



**ESCHEN
NENDELN**

→→→ **Zukunftsbild**

Überbauung und Gestaltung **ESSANESTRASSE**

Vom Gemeinderat genehmigt am 3. Juli 2024





Die Essanestrasse in Eschen bietet grosses Potenzial für eine positive Entwicklung. Das Zukunftsbild zielt darauf ab, in den nächsten 10 bis 20 Jahren eine ideale Balance zwischen Wohn-, Lebens-, Arbeits- und Verkehrsraum zu erreichen und die Essanestrasse schrittweise aufzuwerten.





Inhalt

1	Vorwort	4
2	Essanestrasse gestern und heute	6
3	Planerische Grundlagen	10
	3.1. Entwicklung entlang der Hauptverkehrsachsen	10
	3.2. Mobilitätskorridor	10
	3.3. Umsetzung in totalrevidierter Nutzungsplanung	10
4	Ziel und Zweck des Zukunftsbildes	12
5	Zukunftsbild – Essanestrasse von morgen	14
	5.1. Bebauung und Gestaltung	15
	5.1.1. Nutzungsmix	15
	5.1.2. Nutzungsmasse	16
	5.1.3. Verdichtete Bauweise in der ersten Bautiefe	17
	5.1.4. Setzung der Bauvolumen	17
	5.1.5. Architektonische Gestaltung der Bauten	20
	5.2. Erschliessung und Parkierung	21
	5.2.1. Mobilitätskorridor	21
	5.2.2. Erschliessung	22
	5.2.3. Parkierung	22
	5.2.4. Verkehrsaufkommen MIV reduzieren	22
	5.3. Aussenraum und Ausstattung	24
	5.3.1. Bereich Mobilitätskorridor	25
	5.3.2. Aufenthaltsplätze	26
	5.3.3. Bepflanzung	30
6	Anhang	32

① Vorwort

Die Essanestrasse ist die Hauptverkehrsader unserer Gemeinde und gleichzeitig ein wichtiger Lebens- und Arbeitsraum. Im Verlauf der letzten Jahrzehnte hat der Verkehr auf dieser Achse stark zugenommen, wodurch die Wohn- und Aufenthaltsqualität des Strassenraums leiden und die Trennwirkung zwischen Nord (Ortskern von Eschen) und Süd (Flux) verstärkt wird.

Seit mehreren Jahren setzt sich die Gemeinde Eschen-Nendeln daher mit der räumlichen Entwicklung entlang der Essanestrasse auseinander. Bereits im Jahr 2012 wurde im Gemeinderichtplan die Zielsetzung einer «Dienstleistungsmeile» entlang der Essanestrasse verankert. Seither arbeitet die Ortsplanung stetig darauf hin, diese Zielsetzung zu konkretisieren und schrittweise zu erreichen.

Das Zukunftsbild soll aufzeigen, wie die Ansprüche an den Wohn-, Lebens-, Arbeits- und Verkehrsraum Essanestrasse künftig optimal aufeinander abgestimmt werden. Es bildet die Richtschnur für die Raumentwicklung in den kommenden 10 bis 20 Jahren. So können die Planungssicherheit bei künftigen Vorhaben verbessert und effiziente Verfahrensabläufe gewährleistet werden. Durch eine schrittweise Umsetzung soll die Aufwertung der Essanestrasse erreicht werden. Eine attraktive Ausgestaltung der Essanestrasse und der angrenzenden Gebiete trägt zu einem positiven Bild der Gemeinde Eschen-Nendeln in der öffentlichen Wahrnehmung bei. Dies ist für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde von grosser Bedeutung.

Abb. 1 Essanestrasse, Blick vom Presta-Kreisel in Richtung Dorfzentrum und Benden. (2025)



② Essanestrasse gestern und heute

Die Essanestrasse ist Teil der Strassenverbindung Nendeln – Eschen – Bendern, welche bereits seit dem frühen 19. Jahrhundert eine bedeutende Verbindungsachse zwischen der Schweiz und Liechtenstein sowie dem österreichischen Vorarlberg darstellt. Bis heute ist die Essanestrasse eine wichtige Hauptverkehrsstrasse im Landstrassennetz mit Durchleitungs- und Verbindungsfunktion.

Die Ortschaft Eschen war ursprünglich nicht direkt an die Essanestrasse angebunden (vgl. Abbildung 2, 1844). Die Anbindung des Ortes an die Essanestrasse erfolgte erst mit dem Bau der St. Luzi-Strasse Anfang bis Mitte des 20. Jahrhunderts (vgl. Abbildung 2, 1953). Erst damit begann auch die Besiedlung und Bebauung des an die Essanestrasse angrenzenden Raums, zunächst vereinzelt (vgl. Abbildung 2, 1980) und später zunehmend dichter (vgl. Abbildung 2, 2019).

Die Essanestrasse ist heute eine vielbefahrene Hauptverkehrsachse. Knapp 2/3 des Verkehrs entfallen dabei auf den Binnen-, Ziel- und Quellverkehr und sind damit hausgemacht. Die hohen Verkehrsmengen führen in den Spitzenstunden zu deutlichen Wartezeiten sowohl für den Individual- als auch für den Öffentlichen Verkehr. Neben der Funktion als Hauptverkehrsstrasse für den motorisierten Verkehr ist die Essanestrasse auch Hauptradroute im Radroutennetz von Liechtenstein. Den Ansprüchen des Radverkehrs wird derzeit jedoch nur bedingt entsprochen.

Aufgrund der guten Erreichbarkeit und der zentralen Lage im Liechtensteiner Unterland ist in Zukunft mit einer dynamischen Entwicklung entlang der Essanestrasse zu rechnen. Es finden sich noch verschiedene unüberbaute bzw. ungenutzte Grundstücke an der Essanestrasse. Die Gemeinde möchte das vorhandene Potenzial nutzen und auf eine ortsbaulich hochwertige Entwicklung dieser Achse hinwirken. Dabei soll das Gleichgewicht zwischen Verkehrs-, Wohn- und Lebensraum wiederhergestellt werden. Die Essanestrasse soll mehr sein als eine Durchfahrtsroute. Sie soll sich zu einem Ort entwickeln, an dem sich Verkehr, Versorgung und Lebensqualität im Einklang befinden. Im Vordergrund stehen Ideen, die den Menschen und der Gemeinde zugutekommen, wie bessere Einkaufsmöglichkeiten, attraktive öffentliche Räume, wirksamer Lärmschutz, ein durchdachtes Erschliessungssystem und nicht zuletzt zeitgemässer Wohnraum.

Abb. 2 Verbindungsstrasse Nendeln – Eschen – Bendern um 1844 (oben links, Dufourkarte), 1953 (oben rechts, LK25), 1980 (Mitte) und 2022 (unten), Quelle: Bundesamt für Landestopografie swisstopo.

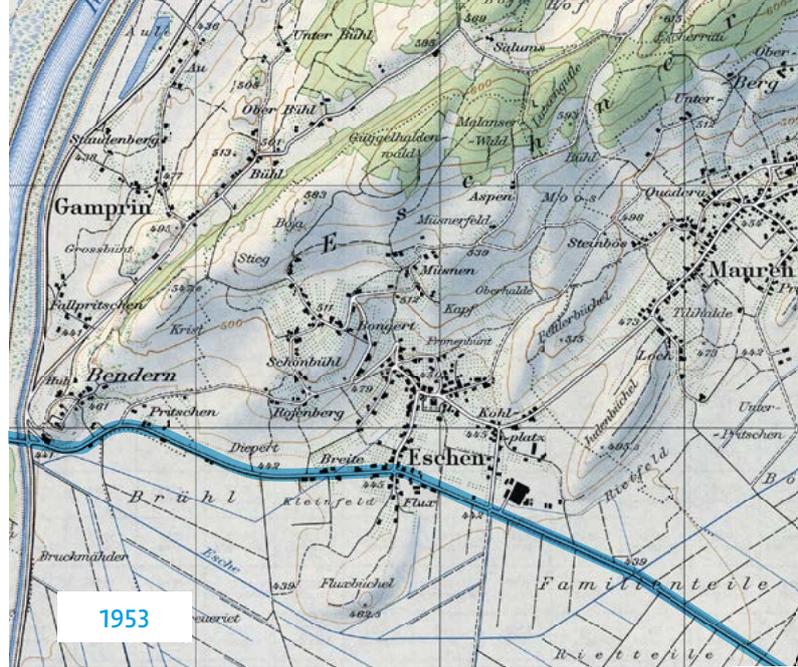
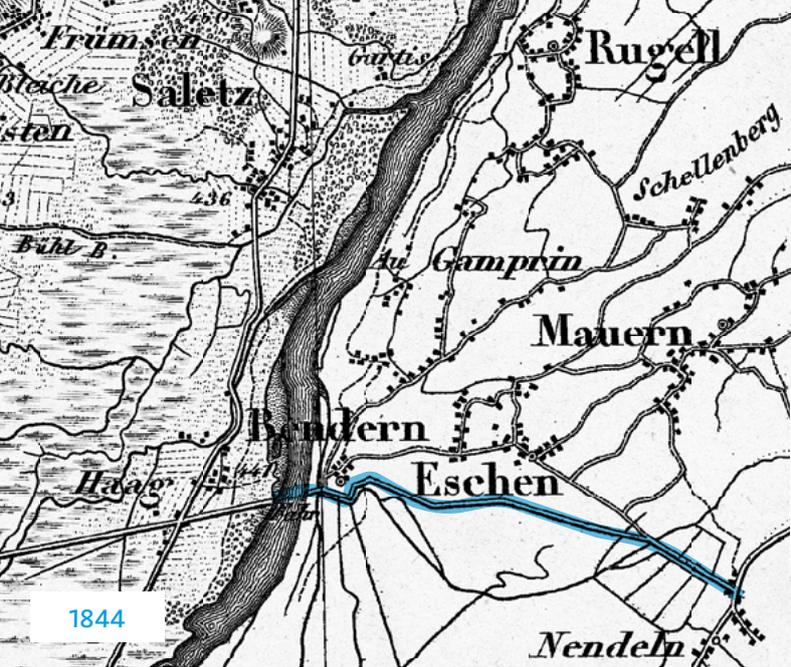


Abbildung 2





③ Planerische Grundlagen

Seit mehreren Jahren setzt sich die Gemeinde Eschen mit der räumlichen Entwicklung entlang der Essanestrasse auseinander. Bereits im Jahr 2012 wurde im Gemeinderichtplan die Zielsetzung einer «Dienstleistungsmeile» entlang der Essanestrasse verankert. In den nachfolgenden Planungen wurde diese Zielsetzung konkretisiert. So ist beispielsweise in der revidierten Nutzungsplanung eine Dienstleistungszone und eine Überbauungsplanpflicht Essanestrasse vorgesehen.

