

Landstrasse Ruggell innerorts – Gedanken zum Umbau der bestehenden Strasse

Die Landstrasse Ruggell innerorts ist ein typisches Erbstück aus den 60er Jahren, wo technischer Fortschrittsglaube und der Wunsch nach unbeschränkter Mobilität die Planungsziele vorgaben. Die Resultate aus dieser Epoche sind uns bekannt — grosszügig dimensionierte Verkehrsanlagen und eintönige Strassenlandschaften, die nebenbei den erhofften Effekt einer erhöhten Verkehrssicherheit nur teilweise bewirken konnten. Nun hat wohl das Auto als wichtigstes und beliebtestes Beförderungsmittel seinen Stellenwert in der Gesellschaft keineswegs ein-

gebüsst. Im Gegenteil, Zulassungsziffern und Verkehrsdichte steigen weiterhin an und niemand weiss mit Sicherheit vorherzusagen, wie lange dieser Trend noch anhalten wird. So ungebrochen allerdings das Liebesverhältnis zum Auto anhält, so sensibler reagiert man andererseits auf die Auswirkungen, die aus seiner Benützung entstehen. Dies gilt in besonderem Masse für verkehrsbedingte Eingriffe in Land- und Ortschaften. Für den Verkehrsplaner ergeben sich aus diesem Umdenken verantwortungsvolle, wie zugleich reizvolle Aufgaben. Er hat in seinen

ureigensten Auftrag, Verkehr zu ermöglichen und sicher zu lenken, eine Vielzahl neuer Begleitkriterien einzuarbeiten.

Im konkreten Fall geht es zum einen um die Umsetzung der Grundidee, einen Kompromiss in der Verkehrsplanung zu erreichen, bei dem der Bewohner als Fussgänger und Radfahrer mehr als bisher berücksichtigt wird. Zum andern stellt sich die Aufgabe, die Entwurfsgrundsätze, wie sie für Freilandstrassen gelten, aus den Innerortsbereichen zu verbannen und zugleich der Strassenraumgestaltung mehr Augenmerk zu schenken. Diese Gestaltungsmassnahmen sollen wiederum das Wohnumfeld verbessern und den Autofahrer zur intuitiven Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit bewegen. Die Beeinflussung des Geschwindigkeitsniveaus allein durch Tempolimits wird eben in vielen Fällen dort ausbleiben, wo Charakter und Querschnitt einer Strasse dem Autofahrer «freie Fahrt» signalisieren.

Nun stehen für die angesprochenen Massnahmen im Raum Ruggell nur geringe Spielräume offen. Die Landstrasse ist im Innerortsbereich durchgehend ausgebaut, die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Boden sind fixiert und die Überbauung danach ausgerichtet. Eine Änderung der Linienführung ist genauso wenig durchführbar wie eine umfassende Neuorientierung des bestehenden Verkehrskonzeptes. Was bleibt, ist die mögliche Vornahme von Umbauten innerhalb der gegebenen Flächen.

Ein vorerst generelles Konzept sieht in erster Etappe die Neugestaltung des Abschnittes Ortseingang Süd-Nordkreuzung mit folgendem Massnahmenkatalog vor:

- Einengung der Fahrbahn auf 6.50 m Breite
- Anlegen eines Grünstreifen von 2.25 m Breite mit teilweise hochstämmiger Bepflanzung
- Schaffung eines getrennt geführten Fuss- und Radweges von 2.50 m Breite.

Punktuelle Umgestaltungen sind in weiterer Folge im Bereich der Nordkreuzung im Gespräch. Der kombinierte Fuss- und Radweg wäre bereits Teil einer künftigen Radwegverbindung zwischen Ruggell und Bendern.

Die Realisierung des vorgestellten Projektes könnte bereits in absehbarer Zeit erfolgen. Vorher sollen jedoch Gemeinde und betroffene Anrainer die Gelegenheit erhalten, sich zu dem Projekt zu äussern und möglicherweise zusätzliche Ideen einzubringen.

Vaduz, den 15. 4. 1984

W. Kutschera

