punktuelle Verkehrsüberlastung zu bremsen.
- Da wir uns grundsätzlich gegen eine zweite Strasse (Umfahrung) für den MIV aussprechen, stehen wir auch einer Tunnellösung aus ökologischen und finanziellen Gründen kritisch gegenüber.

- Die im Untersuchungsrahmen (S. 23 und 24) genannten Ziele („Schutzgüter“) sind entweder nicht gefährdet oder nicht ohne weitere Prüfung zu verfolgen:
 - „Langfristige Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit“ ist nicht gefährdet.
 - „Stetig wachsendes Verkehrsaufkommen“ darf keine Prämisse für einen Richtplan sein, sondern soll – wenn der Raum knapp ist – gesteuert und minimiert werden.
 - „Direkte Anbindung der Arbeitsplatzzentren an das übergeordnete Netz und Entlastung der Landstrasse innerorts“ verkennt, dass die Landstrasse zwischen Triesen und Vaduz bereits selbst ein „Arbeitsplatzzentrum“ ist. Je nach Planung könnte dieser Charakter sogar noch verdichtet werden.
 - „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ und „Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen entlang der Landstrasse Triesen innerorts“ muss mit anderen Mitteln erreicht werden und darf nicht in die Naherholungszone verlagert werden.
 - „Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Landstrasse innerorts“ ist zwar zu begrüssen, wird sich aber auf kurze Strecken beschränken, so im Bereich Sonnenkreisel und im Bereich Maschlina. Es rechtfertigt keinesfalls eine mehrere Kilometer lange Umfahrungsstrasse. Dieses Ziel ist mit anderen Massnahmen zu erreichen.
- Der Aspekt der Wirtschaftlichkeit spricht unseres Erachtens in hohem Masse gegen die Umfahrungsstrasse: Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist eine intakte Landwirtschaft von enormem Interesse. Die Problematik der zu hohen Verkehrsaufkommens beschränkt sich zudem auf wenige Spitzenzeiten – es ist nicht nachvollziehbar, nur zur Entlastung dieser Peaks so viel Raum zu verbrauchen. Durch den Bau der Umfahrungsstrasse würde der Druck zudem einfach an den nächsten neuralgischen Punkt in der Naherholungszone weitergegeben, wo wiederum teure und raumvernichtende Massnahmen zu treffen wären.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Mit der Korridorsicherung für eine künftige Netzergänzung soll, für künftige Generationen die Möglichkeit geschaffen werden, das Gemeindegebiet von Triesen, falls dies einmal erforderlich resp. gewünscht ist, vom gebietsfremden Verkehr zu entlasten. Die Gemeinde will im Rahmen der Festlegung des Verkehrsrichtplans die Möglichkeit für einen künftigen Verkehrskorridor unabhängig eines Verkehrsmittels (MIV / ÖV) sichern. Dies ist so auch im Landesrichtplan vorgesehen. Auch die mögliche Realisierung einer Oberlandbahn bedingt einen Korridor zwischen Rhein und Binnenkanal.

Es ist zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich, konkrete Aussagen zur Verkehrsverlagerung zu machen. Dies muss dazumal im Rahmen der konkreten Planung und der nachfolgenden UVP für ein solches Projekt erfolgen.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität bedingt neben der Umgestaltung der Landstrasse Triesen innerorts auch eine Reduktion resp. eine Verlagerung des gebietsfremden Verkehrs aus dem Innerortsbereich. Eine Steuerung resp. Reduktion des Verkehrs erscheint aus heutiger Sicht schwierig und muss übergeordnet von Seiten des Landes resp. der gesamten Agglomeration Werdenberg – Liechtenstein geplant und umgesetzt werden.

2.2.4.10. Private Stellungnahmen

a) Privatperson 1* (*aus Datenschutzgründen anonymisiert)

6. Forderung zur Ergänzung des Untersuchungsrahmens

Zusammenfassend wird gefordert, den Untersuchungsrahmen der SUP wie folgt zu ergänzen:

- Gleichwertige und vertiefte Berücksichtigung des Bodens als eigenständiges Schutzgut, analog zu anderen Umweltbereichen (Lärm, Licht, Luft, Flora, Fauna usw.);
- Einführung qualitativer und quantitativer Bewertungskriterien für den Umweltfaktor Boden;
- Festlegung verbindlicher Ausschlusskriterien, um eine Reduktion der Landwirtschaftszone zu verhindern;
- Bewertung der Auswirkungen geplanter Veränderungen auf die Versorgungssicherheit und die Wirtschaftlichkeit landwirtschaftlicher Betriebe.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Der Boden ist im Kapitel 2.2.2 bei den Umweltzielen explizit aufgeführt. Einerseits über den Bodenschutz (Umweltschutzgesetz und Bodenerhaltungsgesetz) sowie über die belasteten Standorte.

Die Reduktion der Landwirtschaftszone darf aus Sicht der Gemeinde kein Ausschlusskriterium darstellen. Es wird selbstverständlich darauf geachtet, dass der landwirtschaftliche Boden nicht reduziert wird – im überwiegenden öffentlichen Interesse muss dies aber möglich sein.

a) Privatpersonen 2 und 3* (*aus Datenschutzgründen anonymisiert)

Gemeinderichtplan, Erweiterung der Gewerbezone:

Um die Gewerbezone in Triesen zu erweitern, ist der naheliegendste Ansatz, bestehende Gewerbezone zu vergrössern.

Das sollte auch im Interesse der Gemeinde sein, da bei den bestehenden Gewerbezone die Infrastruktur weitestgehend vorhanden ist.

Dieser Ansatz wird richtigerweise mit den Varianten 1 und 2 verfolgt. Wobei Variante 2 zu beachten gilt, dass diese östlich gleich über dem Kanal an ein zukünftiges Wohngebiet grenzt.

Die Erschliessung eines neuen Gewerbegebiets, bevor die Varianten 1 und 2 abschliessend geklärt sind, ist unseres Erachtens nicht zielführend.

Deshalb schlagen wir vor, die Varianten 3 aus der SUP zu streichen. Für das Gebiet Nr. 4 sehen wir eine Präzisierung des Begriffes „Gewerbezone“ z. B. „Gewerbegebiet mit niedrigen Emissionen und Verkehrsaufkommen“.