3.1 Entwicklung entlang der Hauptverkehrsachsen

Entlang der Essanestrasse und der St. Luzi-Strasse soll gemäss Gemeinderichtplan ein attraktives Dienstleistungszentrum des Unterlandes mit einem vielfältigen Nutzungsangebot entstehen. Eine attraktive Strassenraumgestaltung erhöht die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und schafft verbesserte Bedingung für den Rad- und Fussverkehr sowie den ÖV. Gleichzeitig ist die Durchleitungs- und Verbindungsfunktion der Landstrasse sicherzustellen. Die Essanestrasse soll Wohn-, Dienstleistungs-, Arbeits- und Verkehrsraum sein.

3.2 Mobilitätskorridor

Der Konzeptplan Essanestrasse aus dem Jahr 2014 definiert einen Mobilitätskorridor entlang der Essanestrasse von 20.50 m Breite. Für die Verkehrsorganisation sind auf geraden Streckenabschnitten rund 18.00 m erforderlich, d.h. 2.50 m stehen für die Strassenraumgestaltung (Bepflanzung, etc.) zur Verfügung. Der Konzeptplan Essanestrasse (2014) und der Verkehrsrichtplan (2021) sehen vor, Zufahrten zu Grundstücken und Parkplätzen langfristig

zu reduzieren bzw. zu bündeln. Die Grundstücke sollen wenn immer möglich rückwärtig erschlossen werden, um eine Reduktion der Störungen im Fliessverkehr bzw. Längsverkehr zu erreichen.

3.3 Umsetzung in totalrevidierter Nutzungsplanung

In der totalrevidierten Nutzungsplanung wird die Dienstleistungsnutzung in Form einer Dienstleistungszone entlang der Essanestrasse konkretisiert und grundeigentümergebunden festgesetzt. In der Dienstleistungszone gilt im Vergleich zu Wohnzonen ein erhöhter Dienstleistungs- und Gewerbeanteil sowie eine leicht höhere maximale Ausnutzungsziffer (max. AZ = 0.8).

Die wichtigsten Eckwerte zu Bebauung, Erschliessung und Aussenraum sollen in einem Überbauungsplan (bzw. mehreren Teilüberbauungsplänen) über den gesamten Strassenabschnitt grundeigentümergebunden festgelegt werden. Entlang der Essanestrasse wird deshalb eine «Überbauungsplanpflicht Essanestrasse» festgelegt. Dabei soll der Überbauungsplan ausreichend Spielraum für künftige Bauprojekte belassen («So viel regeln wie nötig, so wenig wie möglich»).

Es ist möglich und wünschenswert, bei konkreten Vorhaben nachgelagerte Gestaltungspläne für einzelne kleinere Teilgebiete zu erarbeiten, welche die Vorgaben des Überbauungsplans konkretisieren. Es ist zudem möglich anstatt eines Überbauungsplans direkt einen Gestaltungsplan zu erarbeiten, wenn die entsprechenden Anforderungen erfüllt sind (siehe Schema Abb. 5).

Den Grundeigentümern werden für die Erarbeitung und Einhaltung von Überbauungs- und Gestaltungsplänen Anreize geboten (vgl. auch Abb. 4).

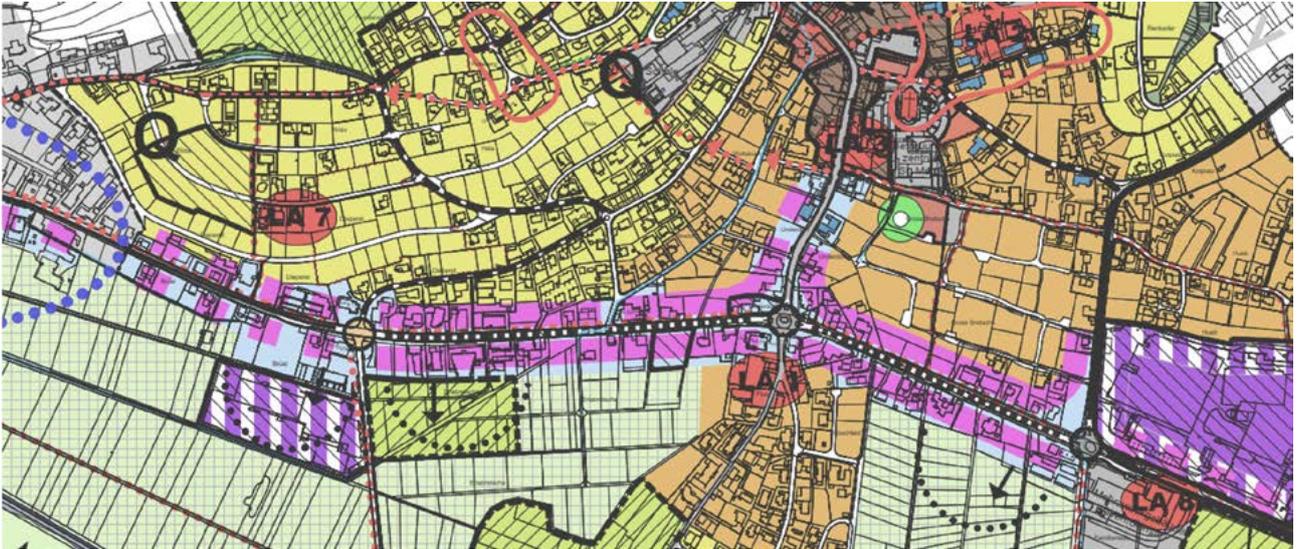


Abbildung 3

	max. AZ	max. Gebäudehöhe	max. Gebäudelänge
Regelbauweise	0.8	12 m	30 m
Überbauungsplan	0.9	12 m	30 m
Gestaltungsplan	1.0	15 m	projektabhängig

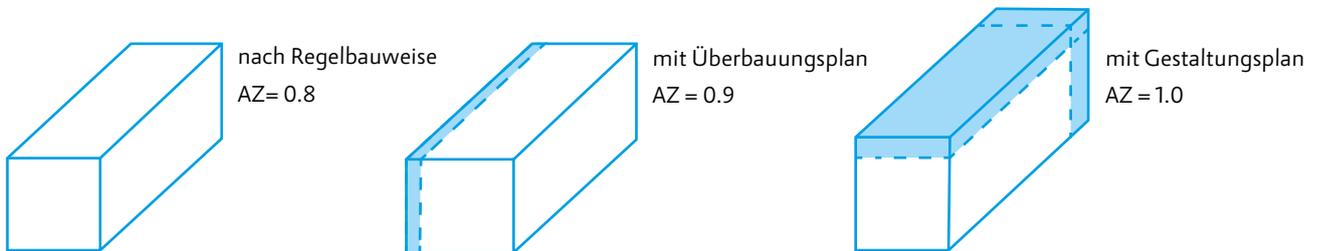


Abbildung 4

Regelbauweise Dienstleistungszone:

→ max. AZ = 0.8, max. Gebäudehöhe 12 m,
max. Gebäudelänge 30 m

Abgestuftes Bonussystem im Rahmen der Überbauungsplanpflicht Essanestrasse:

- Mit Überbauungsplan: max. AZ +0.1, Gebäudehöhe 12 m, max. Gebäudelänge 30 m
- Mit Gestaltungsplan: max. AZ +0.2, Gebäudehöhe 15 m, max. Gebäudelänge projektabhängig

Abb. 3 Dienstleistungsmeile entlang der Essanestrasse (blau/violett). Auszug aus dem genehmigten Gemeinderichtplan (2013).
Abb. 4 Bonussystem Überbauungsplanpflicht Essanestrasse.

④ Ziel und Zweck des Zukunftsbildes

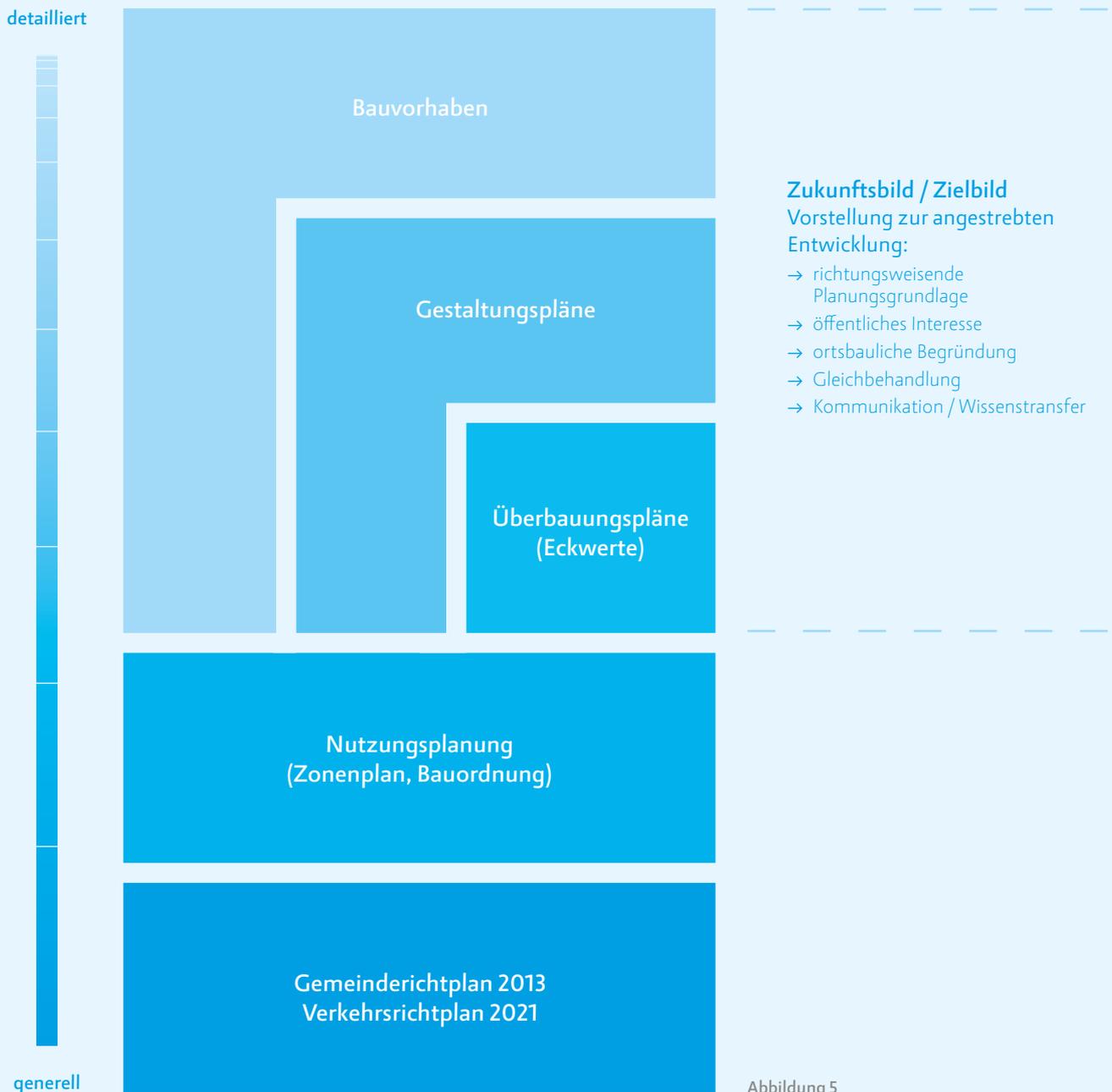


Abbildung 5

Das vorliegende Zukunftsbild soll die angestrebte Entwicklung entlang der Essanestrasse veranschaulichen und als Orientierungshilfe für die weiteren Planungsschritte (Überbauungs-/Gestaltungspläne sowie einzelne Bauvorhaben) dienen. So sollen die ortsbaulichen, architektonischen und freiräumlichen Qualitäten entlang der Essanestrasse gesichert werden.

