

der öffentlichen Gewässer (Kanal/Giessen) für eine optimale Linienführung genutzt werden. In regelmässigem Rhythmus wären bis zu vier Haltestellen jeweils im Bereich öffentlicher Anlagen denkbar: Gymnasium/Schwimmbad im Mühleholz — Telefonzentrale/Lochgasse — Marktplatzgarage/Zentrum - Bauten Sicherheitskorps/MFK im Neugut. Malen wir ein utopisches Szenario: «Geräuschlos unterwegs z.B. in einer Schwebebahn mit Blick auf eine Bachlandschaft, kein Steuer in der Hand, als Kompensation die Zeitung ...». Utopie? Ich erinnere mich an einen Vortrag, den ich mit René Meier auf Einladung des Rotary-Clubs 1976 gehalten hatte: Thema Verkehr / Umfahrungsstrasse. Mitunter wagten wir den Vorschlag zum Postauto Nulltarif zu unterbreiten, was uns mit Attributen wie der jugendlichen Sturm- und Drangphase quitiert wurde: 1976, der Nulltarif — eine Utopie!

Umfahrungsstrasse?

Wie auch der öffentliche Verkehr, ist der Privatverkehr in erster Priorität im Bereich der bestehenden Infrastruktur zu optimieren. Auf Landesebene ging und geht es in der Diskussion um die Entlastung der Ortszentren vom Durchgangsverkehr. Ich meine, zwischenzeitlich haben uns die Eidgenossen mit dem Bau der Autobahn diese Aufgabe doch abgenommen, wofür wir ihnen dankbar sind. (Allerdings wäre noch das Vignettenproblem im Sinne gutnachbarlicher Beziehungen zu diskutieren, nachdem in deutschen Verkehrsbroschüren konkret unsere Landesroute als preiswerte Variante in den Süden empfohlen wird.)

Erinnern wir uns an die Abstimmungsvorlage zur Umfahrungsstrasse 1976, als uns die Fachexperten die Rheindammvariante (vielleicht auch in Hinblick auf kommende Bodenauslösungen) als bestgeeignete Lösung anpriesen; also nicht unweit vom geplanten St.Galler Autobahnprojekt. Nachdem sich nicht unlängst diese Variante nochmals als diskussionswürdig erwies, kann ich nur noch feststellen, dass wir auf jeden Fall 12 Jahre älter geworden sind!

Bestehendes Strassennetz genügt

Nachdem also zwischenzeitlich die grosse Umfahrungsstrasse, wenn auch auf Schweizer Seite, realisiert werden konnte, steht nach meiner Ansicht nicht die Diskussion um eine landeseigene Variante im Vordergrund. Es geht doch primär darum, wie wir ein funktionierendes Zubringersystem zum Autobahnanschluss bewerkstelligen können. Ein Blick auf das bestehende Vaduzer Strassennetz lässt ahnen, dass eigentlich kein Erschliessungssystem erfunden werden muss. Die historisch gewachsenen Strassenstrukturen mit der Landstrasse als Hauptachse, den rhythmisch angeordneten Querachsen (Zollstrasse, Kirchstrasse, Lettstrasse usw.) und der diagonalen Verbindung vom Zentrum zur Rheinbrücke (Schräger Weg, Irkales ehemals

Schräger Weg) bilden ein ideales System. Nun ist im Zusammenhang mit der Einzonierung Mühleholzle (rechtwinklige Anordnung der Irkalesstrasse) dieses System irritiert, mit Hinblick auf eine spätere Umfahrungsstrasse jedoch korrigiert worden. Ich kann mir



Vaduz in einer alten Zeichnung. Die Städtlestrasse ist die traditionelle Verkehrsverbindung durch Vaduz. (Foto-Reproduktion, Landesarchiv)

eine ortsnahe Sammelstrasse zum Zwecke eines differenzierten Zubringersystems Zentrum-Autobahnanschluss insofern vorstellen, als ich dadurch das Gebiet zwischen Kanal und Rhein vom Privatverkehr befreien und eine echte Erholungszone schaffen könnte. Ich denke, wir wären nicht die erste Gemeinde, die dem Sportplatzbesucher ein Stück Fussweg zumuten könnte.