Mit der Variante Nr. 4 als „Gewerbegebiet“ sehen wir einen Widerspruch zum Verkehrsrichtplan, der das Dorfzentrum möglichst vom Verkehr entlasten möchte.

Die Variante 3 grenzt nahe an ein Wohngebiet, welches aktuell in der Nähe mit einem Überbauungsplan verdichtet bebaut wird.

Eine angrenzende Gewerbezone würde die Qualität dieses Gebiets erheblich beeinträchtigen.

Falls eine Aufnahme der Variante 3 in die SUP unumgänglich ist, sollte sie zumindest in ausreichendem Abstand zum Wohngebiet angesetzt werden.

Rückmeldung zur Stellungnahme:

Im Rahmen des Untersuchungsrahmens geht es primär darum, Varianten aufzuzeigen. Die Kritikpunkte betreffend der Varianten 3 und 4 sind berechtigt und werden im Rahmen der anschliessenden Beurteilung auch berücksichtigt. Die angesprochenen Punkte sind im

Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zu behandeln und beeinflussen selbstverständlich die Ergebnisse zu diesen Varianten.

Beteiligung, Genehmigung Richtplan:

In 1.6.1. Beteiligung ist zu lesen: „Es ist vorgesehen, die Einwohnerinnen und Einwohner nach Abschluss der Arbeiten anlässlich eines Informationsanlasses über den genehmigten Richtplan zu informieren.“. Ein Informationsanlass über den genehmigten Richtplan ist zu spät. Den Einwohnerinnen und Einwohnern soll der ausgearbeitete Richtplan vor der Genehmigung vorgestellt werden. Damit wird die im Jahr 2021 gestartete Bürgerbeteiligung fortgeführt. Wir fordern deshalb, den Informationsanlass vor Genehmigung des Richtplans anzusetzen.

Die Gemeinde hält sich an den gesetzlichen Verfahrensablauf.

2.3. Beschlussfassung Gemeinderat Untersuchungsrahmen

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 03. Februar 2026 den vorliegenden Untersuchungsrahmen für die SUP zum Gemeinderichtplan Triesen und zum Verkehrsrichtplan Triesen genehmigt.

2.4. Bewertung der Varianten, Auswahl Bestvariante

Die einzelnen Varianten werden anhand der Planungs- und Umweltziele in der nachfolgenden Tabelle gemäss der definierten Bewertungsskala bewertet und aus der Gesamtbewertung die Bestvariante definiert.

2.4.1. Gemeinderichtplan

Für den Gemeinderichtplan beschränkt sich die SUP auf die Massnahme „Weiterentwicklung Gewerbegebiet Neusand“. Diese hängt direkt mit der Massnahme „Wirtschaftsentwicklung“ des Gemeinderichtplans zusammen.

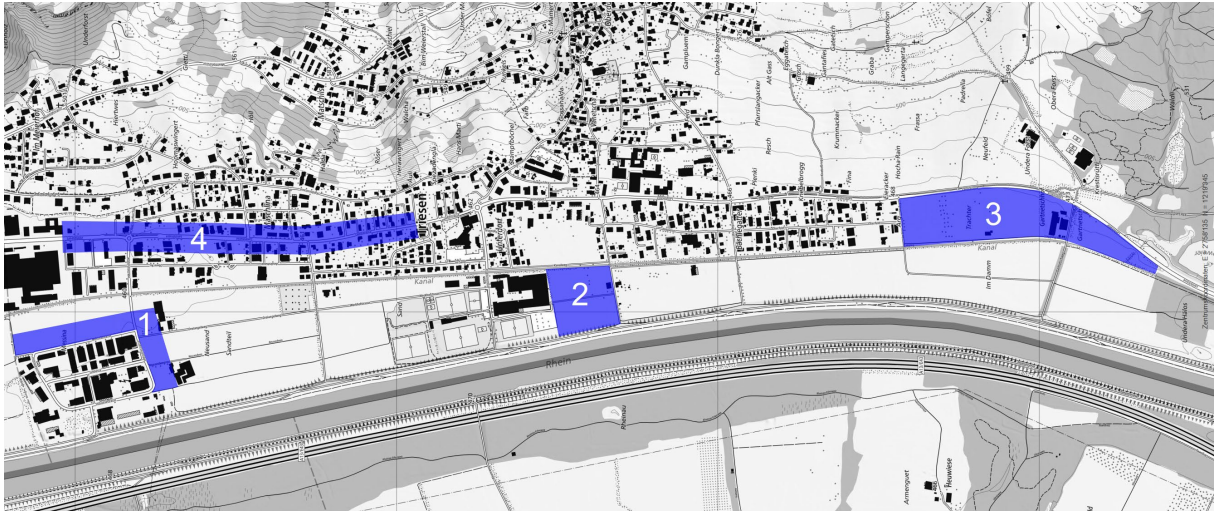
Mit dieser Massnahme wird der Platzbedarf für zukünftige Ansiedlungen oder auch Erweiterungen bestehender Unternehmen geschaffen. Langfristig ist ein gesundes Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten in der Gemeinde zu schaffen. Unternehmen sollen in der Gemeinde unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um sich anzusiedeln. Besonders zukunftsgerichtete Branchen sollen gefördert werden. Ausserdem sind Arbeitsorte sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr und Fuss- und Radverkehr zu erschliessen. Diese Entwicklung ist in Abstimmungen mit den Nachbargemeinden zu vollziehen.

Das Gewerbegebiet Neusand soll langfristig den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt für das produzierende Gewerbe bilden. Das Gewerbegebiet Neusand soll damit den publikumsorientierten Gewerbestandort Landstrasse ergänzen.