Mit dem Zukunftsbild soll die Kernfrage beantwortet werden, wie die Anforderungen an die Hauptverkehrsachse (Verkehrsfluss sicherstellen) mit den Absichten der Gemeinde (Dienstleistungsmeile, attraktiver öffentlicher Raum) und den Bedürfnissen der Anwohner (Wohnquali-

tät) aufeinander abgestimmt werden können. Es soll zu diesem Zweck einen gesamthaften und anschaulichen Überblick über das angestrebte «Zielbild» verschaffen, kurz: **Wie kann es in Zukunft sein?**. Das Zukunftsbild richtet sich an verschiedene Adressaten (vgl. Abbildung 6).

Das Zukunftsbild bildet integrierenden Bestandteil des Überbauungsplans Essanestrasse oder einzelner Teilüberbauungspläne. Es ist richtungsweisend für die künftige Gestaltung der Aussenräume sowie für allfällige nachgelagerte Gestaltungspläne. **Gestaltungspläne müssen sich am vorliegenden Zukunftsbild orientieren, um die vorgesehenen Boni (AZ, Gebäudehöhe, Gebäudelänge) zu erhalten.** Das Berücksichtigen des Zukunftsbilds Essanestrasse sowie eine frühzeitige Kontaktaufnahme und Zusammenarbeit mit der Abteilung Bauwesen können die Bewilligungsverfahren vereinfachen und beschleunigen.



Abbildung 6

Abb. 5 Schema der Planungsinstrumente. Das Zukunftsbild bildet Grundlage und Orientierungshilfe für Überbauungspläne, Gestaltungspläne und Bauvorhaben.
Abb. 6 Adressaten und Aufgaben des Zukunftsbilds Essanestrasse.

⑤ Zukunftsbild – Essanestrasse von morgen



Abbildung 7

In den nachfolgenden Kapiteln werden jeweils die Zielvorstellungen je Themenbereich (Bebauung und Gestaltung, Erschliessung und Parkierung, Aussenraum und Ausstattung) erläutert. Anschliessend wird aufgezeigt, wie diese Zielvorstellungen im Rahmen von Überbauungs- und Gestaltungsplänen sowie konkreten Bauvorhaben umgesetzt werden sollen. Im Überbauungsplan sollen lediglich die Mindestanforderungen verbindlich festgesetzt werden. Weitergehende Empfehlungen werden im vorliegenden Zukunftsbild konkretisiert und ergänzt und richten sich an die nachgelagerten Planungen von Bauprojekten.

5.1 Bebauung und Gestaltung

5.1.1 Nutzungsmix

Entlang der Essanestrasse wird ein erhöhter Anteil an publikumsattraktiven Dienstleistungsbetrieben, Handelsbetrieben, gewerblichen oder gastgewerblichen Betrieben angestrebt. Einwohner, Pendler und Durchreisende sollen von einem breiten Mix verschiedener Angebote wie Ladengeschäfte, Arztpraxen, Gastronomie, Coiffeure, etc. profitieren können.

Die offen gestalteten, einsehbaren Erdgeschosse sind vorrangig den öffentlichen und publikumsattraktiven Nutzungen vorbehalten. Die Haupteingänge zu diesen Nutzungen sind zur Essanestrasse hin ausgerichtet. Büroggeschosse sind vor allem in den Obergeschossen oder in rückwärtigen Bereichen anzusiedeln.

Auch Wohnnutzungen sind entlang der Essanestrasse weiterhin möglich und sollen zu einem **ausgewogenen Nutzungsmix** und Belebung der Aussenräume beitragen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der Essanestrasse sind jedoch nicht alle Situationen für Wohnnutzungen geeignet. Auf die Festlegung von minimalen oder maximalen Wohnanteilen bzw. Dienstleistungs- und Gewerbeanteilen soll daher künftig verzichtet werden, sodass sich der Nutzungsmix an die sich ändernden Bedürfnisse und den Markt anpassen kann. Dazu ist bei der Planung neuer Gebäude auf eine hohe Nutzungsflexibilität durch offene Strukturen, flexible Raumaufteilung und schnell anpassbare Installationskonzepte zu achten.

Wohnungen sind nach Möglichkeit in den strassenabgewandten Bereichen und oberen Stockwerken, sowie in der 2. Bautiefe zu realisieren. Auf der Nordseite der Strasse ist eine Nutzungsdifferenzierung von unten nach oben (Dienstleistung – Büro – Wohnen), auf der Südseite der Strasse von Nord nach Süd (Dienstleistung – Wohnen) zu empfehlen (vgl. Abbildung 8).

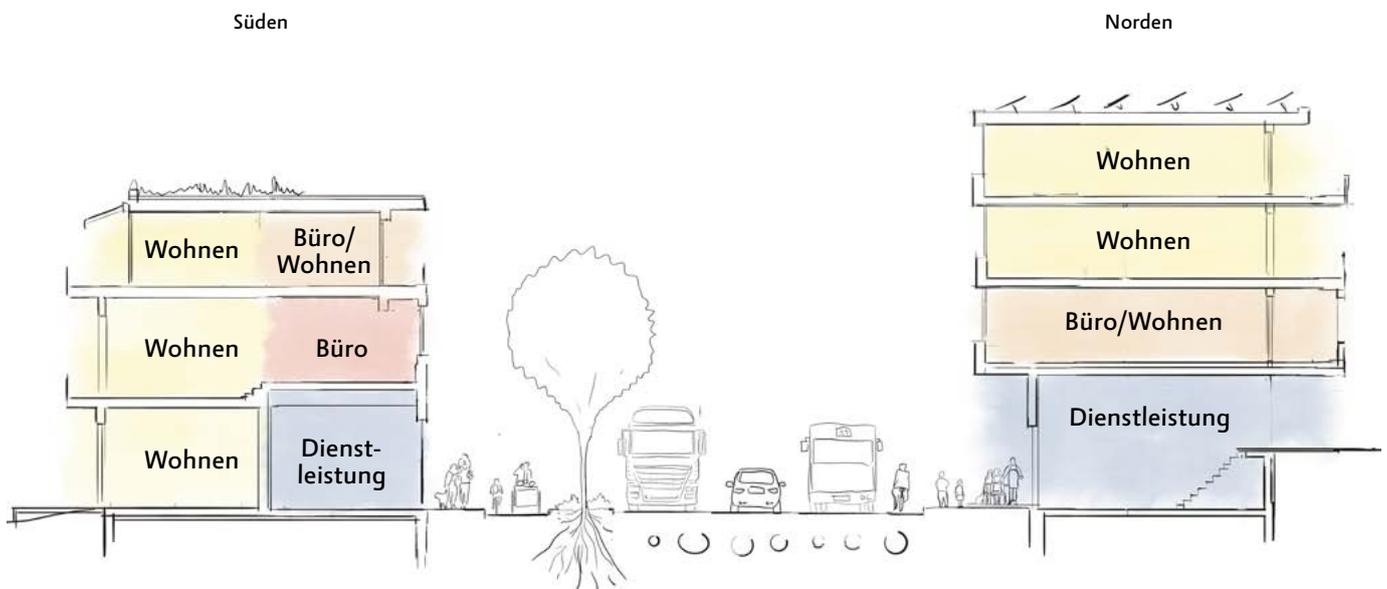


Abbildung 8

Abb. 7 Visualisierung Essanestrasse von morgen.

Abb. 8 Schematische Differenzierung der Nutzungen in Abhängigkeit der spezifischen Raumqualitäten.

5.1.2. Nutzungsmasse

Bereits mit den heute geltenden Regelungen ist eine dichtere Bauweise mit beispielsweise Mehrfamilien- und Geschäftshäusern möglich resp. vorgeschrieben. Diese Entwicklung wird sich auch in Zukunft fortsetzen und soll weiter gefördert werden. Entlang der Dienstleistungsmeile wird eine **dichtere Nutzung und Überbauung als in den Wohnzonen** ermöglicht. Das Mass für die Dichte ist die Ausnützungsziffer (AZ). Diese ist in der Dienstleistungszone gegenüber der Wohnzone A leicht erhöht (0.75 → 0.8).

Bei Erarbeitung und Einhaltung von Überbauungs- und Gestaltungsplänen ist eine weitere Erhöhung der Dichte (AZ, Gebäudehöhe, Gebäudelänge) möglich, sofern die entsprechenden Vorgaben eingehalten werden und ein ortsbaulich besseres Ergebnis erreicht wird (vgl. Kap. 3.3 und Abbildung 10). Es entstehen neue, attraktive Rahmenbedingungen für Entwicklungen an der Essanestrasse.

Die maximale Gebäudehöhe beträgt in der Dienstleistungszone 12 m. Im Rahmen eines Gestaltungsplans ist eine Erhöhung auf 15 m möglich. In diesem Fall sind ausschliesslich Flachdächer zulässig. Attikageschosse, welche diese Gebäudehöhe überragen, sind im Regelfall nicht zulässig. Details werden im Gestaltungsplan geregelt.



Abbildung 9

	max. AZ	max. Gebäudehöhe	max. Gebäudelänge
Regelbauweise	0.8	12 m	30 m
Überbauungsplan	0.9	12 m	30 m
Gestaltungsplan	1.0	15 m	projektabhängig

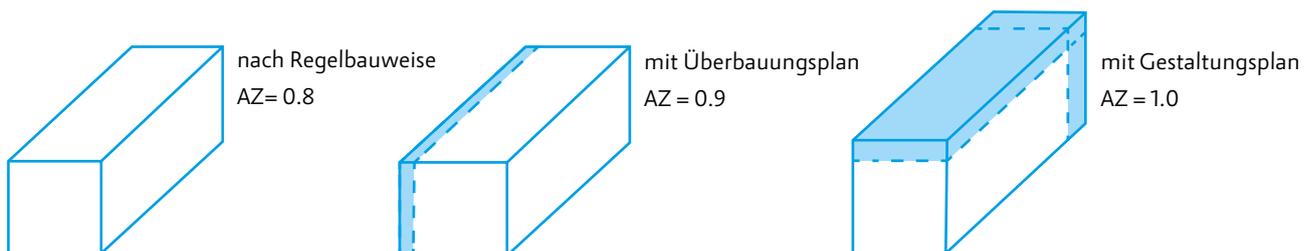


Abbildung 10

5.1.3. Verdichtete Bauweise in der ersten Bautiefe

Entlang der Essanestrasse wird **in der ersten Bautiefe eine verdichtete Bauweise** zugunsten einer **lockeren Bebauung in den rückwärtigen Bereichen** angestrebt. Die Bebauung reagiert damit auf die Funktion der Strasse (Hauptverkehrsstrasse) und dient als Lärmschutz für die rückwärtigen Bereiche. Trotz dichter Überbauung sollen die ortsbaulichen Qualitäten gewahrt werden. Entsprechend werden bei dichter Bauweise erhöhte gestalterische Anforderungen gestellt.