Nochmals, wir brauchen in Vaduz kein Verkehrssystem zu erfinden, wir sollten lediglich das bestehende präzisieren, ergänzen und vor allem auch politisch durchsetzen. Denn es ist keine Zumutung, wenn eine traditionell übergeordnete Strasse auch höhere Verkehrsfrequenzen aufnimmt. Solche Strassen (z. B. die Kirchstrasse) sollten allerdings auch eine adäquate Bebauungsstruktur (Mischnutzung) erhalten, d. h. das Verkehrssystem muss mit der gesamten Ortsplanung koordiniert werden, leider noch immer ein Postulat! Als Folge einer definitiven Festlegung der Strassenhierarchie, sind auch automatisch die Gebiete mit Feinerschliessung, d. h. die Kammern zwischen den übergeordneten Strassen festgelegt (z. B. wäre das gesamte Gebiet Auring gemäss traditionellen Erschliessungsstrukturen dafür prädestiniert). In der Summation dieser Gebiete handelt es sich um das flächenmässig weitaus grösste Erschliessungspotential. Bei der Gestaltung dieser Strassenräume (verkehrstechnisch könnten auch Sackgassen konzipiert werden) soll den Bedürfnissen von Kindern und Fussgängern absolute Priorität eingeräumt werden, denn es sind ja in der Regel die eigenen Bewohner, die diese Verkehrsflächen benutzen. Es handelt sich hier also um «Wohnstrassen» und «-plätze» im eigentlichen Sinne.

Wohnstrassen

Eine Bemerkung am Rande: Wenn in letzter Zeit, vielleicht aus Hilflosigkeit oder Unwis-

senheit, gerade auf übergeordneten Erschliessungsstrassen Schwellen und dergleichen gebaut werden und solche Manöver unter dem Motto Wohnstrassen praktiziert werden, kann ich nur hoffen, dass auch der letzte gemässigte Bürger auf die Barrikaden geht. Eine Sammelstrasse ist nun mal keine «Wohnstrasse». Schikanen auf solchen Strassen können lediglich unsere Konzeptlosigkeit in Sachen Verkehr unterstreichen. Selbstverständlich sollen auch übergeordnete Strassen «gestaltet» werden; sie sind nicht bloss «Verkehrsträger», sie sind vor allem unser «öffentlicher Raum»!

Fussgängerzone und Zentrumsplanung

Betrachten wir abschliessend den Zentrumsbereich, das Vaduzer Sorgenkind. Es kann für diesen Bereich festgestellt werden, dass als wichtigste Voraussetzung zur Behebung der «Verkehrsmisere» das erwähnte Begleitmassnahmenpaket auf orts- und landesplanerischer Ebene erarbeitet und druckgesetzt werden muss. Unter dieser Voraussetzung, und konkret nach der Realisierung eines koordinierten Parkierungskonzeptes westlich der Äulestrasse, sowie des geforderten Zubringerkonzeptes insbesondere zum Autobahnanschluss, kann ich mir auf der Äulestrasse wie seinerzeit die Gegenverkehrslösung vorstellen, um die Städtlestrasse zu «entlasten».

Dabei wären wir beim Thema Fussgängerzone im Städtle, ein Gedanke, zu welchem meine persönliche Meinungsbildung in keiner Weise abgeschlossen ist. Die seinerzeitige Idee, die Städtleebene für den Fussgänger bis über die Äulestrasse plattformig auszubreiten, dürfte in dieser Form wohl kaum mehr Befürworter finden; wir wollen die Äulestrasse nicht in den Keller schicken! Übrigens, eine Kostprobe dieser Geisteshaltung können