

Es gibt nur wenig Bereiche, die zumindest gegenwärtig derart lebhaft und emotional diskutiert werden wie die Mobilitätsfrage. An der Diskussion der Mobilität zeigt sich zweifellos auch der immer offensichtlicher werdende Verlust eines Gemeinschaftssinnes unserer Gesellschaft: Jeder trägt mit seinen privaten wie geschäftlichen Tätigkeiten mit zum Verkehr bei. Gleichzeitig wollen wir aber auch schön und ungestört wohnen, arbeiten und uns erholen können. Wir sind bis heute nur in Ausnahmefällen bereit, dieser Zwiespältigkeit in die Augen zu sehen, darüber zu diskutieren und zukunftsfähige Lösungen zu suchen.

Wir sind nach wie vor kaum bereit, die verkehrspolitischen, raumplanerischen und vor allem auch gesellschaftspolitischen Konsequenzen des eigenen Individualverkehrs anzuerkennen und zu diskutieren, geschweige denn sie zu verändern.

Raumplanung ist untrennbar mit Verkehrspolitik verbunden. Der von der Regierung vor drei Jahren durchgeführte internationale Ideenwettbewerb hat dies erneut bestätigt. Alle Vorschläge gründen wesentlich auf Massnahmen der Raumplanung, um Verkehrsströme zu reduzieren, zu lenken, Mobilitätsverhalten zu ändern. Wirksame Verkehrspolitik verlangt einschneidende Massnahmen. Das Verkehrsproblem

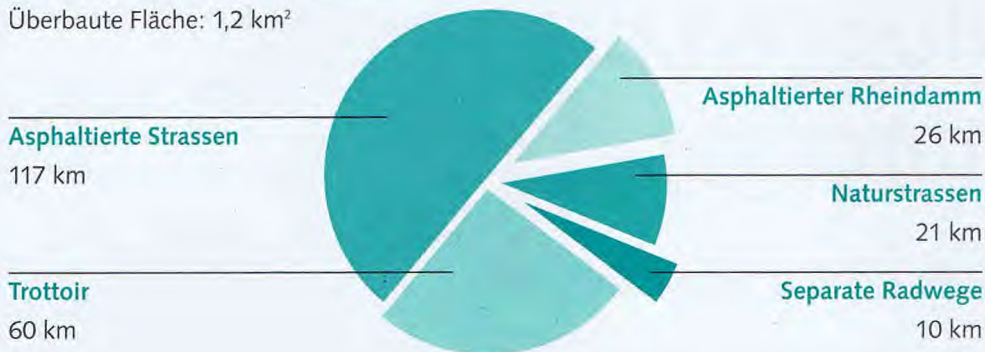
Liechtensteins ist nicht allein durch Massnahmen oder Einsparungen im nahen Ausland zu lösen.

Aus raumplanerischer Sicht sind folgende Massnahmen zielführend:

- **Priorität hat die Reduktion der Streubauweise und die Weiterentwicklung der Siedlungen nach innen.** Die gestaltete und überlegte Verdichtung der Siedlungen nach innen ist zusammen mit einer vernünftigen Durchmischung der Nutzungen die Basis für weniger Individualverkehr, für einen attraktiveren öffentlichen Verkehr und für die Akzeptanz von Rad- und Fusswegen.
- **Erarbeitung kommunaler Parkierungskonzepte und Anpassung der baurechtlichen Parkplatzvorschriften an die Ziele der Verkehrsplanung.** Bewirtschaftete Parkplätze und ein reduziertes Parkierungsangebot führen zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens, zu einer Verlagerung auf den öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehr (Fahrrad oder zu Fuss).
- **Nutzungsdurchmischung** fördert die Nähe von Wohn- und Arbeitsplätzen und trägt längerfristig zusammen mit einem belebten Bodenmarkt auch zur Reduktion des Binnenverkehrs bei.
- **Anlage verkehrsfreier Zonen, von Rad- und Fusswegnetzen**
- **Neuausrichtung der Nutzungsplanung** (Zonenplanung und Nutzungsvorschriften) mit Vorschriften zur Parkplatzabgeltung, der Differenzierung der Parkplatzvorschriften

Übersicht über das Landstrassennetz

Überbaute Fläche: 1,2 km²



Mobilität und der Beitrag der Raumplanung