Auch mit einer verdichteten Bauweise ist es wichtig, dass die Durchsichten in die umliegenden Räume und in die Landschaft erhalten bleiben. Von der Essanestrasse sollen sowohl Sichtachsen in Richtung Dorfkern und Eschnerberg als auch in Richtung Riet erhalten bleiben (vgl. auch Kap. 5.3.2). Die Freihaltung der Sichtachsen trägt dazu bei, dass die Luft zirkulieren kann und sich der Strassenraum in der warmen Jahreszeit nicht übermässig aufheizt.

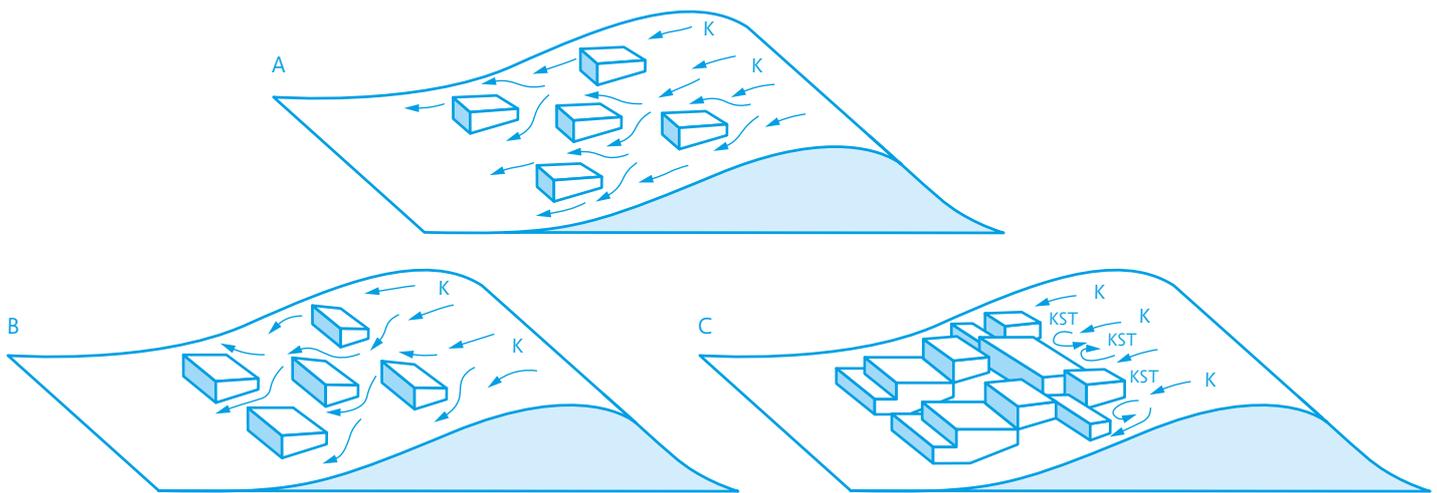


Abbildung 11

5.1.4. Setzung der Bauvolumen

Der Mobilitätskorridor ist von Bebauung freizuhalten. Dazu soll im Überbauungsplan eine nicht anbaupflichtige Baulinie definiert werden. Die Fassaden entlang der Essanestrasse sollen sich in der ersten Bautiefe parallel entlang dieser klaren Linie anordnen. Aufgrund der verdichteten Bauweise werden auch grössere Gebäudevolumen mit grossflächigen Fassaden entstehen. Diese sind durch Öffnungen, Arkaden oder den Einsatz unterschiedlicher Materialien angemessen zu gliedern.

Aufweitungen bieten die Chance, dass öffentlich nutzbare Plätze und Freiräume angelegt werden können. Sie können auch dazu dienen, Knoten und Anknüpfungspunkte spezifisch auszuzeichnen und besser erkennbar zu machen (vgl. auch Kap. 5.3.2). Die Aufweitungen sollen eine angemessene «Grosszügigkeit» aufweisen.

Engstellen wirken einem zu stark strassenorientierten Erscheinungsbild der Essanestrasse entgegen und können eine ortsbaulich wertvolle Zäsur darstellen. Sie stehen jedoch dem Interesse einer leistungsfähigen, störungsfreien Hauptverkehrsstrasse entgegen und sollten daher eine Ausnahme bleiben.

Abb. 9 Blick auf das «Essane Center» mit Nahversorger, Postfiliale, Drogerie, Bäckerei und Friseursalon. Im Hintergrund ist das Wohngebiet «Gross Bretscha» zu sehen. Der Pfarrer-Ludwig-Jenal-Weg (gelbe Strassenmarkierung) verbindet das Zentrum mit der Essanestrasse.

Abb. 10 Bonusssystem Überbauungsplanpflicht Essanestrasse.

Abb. 11 Die Bebauung hat Auswirkungen auf die Luftzirkulation. Trotz der angestrebten Funktion der Bebauung als Lärmriegel sollen offene Sichtachsen erhalten bleiben. (Quelle: Konzept verschiedene Hangbebauungen, Graz: Roland Hohmann, Bundesamt für Umwelt, 2019, Anpassung an die zunehmende Hitzebelastung in Städten und Agglomerationen, Präsentation Zentralkonferenz FSU, https://www.f-s-u.ch/wp-content/uploads/2019/12/2_Hohmann.pdf).





5.1.5. Architektonische Gestaltung der Bauten

Das vorliegende Zukunftsbild gibt Hinweise zur architektonischen Gestaltung, die in den Gestaltungsplänen und in den konkreten Bauvorhaben richtungsweisend zu berücksichtigen sind.

Bauweise und Materialisierung: Die Baukörper sind in Massivbauweise zu erstellen und in ihrer Erscheinung einheitlich auszugestalten. Bei den Innenräumen ist auf eine hohe Nutzungsflexibilität zu achten (durch offene Strukturen, flexible Raumaufteilung, schnell anpassbare Installationskonzepte), die es ermöglicht, die Gebäudenutzung und Raumaufteilung zu einem späteren Zeitpunkt bei Bedarf anzupassen. Eine gute Einbettung in das bestehende Siedlungsgefüge ist sicherzustellen.

Farbkonzept: Eine den ortsüblichen Gegebenheiten entsprechende künstliche Farbgebung der äusseren Oberflächen ist zulässig. Die Farbgebung ist auf die umliegende Bebauung abzustimmen.

Reklame: Reklameeinrichtungen richten sich nach dem Reglement zur Regelung der Strassenreklamen der Gemeinde Eschen.

Fassadenbegrünung: Begrünte Fassaden können einen wichtigen Beitrag zum Erscheinungsbild und zur Attraktivität des Strassenraums sowie der rückwärtigen Bereiche leisten. Die Bauherrschaften werden ermuntert, die Möglichkeit zur Begrünung der Fassaden zu prüfen. Um den Spielraum in den einzelnen Bauvorhaben nicht zu sehr einzuschränken, wird auf detaillierte Vorgaben im Rahmen dieses Zukunftsbildes verzichtet. Gute Beispiele vgl. Kap. 5.3.3.

Dachgestaltung: Entlang der Essanestrasse sind in der Regel Flachdächer vorzusehen. Die Flachdächer sind unter Berücksichtigung der Retention als gut gestaltete, extensiv begrünte, nicht begehbare fünfte Fassade zu realisieren. Dachauf- und Dacheinbauten wie Kamine, Entlüftungsrohre etc. sind zusammenzufassen, auf ein Minimum zu reduzieren und einheitlich zu gestalten. Solar- und Photovoltaikanlagen sind zulässig. Sie sind sorgfältig in die Dachgestaltung und die Gesamtgestaltung der Baukörper einzubeziehen. Sie sind parallel zu jeweils einer Dachkante zu stellen.

Lärmschutz / Akustische Qualitäten: Im Sinne einer erhöhten Aufenthaltsqualität ist der akustischen Wirkung der Bebauung Rechnung zu tragen. Durch die Kombination verschiedener Materialien, die Schaffung rauer und strukturierter Oberflächen (Fassaden, Böden, Einfriedungen, Bepflanzung) sowie die Gliederung grossflächiger Fassaden kann die Lärmbelastung reduziert und die Akustik des Raums verbessert werden. Bei neuen Nutzungen mit erhöhten Lärmemissionen (Verkehr, hohes Besucheraufkommen, Aussenparkplätze etc.) sind geeignete Lärmschutzmassnahmen zum Schutz umliegender Wohnnutzungen zu treffen.

Abb. 12 Künftige Organisation der Essanestrasse mit separater Busspur in Richtung Bendorf. Für die Verkehrsabwicklung auf geraden Streckenabschnitten werden rund 18.00 m benötigt. 2.50 m stehen für die Strassenraumgestaltung (Bepflanzung, etc.) zur Verfügung. Im Bereich von Knoten, Verzweigungen, ÖV-Haltestellen oder Querungen für den Fuss- und Radverkehr ist für die Verkehrsabwicklung mehr als 18.00 m erforderlich.

5.2 Erschliessung und Parkierung

5.2.1. Mobilitätskorridor

Der Konzeptplan Essanestrasse definiert einen **Mobilitätskorridor** entlang der Essanestrasse von 20.50 m Breite. Dieser sichert den erforderlichen Raum für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖV, Rad- und Fussverkehr). Für die Verkehrsorganisation sind auf geraden Streckenabschnitten rund 18.00 m erforderlich, d.h. 2.50 m stehen für die Strassenraumgestaltung (Bepflanzung, etc.) zur Verfügung (vgl. Abbildung 12). Mittels Baulinien entlang der Essanestrasse wird der Mobilitätskorridor gesichert und freigehalten. Kann die Essanestrasse langfristig umfahren und das Siedlungsgebiet vom Verkehr entlastet werden, würde der gewählte Querschnitt einen Rückbau auf zwei Fahrspuren mit einem Mehrzweckstreifen zulassen.