Für die vorgesehene Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Neusand werden folgende Varianten bzw. Alternativen geprüft:

- 1 Weiterentwicklung und Erweiterung Gewerbegebiet Neusand (Gegenstand Entwurf GRIP)
- 2 Erweiterung des Areals Swarovski für produzierendes Gewerbe
- 3 Neues Gewerbegebiet am südlichen Siedlungsrand zwischen Landstrasse und Binnenkanal (Trachter bis Gartnetsch)
- 4 Ansiedlung des produzierenden Gewerbes an der Landstrasse

Die Varianten können wie folgt verortet werden:



Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen			
			Variante 1 Neusand	Variante 2 Swarovski Areal	Variante 3 Trichter bis Gartnetsch	Variante 4 Entlang Landstrasse
Orts- / Verkehrsplanung						
Schutz der Wohngebiete und anderer empfindlicher Nutzungen vor Immissionen	Emissionsreiches Gewerbe (insbesondere Produktion) soll die Wohn- und Aufenthaltsqualität (Arbeit, Schule, Freizeit) in Triesen nicht negativ beeinflussen		Die Erweiterungsfläche liegt weit von Wohngebieten entfernt. Es ist nicht zusätzlichen negativen Auswirkungen auf die Wohngebiete zu rechnen.	Die Erweiterungsfläche liegt in der Nähe der Wohngebiete. Es ist mit negativen Auswirkungen auf die Wohngebiete zu rechnen.	Erweiterungsfläche liegt anschliessend an die Wohngebiete. Es ist mit negativen Auswirkungen auf die Wohngebiete zu rechnen.	Die Erweiterungsfläche liegt in direkter Nähe der Wohngebiete. Es ist mit negativen Auswirkungen auf die Wohngebiete zu rechnen.
Kein Mehrverkehr im Siedlungsgebiet	Es sollen keine zusätzlichen Fahrten, insbesondere Schwerverkehr, durch das Siedlungsgebiet erzeugt werden. Dies betrifft insbesondere die Landstrasse. Damit soll der Verkehrsfluss, die Verkehrssicher		Die Erschliessung erfolgt über den neuen Industriezubringer. Es wird kein Mehrverkehr durch das Dorf generiert.	Die Erschliessung erfolgt über die Landstrasse. Es wird Mehrverkehr im Dorf generiert.	Die Erschliessung erfolgt über die Landstrasse. Es wird Mehrverkehr im Dorf sowie durch Balzers generiert.	Die Erschliessung erfolgt über die Landstrasse. Es wird Mehrverkehr im Dorf generiert.

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen			
			Variante 1 Neusand	Variante 2 Swarovski Areal	Variante 3 Trichter bis Gartetsch	Variante 4 Entlang Landstrasse
	heit sowie der Schutz vor Lärm sichergestellt werden.					
Standortattraktivität für produzierendes Gewerbe	Aus ökonomischen Gesichtspunkten muss das Gewerbegebiet möglichst gut an die Autobahn erschlossen werden, um die Fahrzeiten, insbesondere des Schwerverkehrs, zu reduzieren. Gerade für das produzierende Gewerbe ist das ein zentraler Faktor für die Standortattraktivität. Zudem sind für das produzierende Gewerbe Standorte attraktiv, an denen sie weniger Rücksicht auf angrenzende Nutzungen nehmen müssen, insbesondere bezüglich Lärms.		Die Erschliessung erfolgt über den neuen Industriezubringer. Damit wird ein direkter Anschluss an die Autobahn gewährleistet. Aufgrund der Distanz zu den Wohngebieten ist wenig Rücksicht auf diese zu nehmen.	Die Erschliessung erfolgt über die Landstrasse. Damit wird kein direkter Anschluss an die Autobahn gewährleistet. Die Entfernung zum Autobahnanschluss ist als mittel einzustufen. Aufgrund der Nähe zu den Wohngebieten ist besondere Rücksicht auf diese zu nehmen.	Die Erschliessung erfolgt über die Landstrasse. Damit wird kein direkter Anschluss an die Autobahn gewährleistet. Die Entfernung zum Autobahnanschluss ist als weit einzustufen. Aufgrund der Nähe zu den Wohngebieten ist besondere Rücksicht auf diese zu nehmen.	Die Erschliessung erfolgt über die Landstrasse. Damit wird kein direkter Anschluss an die Autobahn gewährleistet. Die Entfernung zum Autobahnanschluss ist als gering einzustufen. Aufgrund der Nähe zu den Wohngebieten ist besondere Rücksicht auf diese zu nehmen.
Keine negative Beeinträchtigung des Ortsbildes	Gewerbebauten wirken sich oft negativ auf das Ortsbild aus, daher sind sie an wenig sensiblen Orten vorzusehen.		Am Standort ist mit keinen negativen Auswirkungen auf das Ortsbild zu rechnen.	Am Standort ist mit keinen negativen Auswirkungen auf das Ortsbild zu rechnen.	Am Standort ist mit keinen negativen Auswirkungen auf das Ortsbild zu rechnen. Das Siedlungsgebiet wird jedoch merklich nach	Am Standort ist mit keinen negativen Auswirkungen auf das Ortsbild zu rechnen.

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen			
			Variante 1 Neusand	Variante 2 Swarovski Areal	Variante 3 Trichter bis Garnetsch	Variante 4 Entlang Landstrasse
	Insbesondere Produktionsgebäude können sich aus technischen und betrieblichen Gründen nur bedingt an die umliegende Bebauung anpassen.				Süden erweitert, was sich auf die Fernwirkung der Siedlung negativ auswirkt.	
Gute Erschliessung mit dem ÖV sowie dem Fuss- und Radverkehr	Arbeitsgebiete sollen, um den MIV zu reduzieren, gut mit dem ÖV und dem Fuss- und Radverkehr erschlossen sein		Eine gute Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Radverkehr ist gegeben.	Eine gute Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Radverkehr ist gegeben	Eine gute Erschliessung mit dem ÖV und dem Fuss- und Radverkehr ist gegeben	Eine sehr gute Erschliessung mit dem ÖV und eine gute Erschliessung mit dem Fuss- und Radverkehr ist gegeben.
Bevölkerung, Gesundheit des Menschen, Luft, klimatische Faktoren						
Lärm	Die Belastungsgrenzwerte für Lärm sollen eingehalten werden.		Aufgrund der Distanz zu den Wohngebieten sollten die Lärmmissionen unproblematisch sein.	Aufgrund der Nähe zu den Wohngebieten könnten die Lärmmissionen problematisch sein.	Aufgrund der Nähe zu den Wohngebieten könnten die Lärmmissionen problematisch sein.	Aufgrund der direkten Nähe zu den Wohngebieten werden die Lärmmissionen problematisch sein.
Licht	Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen.		Aufgrund der vorgesehenen gewerblichen Nutzung, welche primär tagsüber stattfindet, ist von keinen nennenswerten zusätzlichen Lichtmissionen auszugehen.	Aufgrund der vorgesehenen gewerblichen Nutzung, welche primär tagsüber stattfindet, ist von keinen nennenswerten zusätzlichen Lichtmissionen auszugehen.	Aufgrund der vorgesehenen gewerblichen Nutzung, welche primär tagsüber stattfindet, ist von keinen nennenswerten zusätzlichen Lichtmissionen auszugehen.	Aufgrund der vorgesehenen gewerblichen Nutzung, welche primär tagsüber stattfindet, ist von keinen nennenswerten zusätzlichen Lichtmissionen auszugehen.
Luft	Luftreinhaltung für Bau- und Betrieb von neuen Anlagen: Menschen, Tiere und		Je nach Betrieb können schädliche Auswirkungen auf die Luft entstehen,	Je nach Betrieb können schädliche Auswirkungen auf die Luft entstehen,	Je nach Betrieb können schädliche Auswirkungen auf die Luft entstehen,	Je nach Betrieb können schädliche Auswirkungen auf die Luft entstehen,

			Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen			
Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Variante1 Neusand	Variante 2 Swarovski Areal	Variante 3 Trachter bis Gartnetsch	Variante 4 Entlang Landstrasse
	Pflanzen sowie ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen.		insbesondere aufgrund des induzierten Verkehrs. An diesem Standort werden die Fahrdistanzen am geringsten gehalten, was auch die Luftreinhaltung begünstigt.	insbesondere aufgrund des induzierten Verkehrs. Aufgrund der längeren Fahrdistanzen entstehen zusätzliche Emissionen.	insbesondere aufgrund des induzierten Verkehrs. Aufgrund der längeren Fahrdistanzen entstehen zusätzliche Emissionen	insbesondere aufgrund des induzierten Verkehrs. Aufgrund der längeren Fahrdistanzen entstehen zusätzliche Emissionen. Lage innerhalb des Wohngebiets: macht Emissionen problematischer
weitere Infrastrukturprojekte	Zwischen den Projekten soll es keine negativen Interaktionen geben.		Mit der Variante wird der Industriezubringer besser genutzt.	Die Variante widerspricht der angestrebten Entlastung und Neugestaltung der Landstrasse.	Die Variante widerspricht der angestrebten Entlastung und Neugestaltung der Landstrasse.	Die Variante widerspricht der angestrebten Entlastung und Neugestaltung der Landstrasse.
Landschaft, Flora, Fauna. Biologische Vielfalt						
Naturschutz	Unter Schutz gestellte, besonders schützenswerte Gebiete, und Naturdenkmäler dürfen nicht beeinträchtigt werden.		Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.	Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.	Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.	Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.
Landschaftsschutz	Schützenswerte Landschaften sollen nicht erheblich beeinträchtigt werden;		Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.	Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.	Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.	Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.
	Per Verordnung unter Schutz gestellte Landschaftsschutzgebiete dürfen nicht beeinträchtigt werden.		Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.	Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.	Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen, jedoch im direkten Nahbereich	Es sind keine entsprechenden Objekte betroffen.

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen			
			Variante 1 Neusand	Variante 2 Swarovski Areal	Variante 3 Trichter bis Gartnertsch	Variante 4 Entlang Landstrasse
Wald	Rodungen bedingen eine Bewilligung gemäss Waldgesetz. Die Schutzwaldfunktion darf nicht geschmälert werden.		Es ist kein Wald betroffen.	Es ist kein Wald betroffen.	Es ist kein Wald betroffen.	Es ist kein Wald betroffen.
Boden						
Bodenschutz	Das der Landwirtschaft zugeordnete Land ist für die Nutzung zu erhalten und darf weder zweckentfremdet noch vermindert werden, es sei denn, die öffentlichen Interessen an einer Auszonierung überwiegen.		Die Landwirtschaftliche Nutzfläche wird beeinträchtigt, Es handelt sich jedoch um keine Landwirtschaftszone.	Die Landwirtschaftliche Nutzfläche wird beeinträchtigt, Es handelt sich jedoch um keine Landwirtschaftszone.	Die Landwirtschaftliche Nutzfläche wird beeinträchtigt, Landwirtschaftszonen sind betroffen.	Die Landwirtschaftliche Nutzfläche wird nicht beeinträchtigt,
belastete Standorte	Belastete Standorte dürfen durch die Erstellung oder Änderung von Bauten und Anlagen verändert werden, wenn sie durch das Vorhaben nicht sanierungsbedürftig werden.		Es ist kein entsprechender Standort betroffen.	Ein Ablagerungsstandort ist geringfügig betroffen.	Es ist kein entsprechender Standort betroffen.	Es ist kein entsprechender Standort betroffen.
Wasser						
Wasserschutzgebiete	Es sollen keine Vorkehrungen getroffen werden, die für die Menge und Güte von Grundwasser		Der Standort liegt innerhalb eines Wasserschutzgebiets.	Der Standort liegt innerhalb eines Wasserschutzgebiets.	Der Standort beeinträchtigt keine Wasserschutzgebiete.	Der Standort beeinträchtigt keine Wasserschutzgebiete.

