

Verkehrsplanung -ein Vaduzer Phänomen?

Wir haben Hubert Ospelt (Dipl. Architekt ETH-SIA) gebeten, seine Ideen zur Vaduzer Verkehrsplanung vorzustellen. Hubert Ospelt ist ein Gegner einer neuen Umfahrungsstrasse. Durch geeignete planerische Massnahmen kann nach seiner Meinung der Verkehr auf dem bestehenden Strassennetz abgewickelt werden.

Hubert Ospelt, Vaduz

Vorweg, ich bin als Architekt mit den Belangen der Ortsplanung und somit auch mit Verkehrsfragen konfrontiert. Ich verstehe meinen Beitrag nicht als Expertise. Expertisen beruhen auf Normen, welche sich auch in der Verkehrsplanung als äusserst flexibel erwiesen. Ich denke an die Redimensionierung von Strassenbreiten und Kurvenradien und dies trotz Verkehrszunahme, oder an die Baumalleen. Der Wandel vom Risikofaktor zum wiederentdeckten Gestaltungselement. Was sich jedoch beharrlich hält, sind die Prognosen vom baldigen Verkehrszusammenbruch, wobei zu definieren wäre, was wer, wann und wo als solches bezeichnet. Doch sind wir uns einig, wir mögen ihn nicht, den Stau!

Bis anhin kam es zur Anwendung der klassischen, wissenschaftlichen Lösung der Verkehrsprobleme, die da lautet: Verkehrszählung, Auswertung, Prognose und die übliche Schlussfolgerung nach neuen und besseren Strassen. Ein paar Jahre später kann das Spiel von vorne beginnen. Auf die Medizin bezogen, hiesse dies, anhaltende Kopfschmerzen mit Aspirin zu behandeln. Ein Fallbeispiel zum Thema technische Verkehrslösung: Auch die wohl autofreundlichste Stadt Los Angeles mit ihren x-spurigen Stadtautobahnen erstreckt im eigenen Stau, vielleicht auch am Smog. Mit anderen Worten, Verkehr ist nicht gottgegeben, er ist keine ursächliche Grösse, Verkehr ist eine Folgeerscheinung verschiedenartigster Umstände. Die Frage kann nicht darauf beschränkt werden, wie wir das Verkehrsaufkommen reduzieren können.

Die Sünden der Zonierung

Um etwas weiter auszuholen, sei auf die historische Entwicklung hingewiesen. Seit dem Einsetzen der Industrialisierung wurden die Wohn-, Arbeits- und Freizeitstätten fortwäh-

rend stärker getrennt. Ein Phänomen, im Fachjargon als Funktionsentmischung bezeichnet. Obwohl sich seit längerer Zeit negative Begleiterscheinungen wie z. B. die Entwicklung trister Schlafagglomerationen und temporärer Geisterstädte, offenbaren, kann mittlerweile festgestellt werden, dass jede einigermassen fortschrittliche Gemeinde Mitteleuropas auf einen farbenprächtigen Zonenplan verweisen kann.

Ein Instrumentarium, welches konsequent verhindert, dass sich noch irgendwo jene urbane Vielfalt erhalten oder entwickeln könnte, welche wir auf Ferienreisen so bewundern. Als weitere Folgeerscheinung dieser Funktionsentmischung — und dabei wären wir beim Thema — muss die drastische Zunahme insbesondere des Berufspendler- und Freizeitverkehrs betrachtet werden. Denn Mobilität ist immer mehr gefordert und im Zuge der Entwicklung der Automobilindustrie auch erschwinglich.

Massnahmen zur Verkehrsreduktion

Soweit ein kleiner exemplarischer Exkurs in Richtung Ursachenerforschung. Wie erwähnt, ist als erster Schritt, und dies nicht nur bei der Problemstellung Verkehr, eine umfassende Analyse der ursächlichen Aspekte einer Problematik erforderlich. Auf dieser Grundlage soll ein Massnahmenpaket erarbeitet werden, welches problemverhindernde Strukturveränderungen bewirkt. Ein begleitender Massnahmenkatalog zur Entschärfung der Verkehrsproblematik könnte im ortsplanerischen Bereich beispielsweise folgende Forderungen beinhalten: Mindestwohnungsanteil in Dienstleistungszentren (Funktionsmischung), Limitierung der Parkplätze im Zentrumsbereich. (Es wäre anzumerken, dass bei solchen Forderungen auch die öffentlichen Träger-schaffen nicht ausgenommen sind). Im weite-

ren könnte ein Konzept zur maximal vertretbaren Dezentralisierung der Verwaltungsbetriebe erarbeitet werden.

Nochmals, das Phänomen Verkehr ist zu komplex, als dass wir es der Statistik allein überlassen können. Trotzdem ist es als weitere Massnahme absolut erforderlich, dass wir, vor allem im Bereich der bestehenden Infrastruktur, die technischen Möglichkeiten optimal einsetzen. Betrachten wir vorerst den öffentlichen Verkehr, welcher den prozentual möglichen und sinnvollen Leistungsanteil sicher noch nicht erreicht hat. Wenn auch der Versuch mit dem Nulltarif als Trendwende zu deuten ist, der Beigeschmack vom Weg des geringsten Widerstandes bleibt, nachdem uns eine finanzielle Problemlösung relativ leicht fällt. Was uns fehlt, ist die grössere Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, wobei unter dieser Voraussetzung der Tarif -auch etwas kosten dürfte. Auch in diesem Zusammenhang ist die Orts- und Landesplanung aufgefördert, Begleitmassnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu erarbeiten. Ich denke an ein sicheres und einladendes Fusswegnetz, wie auch im Detail an die Ausgestaltung der Haltestationen. Aber auch die landesweite Entwicklung zur Streusiedlung als Folge einer völlig überdimensionierten Einzonierungspolitik (geschätztes Potential für ca. 100 000 Einwohner), ist einem rationellen öffentlichen Verkehrsnetz kaum förderlich. Auch die vorprogrammierte Zunahme des Verkehrsaufkommens schlechthin muss als kontraproduktiv bezeichnet werden.

Neue Verkehrsmittel — eine Utopie?

Unter der Voraussetzung, dass mittelfristig sämtliche unterstützenden ortsplanerischen Begleitmassnahmen ergriffen werden, sollten, doch zwingend einige alternative öffentliche Verkehrsträger zumindest ernsthaft geprüft werden. Wir können immerhin auf Studien aufbauen, welche auf private Initiative hin erarbeitet wurden (Arch. Heinz Frick, Ruggell). Die Situierung des grössten Teils unserer Gemeinden entlang einer Längsachse muss doch als Idealfall bezeichnet werden. Gerade in Vaduz könnten die Bandbreiten