Die konkrete Verkehrsorganisation (Flächen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer, Ausgestaltung der Knoten, Ausgestaltung der Querungen, etc.) ist im Rahmen

eines **Betriebs- und Gestaltungskonzeptes** zu vertiefen. Auch die Lage der Bushaltestellen sind im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes zu prüfen. Der Flächenanteil des Fussverkehrs innerhalb des Mobilitätskorridors ist mit den vorgesehenen Querschnitten eher gering (< 30%). Es ist denkbar, dass die Fläche für den Fussverkehr stellenweise durch Arkaden oder Platzbildungen erhöht werden kann. Diese sorgen zudem für einen Wetterschutz und ein attraktives Einkaufserlebnis (vgl. Kap. 5.3).

Bis zum Endausbau sind Übergangslösungen zur Ausgestaltung der Essanestrasse und der angrenzenden Aussenräume fallweise auszuarbeiten und anzuwenden.

Die Flächensicherung für den Mobilitätskorridor erfolgt in der Regel mittels Landerwerb durch das Land Liechtenstein. Die abzugebenden Flächen verbleiben dabei gemäss Art. 42 Abs. 5 des Baugesetzes (BauG) bei der anrechenbaren Grundstücksfläche.

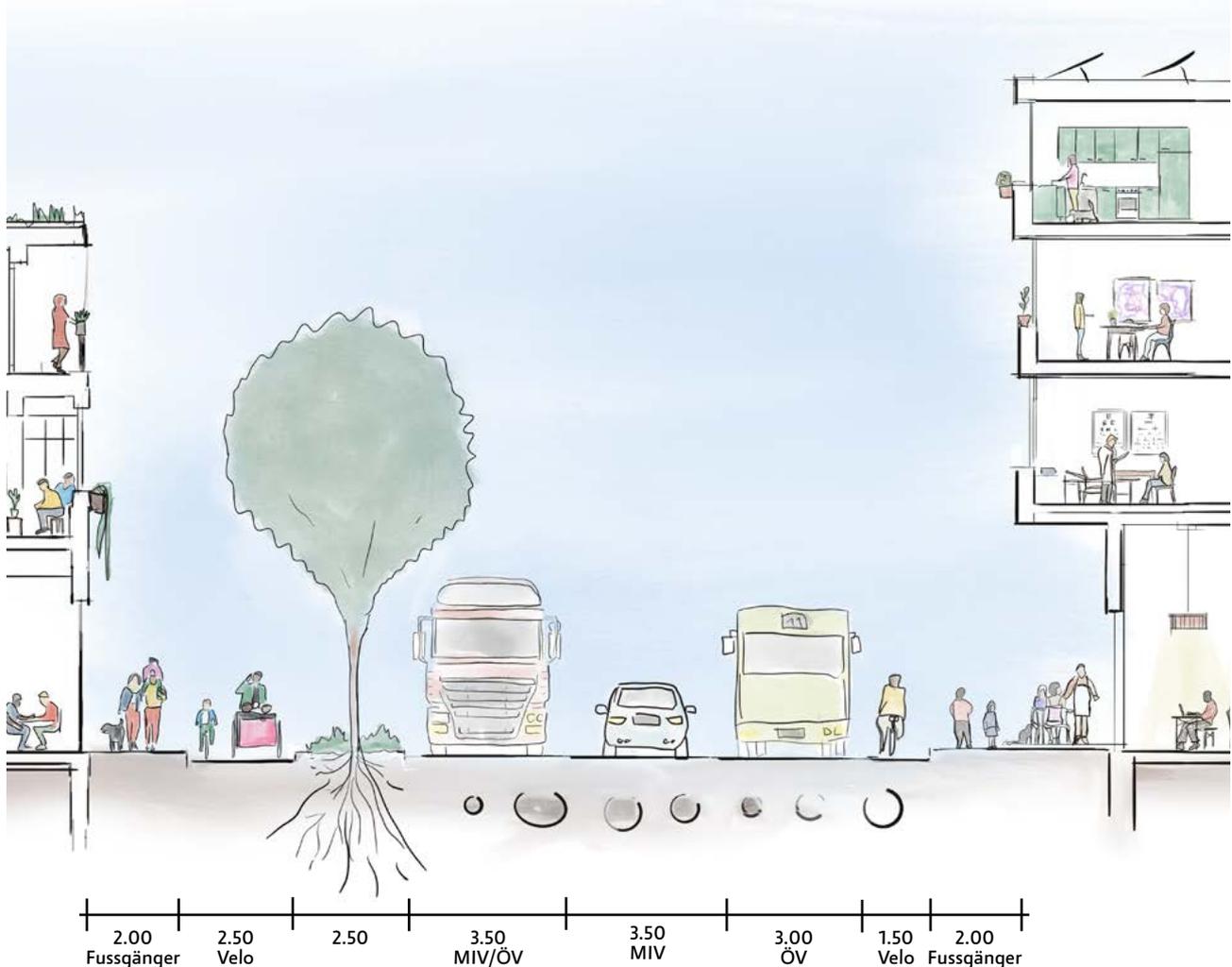


Abbildung 12

5.2.2. Erschliessung

Die Erschliessung der Grundstücke für die Bewohner und Beschäftigten soll, wenn immer möglich, rückwärtig erfolgen. Ist eine rückwärtige Erschliessung nicht möglich, so hat diese zumindest gebündelt zu erfolgen.

Die Erschliessung der Grundstücke für Kunden und Besucher soll von der Essanestrasse her gebündelt erfolgen. Eine rückwärtige Erschliessung wird für die Kunden und Besucher nicht angestrebt, da der Verkehr nicht auf die rückwärtigen Quartierstrassen abgeleitet werden soll.

Die Anzahl der Zufahrten wird reduziert und erfolgt künftig gebündelt oder rückwärtig. Damit können vor allem auch Konflikte zwischen ein- und ausfahrenden Fahrzeugen und dem längs der Hauptachsen verkehrenden Rad- und Fussverkehr reduziert resp. vermieden werden. Die **rückwärtigen bzw. gebündelten Erschliessungen** sind für den MIV möglichst nutzerfreundlich und gut auffindbar zu gestalten (Signalisation, nachvollziehbare Verkehrsführung, etc.). Schleichverkehr in den Wohnquartieren ist zu unterbinden.

5.2.3. Parkierung

Besucher der Dienstleistungsmeile sollen ihr Fahrzeug abstellen und die Geschäftsnutzungen zu Fuss aufsuchen und entdecken können. Deshalb soll erreicht werden, dass nicht jedes Unternehmen eigene, geschäftsspezifisch reservierte und bewirtschaftete Parkplätze anbietet. Es ist eine **gemeinschaftliche Nutzung von Parkplätzen** anzustreben. Diese Parkplätze sind vorzugsweise in der Nähe der gebündelten Zufahrten zu platzieren.

Da es aus betriebsökonomischen Gründen nicht immer möglich ist, auf geschäftseigene Parkplätze vollständig zu verzichten, sind diese bei ausgewiesenem Bedarf zulässig, jedoch nach Möglichkeit unterirdisch zu erstellen. Grössere Aussenparkanlagen sind nur in Ausnahmefällen bzw. bei Nahversorgern, kundenintensiven Dienstleistungsbetrieben sowie bei gemeinschaftlicher Nutzung zulässig, wenn diese den Kunden verschiedener Geschäftsnutzungen und Dienstleister zur Verfügung stehen.

Abstellplätze für Bewohner und Beschäftigte sind wo möglich gebäudeintegriert oder in einer unterirdischen Sammelgarage zu realisieren. Parkieranlagen im Erdgeschoss sind grundsätzlich denkbar, sollten jedoch nicht entlang der Strasse, sondern rückwärtig in der zweiten Bautiefe vorgesehen werden (v.a. nördlich der Strasse).

Weitere Aspekte sind die Förderung der Elektromobilität und die Bereitstellung ausreichender und attraktiv platzierter Abstellplätze für Fahrräder.

5.2.4. Verkehrsaufkommen MIV reduzieren

Höhere Nutzungsdichten an der Essanestrasse können auch zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen. Wobei der Mehrverkehr im Vergleich zum bestehenden Pendel- und Transitverkehr nicht zu stark ins Gewicht fallen wird. Einem erhöhten MIV-Aufkommen ist mit attraktiven Rahmenbedingungen für den ÖV sowie dem Fuss- und Radverkehr entgegenzuwirken. Mit dem Mobilitätskorridor wird die Grundlage für **attraktive Fuss- und Radverkehrswege** sowie für die **Angebotsverbesserung im öffentlichen Verkehr** geschaffen. So entsteht Potenzial, Teile des Pendlerverkehrs zukünftig auf den ÖV sowie den Fuss- und Radverkehr verlagern zu können. Im Rahmen von Mobilitätskonzepten, wie sie gemäss Bauordnung vorgeschrieben sind, sind die verkehrlichen Auswirkungen darzulegen und entsprechende Massnahmen aufzuzeigen.

Die Fuss- und Radwegverbindungen parallel zur Essanestrasse (innerhalb des Mobilitätskorridors) werden im Überbauungsplan festgelegt. Für den Rad- und Fussverkehr sind weiter direkte Verbindungen in Richtung Dorfkern und Wohnquartiere sicherzustellen. Minimal sind jene Verbindungen zu sichern und schrittweise zu realisieren, die im Verkehrsrichtplan verankert sind.

Um die Attraktivität des ÖVs zu verbessern, ist bei den Haltestellen auf eine ansprechende, barrierefreie und geschützte Ausgestaltung der Wartebereiche zu achten. Die genaue Lage der Bushaltestellen entlang der Essanestrasse wird im Betriebs- und Gestaltungskonzept definiert. Dabei sind kurze Fusswegdistanzen zu den Haltestellen und eine gute Zugänglichkeit zu gewährleisten.

Abb. 13 Auszug aus dem Verkehrsrichtplan (2021), Teilrichtplan Fuss- und Radverkehr. Die Hauptradrouten des Landes sind grün, die Hauptradrouten der Gemeinde orange dargestellt. Blau sind Fuss- und Radwege eingetragen. Geplante Verbindungen sind strichliert gekennzeichnet (Lückenschlüsse anzustreben).