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen			
			Variante 1 Neusand	Variante 2 Swarovski Areal	Variante 3 Trichter bis Gartetsch	Variante 4 Entlang Landstrasse
	nachteilig sind.					
Trinkwasserfassungen	In den Schutzzonen S1 und S2 dürfen keine Anlagen erstellt werden.		Schutzzonen S1 und S2 sind nicht betroffen.	Schutzzonen S1 und S2 sind nicht betroffen.	Schutzzonen S1 und S2 sind nicht betroffen.	Schutzzonen S1 und S2 sind nicht betroffen.
Gewässerraum	Der Mindestabstand zu öffentlichen Gewässern für Bauten beträgt 10 m. Der Gewässerraum des Rheins beträgt im Abschnitt Triesen 172 m ab Grenze Mitte Rhein Der Gewässerraum soll grundsätzlich frei von Bauten und Anlagen sein.		Die Erweiterungsfläche liegt zu einem kleinen Teil im Gewässerraum.	Die Erweiterungsfläche liegt zu einem grossen Teil im Gewässerraum.	Die Erweiterungsfläche liegt nicht im Gewässerraum.	Die Erweiterungsfläche liegt nicht im Gewässerraum.
Sachwerte, kulturelles Erbe						
Kulturgüter	Kulturgüter sind zu erhalten und deren Umgebung ist so weit wie mögliche zu schonen		Es sind keine Kulturgüter betroffen.	Es sind keine Kulturgüter betroffen.	Es sind keine Kulturgüter betroffen.	Es sind keine Kulturgüter betroffen.
Archäologischer Perimeter	Archäologische Perimeter sind nach Möglichkeit zu meiden.		Archäologische Perimeter sind nicht betroffen.	Archäologische Perimeter sind nicht betroffen.	Archäologische Perimeter sind nicht betroffen.	Archäologische Perimeter sind nicht betroffen.
Störfall	Bauten und Anlagen im Bereich von störfallrelevanten Anlagen müssen in Absprache mit		Die Erweiterungsfläche liegt im Konsultationsbereich Erdgashochdruckleitung.	Die Erweiterungsfläche liegt im Konsultationsbereich Erdgashochdruckleitung.	Die Erweiterungsfläche liegt im Konsultationsbereich Strasse.	Die Erweiterungsfläche liegt im Konsultationsbereich Strasse.

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen			
			Variante1 Neusand	Variante 2 Swarovski Areal	Variante 3 Trichter bis Gartnetsch	Variante 4 Entlang Landstrasse
	den jeweiligen Betreibern erstellt werden.					

Von den vier untersuchten Varianten stellt sich bezüglich der Planungsziele die Variante Neusand eindeutig als beste heraus. Für diese Variante spricht insbesondere die direktere Anbindung an den Autobahnanschluss, was sich positiv auf mehrere Planungsziele auswirkt. Die weiteren Varianten weisen grosse Mängel bezüglich Erfüllung der Planungsziele auf.

Bezüglich der Umweltziele schneidet die Variante Entlang Landstrasse am besten ab. Bei den übrigen Varianten sprechen insbesondere die Umweltziele Bodenschutz, Wasserschutzgebiete und Gewässerraum dagegen. Bezüglich der Immissionen für die Bevölkerung (Lärm und Luft) sowie der Synergien mit weiteren Infrastrukturprojekten schneidet die Variante Neusand am besten ab.

Unter Berücksichtigung der Planungsziele und der Umweltziele ist die Variante Neusand klar als beste Variante zu beurteilen. So sind zwar gewisse Abstriche bezüglich der Umweltziele zu verzeichnen, gesamthaft überwiegen jedoch die Vorteile. Insbesondere ist es die einzige Variante, die die Planungsziele der Gemeinde umfassend zu erfüllen vermag.

2.4.2. Verkehrsrichtplan

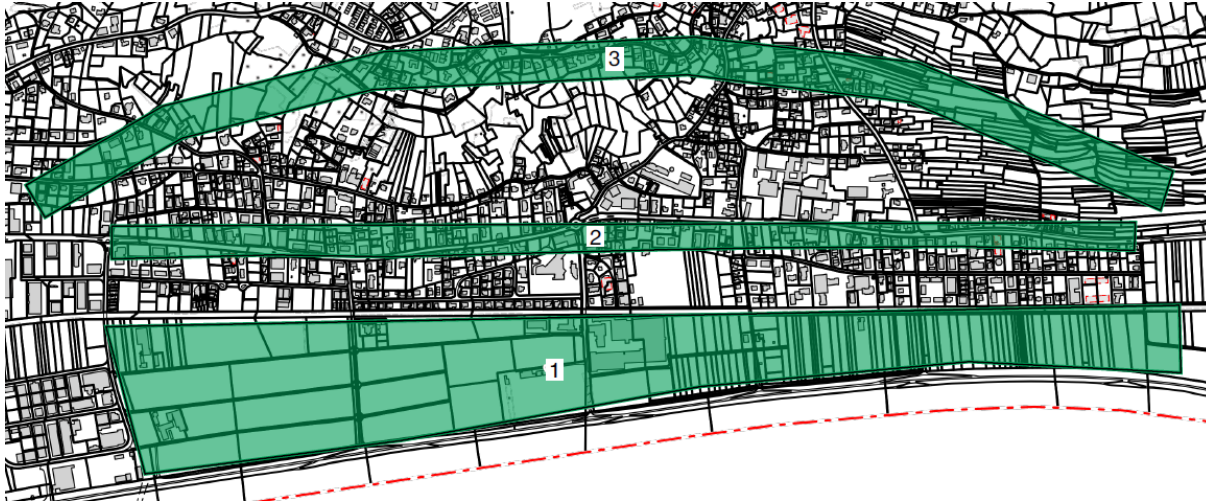
In Bezug auf den Verkehrsrichtplan beschränkt sich die SUP, wie weiter vorne ausgeführt, auf die „Korridorsicherung auf der Achse Industriegebiet-Zentrum-Arg“.

Mit dieser Massnahme wird die Grundlage für die langfristige Aufrechterhaltung der Mobilität und damit auch der Erreichbarkeit der Gemeinde Triesen, respektive das gesamten Liechtensteiner Oberlands geschaffen. Es ist der Gemeinde Triesen im Weiteren ein wichtiges Anliegen, die Arbeitsplatzzentren von Triesen direkt an das übergeordnete Netz anzuschliessen und damit die Landstrasse Triesen innerorts vom immer stärkeren Arbeits- wie auch Durchgangsverkehr zu entlasten, um die Lebensqualität entlang der Landstrasse langfristig zu sichern.

Eine Entlastung der Landstrasse Triesen innerorts reduziert dort die verkehrsbedingten Emissionen, erhöht die Verkehrssicherheit und bietet Raum für mehr Aufenthalts- und Lebensqualität.