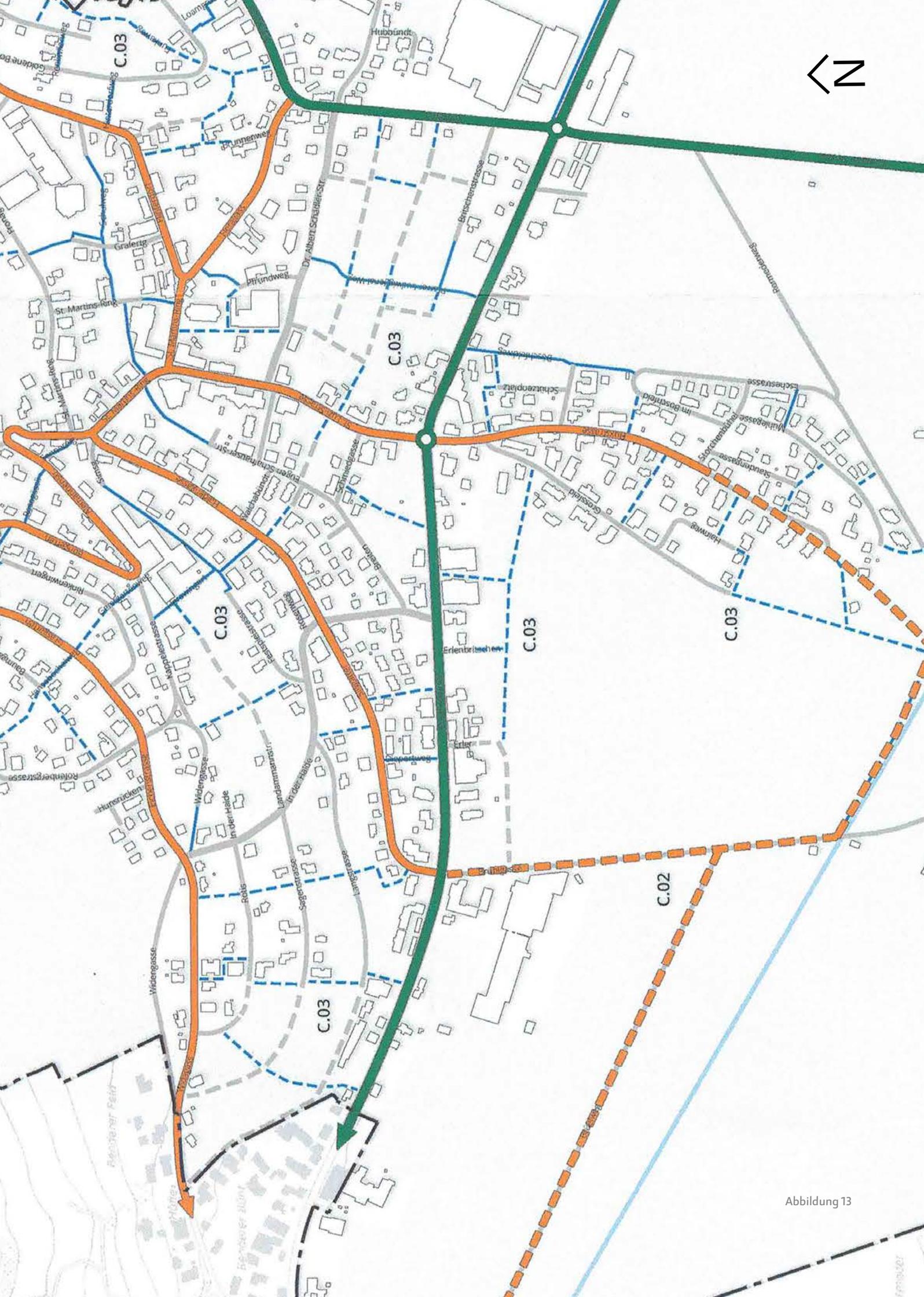


Abbildung 13

5.3 Aussenraum und Ausstattung

Die Aussenräume entlang der Essanestrasse sollen einladend gestaltet und für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch Fuss- und Radverkehr, attraktiv sein. Attraktive Aussenräume haben positive Auswirkungen auf die Lagequalität und schaffen somit einen Mehrwert für Grundeigentümer und ansässige Dienstleistungsbetriebe. Die Umgebungsgestaltung hat daher erhöhten qualitativen Ansprüchen zu genügen und soll nach einem einheitlichen Konzept erfolgen.

Im **Überbauungsplan** werden nur die wichtigsten Grundsätze betreffend Aussenraum- und Umgebungsgestaltung verbindlich festgelegt.

Auf Ebene **Gestaltungsplan** resp. **Bauprojekt** ist ein **Umgebungsplan** zu erarbeiten. Darin sind die Umgebungsgestaltung, Terraingestaltung, Bepflanzung, Ausstattung, Materialisierung, Beleuchtung und Nutzung der Aussenräume aufzuzeigen. Der Umgebungsplan soll sich dabei an den nachfolgenden Ansätzen und Empfehlungen des Zukunftsbildes orientieren.



Abbildung 14

5.3.1. Bereich Mobilitätskorridor

Der Mobilitätskorridor dient der künftigen Strassenraumgestaltung gemäss Konzept Essanestrasse und sichert den erforderlichen Raum für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer (vgl. Kap. 3.2 und 5.2.1). Er ist zu diesem Zweck von Bauten und Anlagen sowie weiteren damit im Widerspruch stehenden Nutzungen freizuhalten.

Die Gestaltung und Ausstattung des Bereichs Mobilitätskorridor richtet sich bis zum Endausbau der Essanestrasse nach den Vorgaben der Gemeinde und des Landes.

Dabei ist insbesondere auf eine **offene und öffentlich zugängliche Ausgestaltung** dieses Bereichs zu achten. Die Passierbarkeit für den Fussverkehr muss gewährleistet sein. Bepflanzungen sind nach Rücksprache mit der Gemeinde möglich und erwünscht. Auch die Nutzung des Aussenbereichs zwischen Gebäudefassade und Strassenraum als Ausstellfläche für Ladengeschäfte oder Bestuhlung für Restaurantbetriebe ist grundsätzlich möglich und trägt zum öffentlichen Charakter sowie zur Belebung des Aussenraums bei.

Abb. 14 Visualisierung zur möglichen Gestaltung des Mobilitätskorridors von Fassade zu Fassade.



5.3.2. Aufenthaltsplätze

Durch eine zunehmende Verdichtung der Siedlungsstrukturen, wie sie auch entlang der Essanestrasse vorgesehen ist, steigt das Bedürfnis nach öffentlich zugänglichen Aussen- und Grünräumen. Öffentliche oder halböffentliche **Plätze** sowie **Durchlässe** und **Aufweitungen** wirken sich positiv auf die Aufenthaltsqualität sowie auf die Lärmbelastung aus. Daher sollen an geeigneten Stellen entlang der Essanestrasse und St. Luzi-Strasse entsprechende Räume für Platzbildungen, Pocket-Parks (kleine Parkanlagen) oder Aufenthaltsräume vorgesehen werden. Hierzu eignen sich insbesondere Bereiche bei Fussgängerquerungen oder Kreuzungsbereichen von Strassen (siehe und Abbildung 16). Diese öffentlichen Plätze sind mit Elementen für die Benutzung (Bänke, Tische, Spielgeräte) und gestalterischen Elementen (Brunnen, Bepflanzung) auszustatten.





Abb. 15 Beispiele von Aufenthaltsräumen und Pocket-Parks. Bild links oben: Sigmunds-Platz am St. Martins-Ring. Bild links Mitte: Aussenbereich beim Pub am Platz am St. Martins-Ring. Bild links unten: Pocket-Park am Pfarrer Ludwig Jenal-Weg im Nahbereich Essane Center. Bild rechts: Pocket-Park an der Dr. Albert Schädler-Strasse.



Abbildung 16



Abb. 16 Mögliche Bereiche für Platzbildung bzw. Erweiterung bestehender Plätze (grün) und Durchsichten in die Landschaft (orange) entlang der Dienstleistungsmeile.

5.3.3. Bepflanzung

Die Bepflanzung weist drei verschiedene Aspekte auf: die Bepflanzung innerhalb und entlang des Mobilitätskorridors, Fassadenbegrünungen sowie Dachbegrünungen.

Der Konzeptplan sieht eine **alternierende Bepflanzung innerhalb des Mobilitätskorridors** vor (abwechselnd nördlich, bzw. südlich der Strasse). Die definitive Lage der Bepflanzung ist im Betriebs- und Gestaltungskonzept zu definieren. Es sind schmalkronige, hochstämmige Bäume vorzusehen, welche die Sichtfelder der Verkehrsteilnehmer möglichst nicht einschränken und ausreichend Abstand zu den Fassaden aufweisen. Der Abstand zum Fahrbahnrand sollte mind. 1.5 m betragen, zur Gebäudefassade sind mind. 3 m Abstand einzuhalten. Bei der Bepflanzung ist der durchwurzelbare Raum (insbesondere bei unterirdischen Bauteilen und Werkleitungen) zu berücksichtigen. Generell sind nur standortgerechte und nach Möglichkeit einheimische Bäume und Pflanzen zu verwenden. Es sind hitzeresistente Arten zu bevorzugen.

Liste möglicher Baumarten für die Bepflanzung entlang der Essanestrasse (nicht abschliessend):

- Spitzahorn (*Acer platanoides*)
- Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*)
- Scharlacheiche (*Quercus coccinea*)
- Sumpfeiche (*Quercus palustris*)
- Hainbuche (*Carpinus betulus*)
- Amberbaum (*Liquidambar styraciflua*)

Fassadenbegrünungen können in vielerlei Hinsicht positive Auswirkungen auf die Ökobilanz, die Betriebskosten und die Aufenthaltsqualität im Gebäude selber sowie die Umgebung haben. Sie leisten einen wichtigen Beitrag für ein optimales Mikroklima (natürliche Klimaanlage, Luftreinigung) und führen zu einer ästhetischen Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raums. Die Bauherrschaften werden daher ermuntert, die Möglichkeit zur Begrünung der Fassaden zu prüfen.

Die Begrünung von Flachdächern kann ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas und die Steigerung der Biodiversität leisten. Dachbegrünungen haben einen positiven Effekt auf die Retention indem sie die Verdunstung von Niederschlägen vor Ort fördern und so die Kanalisation entlasten. Daher sind bei Flachdächern extensive Begrünungen zu prüfen.

5.3.4. Ausstattung und Möblierung

Durch eine bedarfsgerechte Möblierung der Aussen- bzw. Strassenräume mit Tischen, Sitzgelegenheiten, Brunnen, Pflanztrögen, Hochbeeten, etc. wird die Aufenthaltsqualität erhöht. Nach Möglichkeit sind versickerungsfähige Bodenbeläge vorzusehen.

Abb. 17 Beispiele für strassenbegleitende Bepflanzung (2025).





⑥ Anhang



Abbildung 18

Abb. 18 Übersicht über die laufenden Planungsstufen auf Gemeindeebene. Bereits vorliegende Planungen sind grün, prioritär zu bearbeitende Planungen sind orange gekennzeichnet. Das vorliegende Konzept / Zukunftsbild bildet demnach eine Anleitung für zukünftige Bauprojekte entlang der Dienstleistungsmeile (Essanestrasse). Das Betriebs- und Gestaltungskonzept beschäftigt sich mit dem eigentlichen Strassenraum der Essanestrasse (Mobilitätskorridor) und wird separat zwischen Land und Gemeinde erarbeitet und laufend aktualisiert.



Abbildung 19



Abb. 19 Schematische Visualisierung mit Mobilitätskorridor in Blickrichtung Benden und dazugehöriger alternierender Strassenbepflanzung.



Abbildung 20

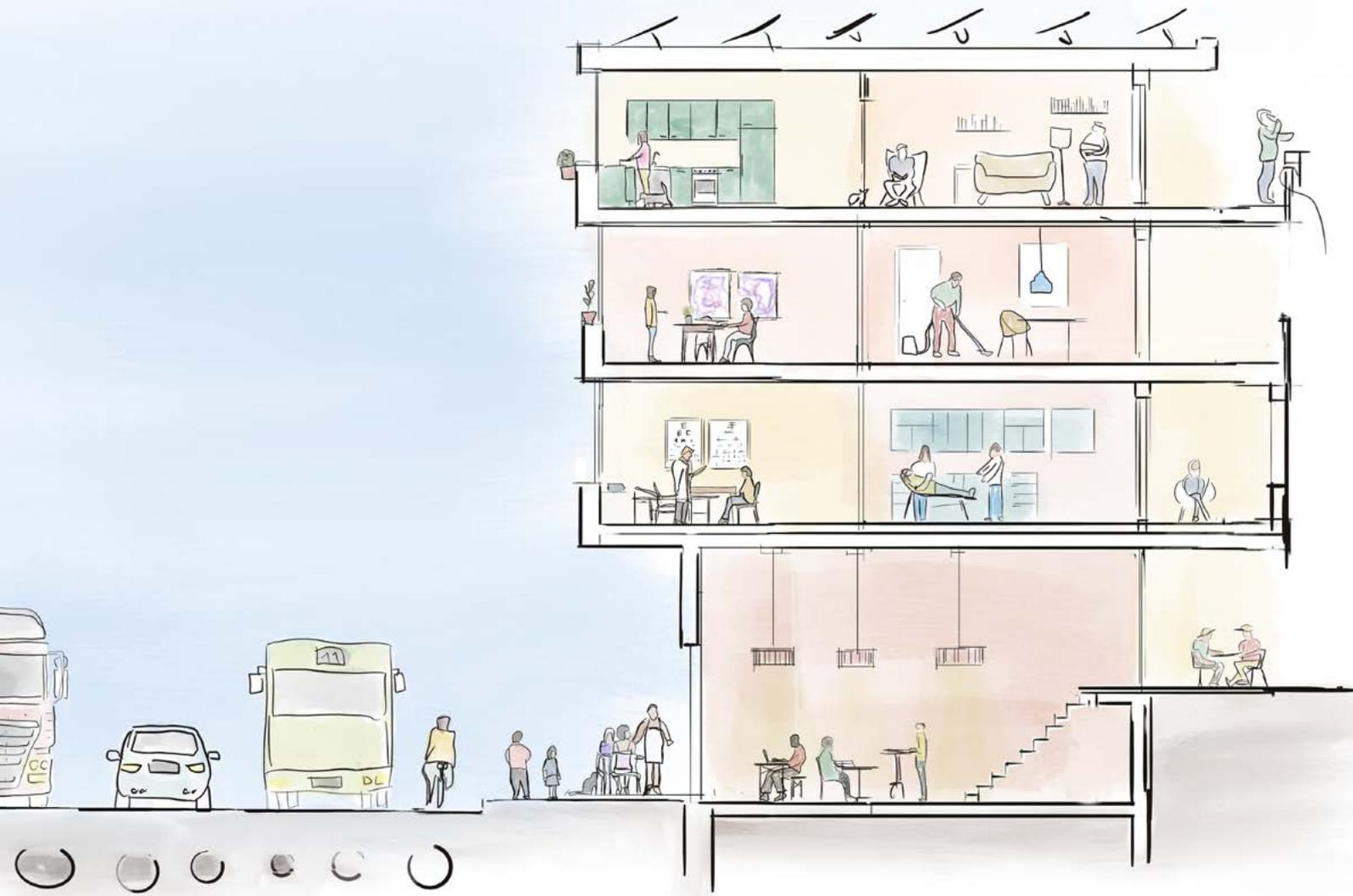


Abb. 20 Schematischer Querschnitt
Mobilitätskorridor und angrenzende
Bebauung (Blick in Richtung Benders).

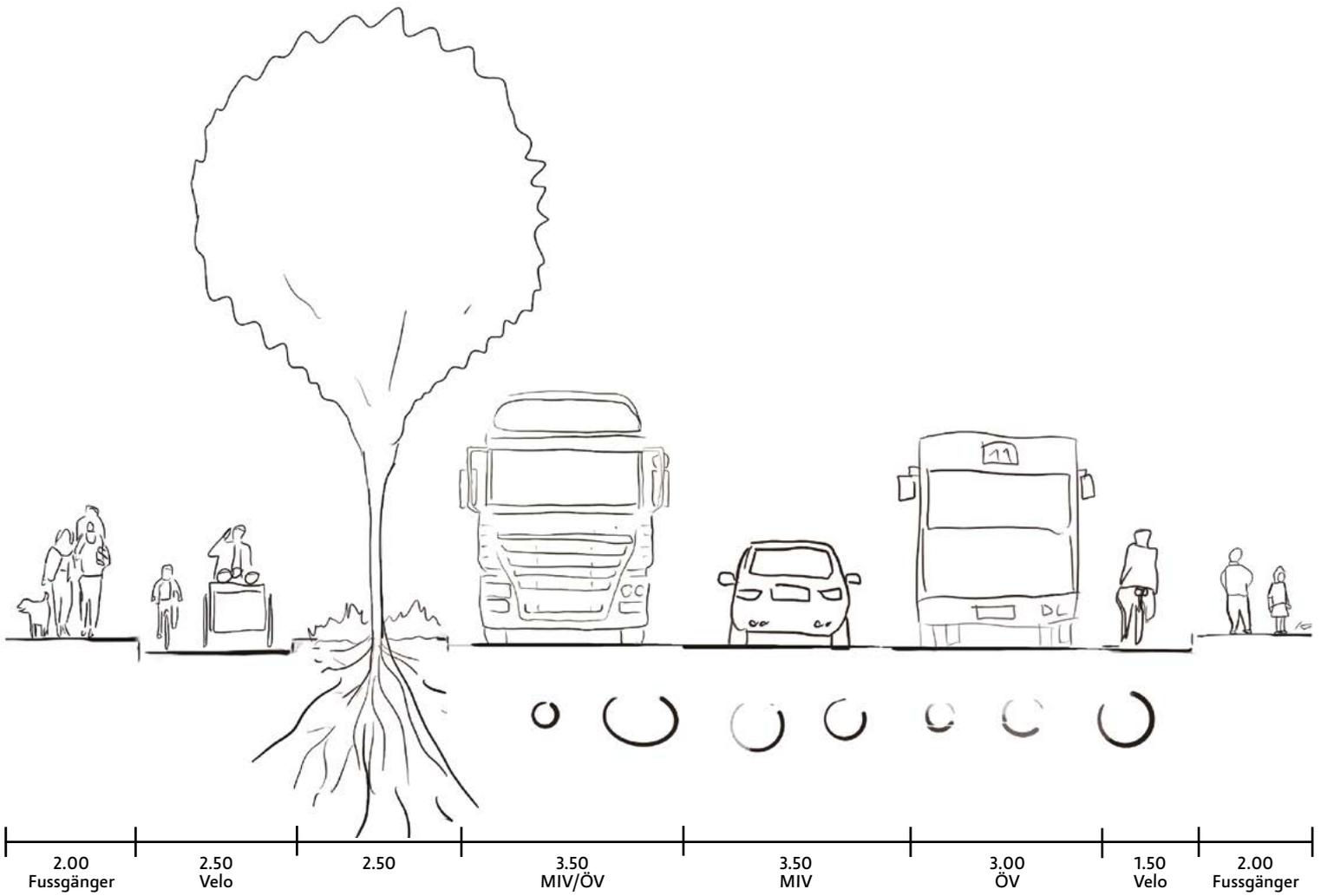


Abbildung 21

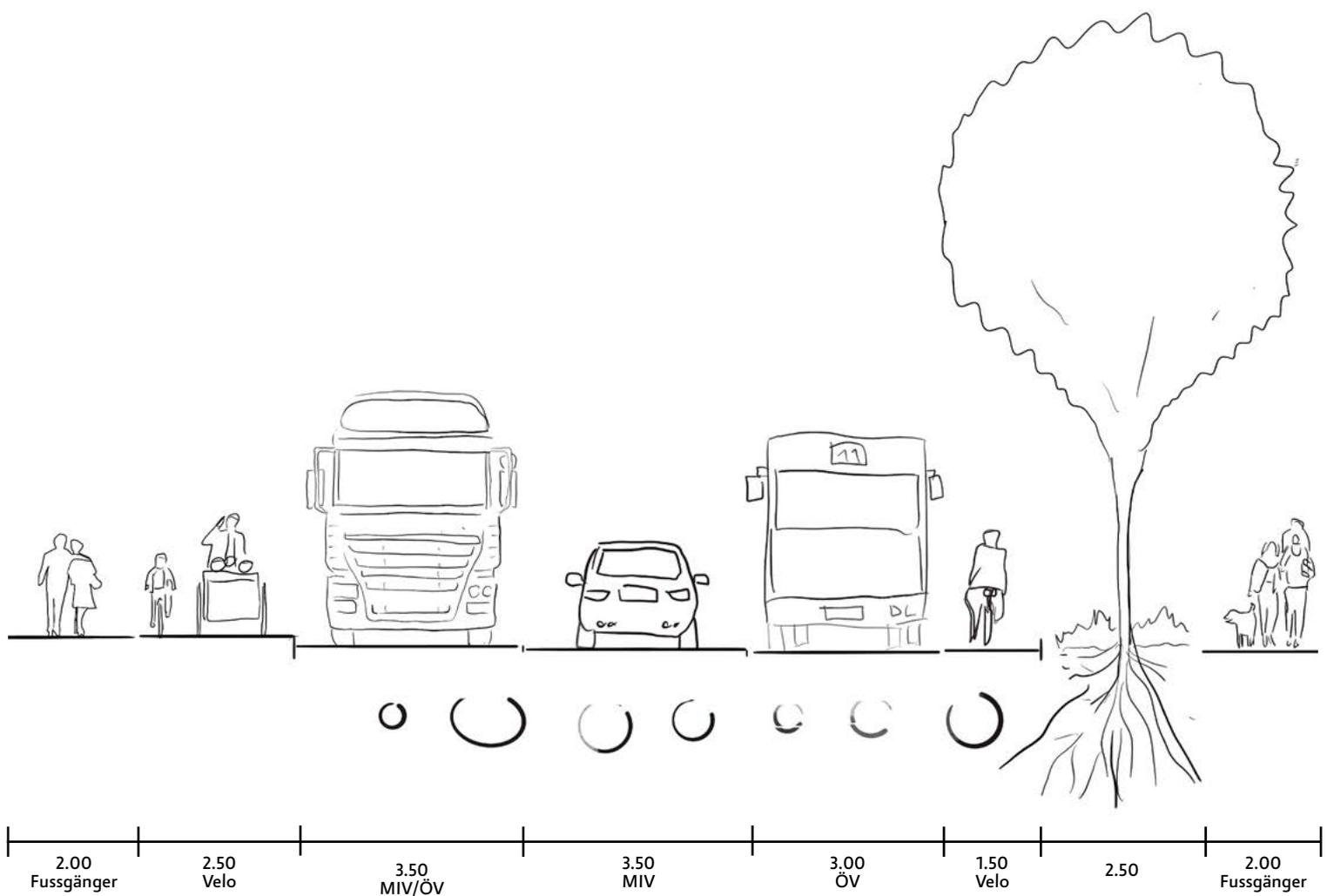


Abbildung 22

Abb. 21 und 22 Schematische Darstellung des Strassenquerschnitts mit den einzelnen Verkehrsteilnehmern in Blickrichtung Bendern und dazugehöriger alternierender Strassenbepflanzung.