Für die mögliche Korridorsicherung auf der Achse Industriegebiet-Zentrum-Arg werden im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung folgende Alternativen geprüft:

- 1 Korridorsicherung zwischen Rhein und Binnenkanal (Gegenstand Entwurf VRP)
- 2 Korridorsicherung entlang der bestehenden Landstrasse innerorts
- 3 Korridorsicherung unterirdisch im Hang unter dem Siedlungsgebiet.



Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen		
			Variante 1 Rhein- Binnenkanal	Variante 2 Best. Landstrasse	Variante 3 Tunnellösung
Orts- / Verkehrsplanung					
Langfristige Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit	Durch das stetig wachsende Verkehrsaufkommen darf die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsplätze in Triesen nicht geschmälert werden. Es ist wichtig damit die Attraktivität des Standorts Triesen zu sichern.		Mobilitätskorridor ausserhalb Siedlungsgebiet mit direkter Anbindung der wesentlichen Ziele sichert die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsplätze langfristig	Ohne Verlagerung des ortsfremden Verkehrs ist die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsplätze langfristig nicht gewährleistet	Die Tunnellösung muss gut an das übergeordnete Netz angebunden werden – dies erscheint unter den gegebenen Umständen schwierig

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen		
			Variante 1 Rhein- Binnenkanal	Variante 2 Best. Landstrasse	Variante 3 Tunnellösung
Direkte Anbindung der Arbeitsplatzzentren an das übergeordnete Netz und Entlastung der Landstrasse innerorts	Die Landstrasse ist vom Arbeits- und Durchgangsverkehr zu entlasten und dieser, insbesondere der Schwerverkehr, direkt auf das übergeordnete Netz zu leiten. Damit wird der Verkehrsfluss sichergestellt sowie die Verkehrssicherheit gewährleistet und die Bewohner vor Lärm geschützt.		Anbindung an das übergeordnete Netz ist im Süden wie Norden gut an die bestehende Infrastruktur möglich.	Achse an der Landstrasse entlastet diese nicht – im Gegenteil – der gesamte Verkehr muss über die Landstrasse abgewickelt werden	Tunnellösung entlastet die Landstrasse – die Anbindung an das übergeordnete Netz wird als schwierig angesehen
Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Landstrasse Triesen innerorts	Durch die Verkehrsentlastung der Landstrasse Triesen innerorts kann die Verkehrssicherheit entlang der Landstrasse erhöht werden. Dadurch können auch die Fussgängerquerungen erleichtert und wesentlich sicherer gemacht werden.		Landstrasse innerorts wird entlastet	Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Landstrasse innerorts aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme erscheint schwierig umsetzbar.	Landstrasse innerorts wird entlastet
Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen entlang der Landstrasse Triesen innerorts	Das Verkehrsaufkommen entlang der Landstrasse führt dort zu grossen Belastungen (Lärm, Staub etc.); Durch eine Reduktion des Verkehrs im Innerortsbereich, insbesondere an der Landstrasse, können diese Emissionen reduziert werden.		Landstrasse innerorts wird entlastet	Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen entlang der Landstrasse innerorts aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme nicht realistisch	Entlastung an der Landstrasse innerorts gegeben – im Bereich der Lüftungskamine und Portale sind aber erhöhte Belastungen zu erwarten

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen		
			Variante 1 Rhein- Binnenkanal	Variante 2 Best. Landstrasse	Variante 3 Tunnellösung
Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Landstrasse innerorts	Entlang wenig gestalteten Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen halten sich Menschen nicht gerne auf. Daher soll die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Landstrasse innerorts durch die Reduktion des Verkehrs und durch entsprechende gestalterische Massnahmen erhöht werden.		Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Landstrasse innerorts möglich da ortsfremder Verkehr anders geleitet wird	Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Landstrasse innerorts aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme nur mit erheblichem baulichen Aufwand möglich	Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Landstrasse innerorts möglich – erhöhte Belastungen sind im Bereich der Tunnelportale zu erwarten
Wirtschaftlichkeit	Aus ökonomischen Gründen sind die Varianten auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit zu bewerten. Dabei sind sowohl die Investitions- wie auch die laufenden Betriebs- und Unterhaltskosten in die Überlegungen mit einzubeziehen.		Baukosten der zusätzlichen Infrastrukturanlagen sind hoch – aber wesentlich tiefer als bei einer Tunnellösung	Umbaukosten der Verkehrsanlage im Innerortsbereich sind erheblich. Bewertung neutral, da mit Umsetzung dieser oder einer anderen Lösung Ohnehin bauliche Massnahmen an der Landstrasse innerorts erforderlich sein werden.	Bau- wie Betriebskosten einer Tunnellösung sind sehr hoch.
Bevölkerung, Gesundheit des Menschen, Luft, klimatische Faktoren					
Lärm	Die Belastungsgrenzwerte für Lärm sollen eingehalten werden.	Prüfung bauliche Lärmschutzmassnahmen	Lärmbelastung weiter von der Siedlung entfernt – weniger Beeinträchtigung für den Menschen	Lärmbelastung entlang der Landstrasse steigt tendenziell mit erhöhtem Verkehrsaufkommen	Lärmbelastung ausserhalb des Siedlungsgebiets – erhöhte Belastung im Bereich der Portale zu erwarten
Licht	Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensgemeinschaften	Prüfung Verzicht öffentliche Beleuchtung	Durch neuen Korridor sind gewisse Einwirkungen	Einwirkung wie im Bestand durch öffentliche Beleuchtung und	Keine Einwirkungen zu erwarten – ausser