Anforderungen und Empfehlungen zu Bebauung und Gestaltung

	Mindestanforderungen in Überbauungsplan zu regeln	Weitergehende Empfehlungen zu berücksichtigen in Gestaltungsplänen und bei Bauvorhaben
Nutzungen   	Einen ausgewogenen Nutzungsmix entlang der Essanestrasse realisieren (auf Festlegung von minimalen oder maximalen Wohnanteilen bzw. Dienstleistungs- und Gewerbeanteilen verzichten)	
	Erdgeschosse entlang der Essanestrasse sind in der ersten Bautiefe für Dienstleistungsbetriebe, Handelsbetriebe, gewerbliche oder gastgewerbliche Betriebe vorzusehen.	Nordseite der Strasse: Nutzungsdifferenzierung von unten nach oben (Dienstleistung – Büro – Wohnen)
	Es sind publikumsattraktive Nutzungen und die dafür nötigen Infrastrukturanlagen in der erforderlichen Bauweise und den zweckdienlichen Geschosshöhen zu etablieren. Nutzungsflexible Raumaufteilung.	Südseite der Strasse Nutzungsdifferenzierung von Nord nach Süd (Dienstleistung – Wohnen)
	Der Wohnanteil ist in der Regel in den Obergeschossen der ersten Bautiefe sowie in den rückwärtigen Bereichen zu realisieren.	
Nutzungs- masse  	Zulässige Ausnützung = max. AZ + 0.1 (mit ÜP-Boni)	Zulässige Ausnützung = max. AZ + 0.2 (mit GP-Boni)
	Gebäudehöhe gemäss Zonenplan und Bauordnung	
	(12 m), weitergehende Boni in GP	max. Gesamthöhe mit GP = 15 m (inkl. Attikageschoss)
	Gebäuelänge gemäss Zonenplan und Bauordnung (30 m), weitergehende Boni in GP	max. Gebäuelänge mit GP = projektabhängig
		Voraussetzung für Boni ist GP bei Einhaltung entsprechender Vorgaben und ortsbaulich besserem Ergebnis
Verdichtete Bauweise 	Verdichtete Bauweise in erster Bautiefe zugunsten einer lockeren Bebauung in den rückwärtigen Bereichen	Sichtachsen in Richtung Dorfkern und Eschnerberg als auch in Richtung Riet erhalten, Berücksichtigung und Verortung im Rahmen GP / Bauvorhaben
Setzung der Bauvolumen 	Nicht anbaupflichtige Baulinie Mobilitätskorridor dient insbesondere der Freihaltung des Mobilitätskorridors; Fassadenfluchten in der ersten Bautiefe sind parallel zur nicht anbaupflichtigen Baulinie Mobilitätskorridor zu orientieren	Grossflächige Fassaden sind angemessen zu gliedern (z.B. durch Öffnungen, Arkaden, verschiedene Materialien); Mögliche Bereiche für Aufweitungen und Platzbildungen werden im Zukunftsbild bezeichnet (vgl. Skizze in Kap. 5.3.2). Umsetzung erfolgt im Rahmen von Gestaltungsplänen und bei Bauvorhaben.
Gestaltung der Bauten 	Keine verbindlichen Vorgaben	Bauweise und Materialisierung: Massivbauweise, einheitliche Erscheinung. Hohe Nutzungsflexibilität der Innenräume. Bei geschlossenen Bauteilen sind ortsübliche Materialien zugelassen. Farbkonzept: Eine den ortsüblichen Gegebenheiten entsprechende künstliche Farbgebung der äusseren Oberflächen ist zulässig. Reklame: Verweis auf Reglement der Gemeinde Fassadenbegrünung erwünscht Dachgestaltung: in der Regel Flachdächer; gut gestaltete fünfte Fassade; Dachauf- und Dacheinbauten zusammenfassen, auf ein Minimum reduzieren und einheitlich gestalten. Solar- und Photovoltaikanlagen sind zulässig, in Gestaltung einbeziehen Lärmschutz / Akustische Qualitäten: Kombination verschiedener Massnahmen

Anforderungen und Empfehlungen zu Erschliessung und Parkierung

	Mindestanforderungen in Überbauungsplan zu regeln	Weitergehende Empfehlungen zu berücksichtigen in Gestaltungsplänen und bei Bauvorhaben
Mobilitätskorridor 	<p>Baulinie Mobilitätskorridor dient der Freihaltung des Mobilitätskorridors, Bereich Mobilitätskorridor ist von Bauten und Anlagen freizuhalten;</p> <p>Die Flächensicherung für den Mobilitätskorridor erfolgt in der Regel mittels Landerwerb durch das Land Liechtenstein</p>	<p>Konkretisierung der Verkehrsorganisation erfolgt im Betriebs- und Gestaltungskonzept (separates Dokument);</p> <p>Arkaden (stellenweise) zulassen, um die angebotene Fläche für den Fussverkehr zu erhöhen</p>
Rückwärtige Erschliessung 	<p>Erschliessung der Grundstücke entlang der Essanestrasse für die Bewohner und Beschäftigten, wenn immer möglich, rückwärtig</p> <p>Erschliessung für Kunden und Besucher gebündelt</p> <p>Anzahl der Zufahrten reduziert und gebündelt. (Grundsatz)</p> <p>Zu- und Wegfahrtsbereiche festlegen</p>	<p>Rückwärtige und gebündelte Zufahrten sind nutzerfreundlich auszugestalten und sollen gut auffindbar sein</p>
Parkierung 	<p>Abstellplätze für Bewohner und Beschäftigte gebäudeintegriert oder in unterirdischer Sammelgarage</p> <p>Oberirdische Kunden- und Besucherparkplätze entsprechend der zugehörigen Nutzung auf das Nötigste begrenzen und nach Möglichkeit gemeinschaftlich nutzen</p>	<p>Gemeinschaftliche Nutzung von Parkplätzen (vorzugsweise in der Nähe der gebündelten, rückwärtigen Erschliessung anzuordnen)</p> <p>Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gestaltungsplan oder Bauvorhaben vorsehen und verorten</p> <p>(gedeckte) Fahrradabstellplätze in Gestaltungsplan oder Bauvorhaben vorsehen und verorten</p>
MIV reduzieren  	<p>Festlegung Fuss- und Radwegverbindung entlang Essanestrasse</p> <p>Hinweis zu Mobilitätskonzept gemäss BauO</p>	<p>Direkte Verbindungen für den Rad- und Fussverkehr in Richtung Dorfkern und Wohnquartiere fallweise vorzusehen (im Minimum Verbindungen gemäss Verkehrsrichtplan 2021)</p> <p>Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes</p> <p>Gute Zugänglichkeit zu Haltestellen gewährleisten</p>

Anforderungen und Empfehlungen zu Aussenraum und Ausstattung

	Mindestanforderungen in Überbauungsplan zu regeln	Weitergehende Empfehlungen zu berücksichtigen in Gestaltungsplänen und bei Bauvorhaben
Aussenraum 	Bei Überbauungsplänen ist ein Umgebungskonzept zu erarbeiten und einzureichen; Der Aussenraum ist von Einfriedungen möglichst frei zu halten (Grundsatz)	Bei Gestaltungsplänen oder Bauvorhaben ist ein Umgebungskonzept zu erarbeiten und einzureichen; Ankunftssituation / Ortseingang bewusst gestalten, sichtbar machen (Adressbildung)
Bereich Mobilitätskorridor 	Freihaltung des Mobilitätskorridors von Bebauung, Einfriedungen oder Absperrungen	Offene und öffentlich zugängliche Ausgestaltung, Passierbarkeit für Fussverkehr zu gewährleisten
Aufenthaltsplätze / Sichtachsen 	Keine verbindlichen Vorgaben	Die Umsetzung und Sicherung von Bereichen für Aufweitungen und Platzbildungen erfolgt im Rahmen von Gestaltungsplänen und bei Bauvorhaben. Weitere Platzbildungen, Pocket Parks, Aufenthaltsräume können auf private Initiative entstehen Freihaltung wichtiger Durchsichten / Sichtachsen
Bepflanzung 	Bereiche für strassenbegleitende Baumbepflanzung bezeichnen (wenn aufgrund Bearbeitungsstand des Betriebs- und Gestaltungskonzept bereits möglich), Grundsatz: alternierende Bepflanzung innerhalb des Mobilitätskorridors (vgl. Konzeptplan). Grundsätze und Eckwerte zu Art und Ausgestaltung der Bepflanzung definieren (standortgerechte und einheimische Bäume und Pflanzen)	Definitive Lage der Bepflanzung entlang Essanestrasse im Betriebs- und Gestaltungskonzept definieren. Lage und Ausgestaltung der Bepflanzung im Umgebungsplan konkretisieren. Eckwerte für die Bepflanzung: → Abstand zum Fahrbahnrand: mind. 1.5 m → Abstand zu Gebäudefassade: mind. 3 m → schmalkronige, hochstämmige Bäume → durchwurzelbarer Raum möglichst gross Fassadenbegrünung erwünscht. Extensive Dachbegrünung in Gestaltungsplan oder bei Bauvorhaben festlegen.
Ausstattung und Möblierung	Keine verbindlichen Vorgaben	Erhöhte Aufenthaltsqualität durch bedarfsgerechte Möblierung; In Umgebungsplan aufzeigen;

Impressum

Herausgeberin: Gemeindeverwaltung Eschen

Texte: Walter Fussi, Abteilung Bauverwaltung

Druck: Gutenberg AG, Schaan

Gestaltung: Neuland visuelle Gestaltung

Bildnachweis: Gemeindeverwaltung Eschen

Erscheinungsdatum: Herbst 2025

Visualisierungen: Atelier Gapont

Zuständige Behörde

Gemeinde Eschen-Nendeln

Walter Fussi

St. Martins-Ring 2

FL-9492 Eschen

+423 377 50 18

walter.fussi@eschen.li

Ortsplaner

SLIV AG für Planung & Beratung

Nina Eichholz, Jonas Grubenmann

Essanestrasse 116

FL-9492 Eschen

+423 222 05 80

info@sliv.li

Gemeinde Eschen-Nendeln
Gemeindeverwaltung
St. Martins-Ring 2
FL-9492 Eschen
T +423 377 50 10
www.eschen.li