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen		
			Variante 1 Rhein- Binnenkanal	Variante 2 Best. Landstrasse	Variante 3 Tunnellösung
	offen und Lebensräume sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen.	ausserhalb Siedlungsgebiet	durch Licht (öffentliche Beleuchtung, Fahrzeuge, Signale etc.) zu erwarten.	Fahrzeuge gegeben	im Bereich der Portale
Luft	Luftreinhaltung für Bau- und Betrieb von neuen Anlagen: Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen.		Bauarbeiten führen zu Einwirkungen; Die Einwirkungen durch den Betrieb sind ausserhalb des Siedlungsgebiets zu erwarten	Bauarbeiten führen zu Einwirkungen; Die Einwirkungen durch den Betrieb entstehen entlang der Landstrasse im Siedlungsgebiet	Bauarbeiten führen zu Einwirkungen; Die Einwirkungen durch den Betrieb sind ausserhalb des Siedlungsgebiets zu erwarten
weitere Infrastrukturprojekte	Zwischen den Projekten soll es keine negativen Interaktionen geben.		Neuer Mobilitätskorridor führt potentiell zu mehr Mobilitätsbedürfnissen und damit zu Mehrverkehr	Mobilitätskorridor entlang der Landstrasse innerorts verhindert eine attraktive Gestaltung dieser Achse und reduziert damit die Attraktivität	Neuer Mobilitätskorridor im Berg ist schwierig an die bestehende Infrastruktur anzubinden.
Landschaft, Flora, Fauna. Biologische Vielfalt					
Naturschutz	Unter Schutz gestellte, besonders schützenswerte Gebiete, und Naturdenkmäler dürfen nicht beeinträchtigt werden.		Im Perimeter befinden sich keine Naturdenkmäler; Der Rheindamm ist als schützenswerter Lebensraum ausgewiesen. Je nach Lage des Korridors können Beeinträchtigungen entstehen oder diese verhindert werden	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Je nach Lage der Portale keine Beeinträchtigungen zu erwarten
Landschaftsschutz	Schützenswerte Landschaften sollen nicht		Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Landschaftsschutzgebiet beim

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen		
			Variante 1 Rhein- Binnenkanal	Variante 2 Best. Landstrasse	Variante 3 Tunnellösung
	erheblich beeinträchtigt werden;				südlichen Portal tangiert
	Per Verordnung unter Schutz gestellte Landschaftsschutzgebiete dürfen nicht beeinträchtigt werden.		Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten
Wald	Rodungen bedingen eine Bewilligung gemäss Waldgesetz. Die Schutzwaldfunktion darf nicht geschmälert werden.		Einzelne Rodungen im Bereich der Windschutzstreifen zu erwarten – keine Schutzwaldfunktion	Keine Rodungen zu erwarten	Einzelne Rodungen im Bereich der Portale zu erwarten – keine Schutzwaldfunktion
Boden					
Bodenschutz	Das der Landwirtschaftszone zugeordnete Land ist für die Nutzung zu erhalten und darf weder zweckentfremdet noch vermindert werden, es sei denn, die öffentlichen Interessen an einer Auszonierung überwiegen.	Ausnahme Bodenerhaltungsgesetz erforderlich	Korridor benötigt Landwirtschaftsboden – Ausnahme des Bodenerhaltungsgesetzes im öffentlichen Interesse für Umsetzung nötig	Keine Landwirtschaftsgrundstücke erforderlich	Korridor benötigt Landwirtschaftsboden im Bereich des südlichen Portals – Ausnahme des Bodenerhaltungsgesetzes im öffentlichen Interesse für Umsetzung nötig
belastete Standorte	Belastete Standorte dürfen durch die Erstellung oder Änderung von Bauten und Anlagen verändert werden, wenn sie durch das Vorhaben nicht sanierungsbedürftig werden.		Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten
Wasser					

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen		
			Variante 1 Rhein- Binnenkanal	Variante 2 Best. Landstrasse	Variante 3 Tunnellösung
Wasserschutzgebiete	Es sollen keine Vorkehrungen getroffen werden, die für die Menge und Güte von Grundwasser nachteilig sind.	Bewilligung für Baurbeiten im Wasserschutzgebiet erforderlich	Korridor liegt im Wasserschutzgebiet – entsprechende Bewilligungen und bauliche Vorkehrungen für Umsetzung erforderlich	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten
Trinkwasserfassungen	In den Schutzzonen S1 und S2 dürfen keine Anlagen erstellt werden.		Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten
Gewässerraum	Der Mindestabstand zu öffentlichen Gewässern für Bauten beträgt 10 m. Der Gewässerraum des Rheins beträgt im Abschnitt Triesen 172 m ab Grenze Mitte Rhein Der Gewässerraum soll grundsätzlich frei von Bauten und Anlagen sein.	Allenfalls reduzierter Gewässerabstand erforderlich	Je nach Lage des Mobilitätskorridors ist der Gewässerabstand zum Binnenkanals oder zum Rheintangiert – ja nach Projekt ist ein reduzierter Gewässerabstand erforderlich	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten
Sachwerte, kulturelles Erbe					
Kulturgüter	Kulturgüter sind zu erhalten und deren Umgebung ist so weit wie mögliche zu schonen		Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten
Archäologischer Perimeter	Archäologische Perimeter sind nach Möglichkeit zu meiden.		Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten
Störfall	Bauten und Anlagen im Bereich von störfallrelevanten Anlagen müssen in Absprache mit den jeweiligen		Im Bereich des Korridors befindet sich die HD Gasleitung; für den Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen ist dies nicht kritisch – es	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten	Keine Beeinträchtigungen zu erwarten

Schutzgut	Planungsziel	Weitere zu untersuchende Themen	Beschreibung und Bewertung Zielerreichung und Umweltauswirkungen		
			Variante 1 Rhein- Binnenkanal	Variante 2 Best. Landstrasse	Variante 3 Tunnellösung
	Betreibern erstellt werden.		benötigt zu Bau aber eine Bewilligung des AVW		

Anhand der Bewertungsmatrix wird zuerst die Variante einer Tunnellösung ausgeschieden. Diese erfüllt zwar einen Grossteil der Planungsziele fällt aber aufgrund der Kriterien der Wirtschaftlichkeit und des Ausschlusskriteriums, dass Landschaftsschutzgebiete nicht tangiert werden dürfen, durch. Eine Tunnellösung hat sehr hohe Investitionskosten und verursacht in der Folge im Betrieb und Unterhalt weitere hohe Kosten. Eine solche Lösung entlastet zwar das Zentrum vom ortsfremden Verkehr, die Erschliessung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete erfordert aber diverse Tunnelportale welche im Siedlungsgebiet als nicht verträglich erachtet werden. Das südliche Tunnelportal käme zudem in das dortige Landschaftsschutzgebiet zu liegen, was ein Ausschlusskriterium darstellt.

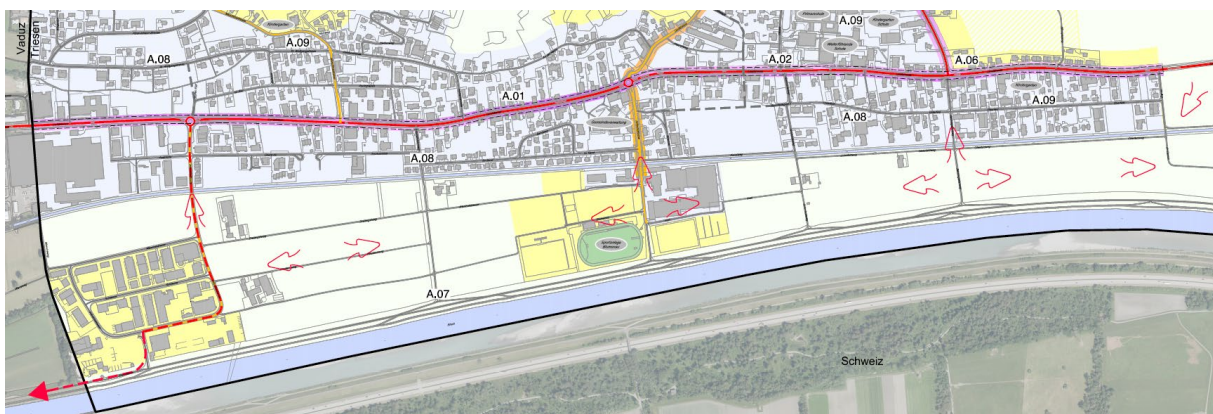
In der zweiten Runde wird auch die Variante eines Korridors entlang der Landstrasse ausgeschieden. Diese Variante vermag zwar hinsichtlich vieler Umweltziele zu punkten da sie im bestehenden Siedlungsgebiet liegt und damit die Natur und Umwelt ausserhalb des Siedlungsgebiets, bis auf die nördlichen und südlichen Zufahrtsachsen nach Triesen kaum tangiert. Leider erfüllt diese Variante aber die Planungsziele der Gemeinde Triesen am wenigsten. Gerade die Kriterien der Entlastung der Landstrasse innerorts vom Durchgangsverkehr, die damit einhergehende Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen entlang der Landstrasse und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität können mit einer solchen Lösung nicht erreicht werden. In der Gesamtschau ist diese Variante aus Sicht der Gemeinde daher ebenfalls zu verwerfen.

Als Bestvariante stellt sich bei der Bewertung anhand der Planungs- und Umweltziele die Variante eines Mobilitätskorridors zwischen Rhein und Binnendamm heraus. Diese Variante erfüllt als Einzige sämtliche Planungsziele der Gemeinde. Mit dieser Lösung wird die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete und der Gemeinde Triesen langfristig gesichert. Entlang der Landstrasse innerorts wird das Verkehrsaufkommen reduziert, was der Gemeinde die Möglichkeit gibt, die Landstrasse innerorts menschenfreundlicher zu gestalten. Durch die Reduktion des Verkehrs reduzieren sich auch die verkehrsbedingten Emissionen, die Verkehrssicherheit wird erhöht und die Aufenthaltsqualität massiv verbessert. Zwar ist diese Lösung mit grösseren Investitionen als eine rein bestandsnahe Lösung verbunden, dies stellt aus Sicht der Gemeinde aber einen verträglichen Kompromiss dar.

Der Gemeinde ist bewusst, dass bei den weiteren Schritten in Richtung einer solchen Lösung auf die Umweltaspekte grosses Augenmerk gelegt werden muss, damit die potentiell negativen Auswirkungen in Bezug auf Licht und Naturschutz so gering wie möglich gehalten

werden können. Die Planung und allfällige Umsetzung dieser Lösung bedingt neben einer Ausnahme des Bodenerhaltungsgesetzes eine Bewilligung für Bauarbeiten im Wasserschutzgebiet sowie, je nach der dannzumal effektiv gewählten Linienführung die Bewilligung für einen reduzierten Gewässerabstand. Diese Fragen sind im Rahmen eines allfälligen konkreten künftigen Projekts zu klären.

Aus Sicht der Gemeinde Triesen stellt die Variante des Mobilitätskorridors zwischen Rhein und Binnenkanal die unter Beachtung aller Kriterien beste und verträglichste Lösung dar, weshalb diese so im Verkehrsrichtplan vorgesehen werden soll. Breite Pfeile im Korridor zwischen Rhein und Binnenkanal – Korridor für MIV und/oder ÖV gemäss untenstehendem Vorschlag.



2.5. Überwachungskonzept

Die Überwachung der Umsetzung der Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Neusand und des Mobilitätskorridors zwischen Rhein und Binnendamm erfolgt durch die Gemeindeverwaltung Triesen. Der Lead dafür liegt bei der Gemeindevorsteherin und der Gemeindebauverwaltung, welche durch den Gemeinderat, die Raumplanungskommission und externe Fachleute unterstützt werden. Die Überprüfung erfolgt im Rahmen der ohnehin stattfindenden regelmässigen Überprüfung des Gemeinde- wie des Verkehrsrichtplans. In diesem Zusammenhang wird überprüft, ob die Notwendigkeit für die Reservation für das Gewerbegebiet Neusand und den Mobilitätskorridor zwischen Rhein und Binnendamm nach wie vor gegeben ist. Die Planung wird allenfalls hinsichtlich bereits realisierter Teilprojekte angepasst. Bei der laufenden Überwachung wird ebenfalls überprüft, ob sich Ziele verändert haben oder neue Ziele, welche es allenfalls zu beachten gilt, hinzugekommen sind. Im Rahmen dieser regelmässigen Überprüfungen entscheidet schliesslich der Gemeinderat über die weiteren Schritte.

2.6. Öffentliche Konsultation Planungs- und Umweltbericht

→ An dieser Stelle müssen die Behörden, die Interessengruppen und die Öffentlichkeit abermals zur Stellungnahme (betreffend Plan und Umweltbericht) eingeladen werden

3. Beilagen

- Gemeinderichtplan Triesen, Bericht und Plandokumente
- Verkehrsrichtplan Triesen, Bericht und Plandokumente