

# 25 Jahre Verkehrsplanung in Vaduz

**Horst Seger aus Vaduz (Ingenieur- und Vermessungsbüro) hat sich im April 1987 in einer Schrift zur Vaduzer Verkehrsplanung geäußert. Im Gegensatz zu Hubert Ospelt (siehe Beitrag in diesem Umweltbericht) hält Horst Seger an der Idee einer Umfahungsstrasse für Vaduz fest.**

## Horst Seger, Vaduz

Vor einem Vierteljahrhundert präsentierte das Zürcher Büro Barti + Kast den Bericht «Ein Zentrum für Vaduz». Grundgedanken dieser Planung waren eine Fussgängerzone im Städtle mit plattenartiger Ausweitung bis zum Äule hin. Die PKW-Parkierung war unter der Platte im Niveau der Äulestrasse angeordnet. Das dem Bericht zugrunde gelegte Verkehrsschema war klar und einfach und hätte noch heute seine Gültigkeit, wenn eine zielstrebige und koordinierte Weiterentwicklung eingeleitet worden wäre. Statt dessen fing damals in Vaduz eine beispiellose Planerei an. Zahlreiche Fachleute produzierten in 25 Jahren zahllose Bestandesaufnahmen, Strassenpläne, Leitbilder, Verkehrskonzepte, Gutachten, Variantenuntersuchungen, Studien, Analysen, Verkehrsrichtpläne, Expertisen und vieles anderes mehr. Brauchbares und Unbrauchbares; Kostbares, Kostspieliges und Köstliches.

Es ist heute nicht mehr auszumachen, ob die Planer durch mangelnde Entscheidungskraft der Behörden irritiert wurden, oder ob umgekehrt die politischen Gremien aufgrund der sich bekämpfenden Planungen verunsichert waren. Es ist auch gar nicht beabsichtigt, irgendwelche Schuldige zu suchen. Vielmehr müssen die Resultate beurteilt und aus den Versäumnissen Schlüsse gezogen werden.

## Ergebnis — Null

Jedenfalls kann ohne zu übertreiben gesagt werden: das Ergebnis aus soviel Mühe und Kosten ist erbärmlich, gleich Null. Ausser der 1963 eingeführten Einbahnregelung in Städtle und Äule, der völlig danebengegangenen Abstimmung über die Umfahungsstrasse 1976 sowie der zaghaften Dorfbildkosmetik im Städtle 1984 sind keine verkehrstechnischen

Massnahmen zu verzeichnen, welche irgend ein Konzept vermuten lassen.

Diese langjährige Konzeptlosigkeit ist Ursache des wirklich einmaligen Ortsbildes von Vaduz. In keiner anderen Gemeinde des Landes findet man Beispiele, wo so verkehrreiche Strassen wie die Äulestrasse, Kirchstrasse, Lettstrasse und der Schräge. Weg derart fussgängerfeindliche und gefährliche Merkmale aufweisen. Ungeschützte Trottoirs nur aus Farbe oder mit versunkenen Randsteinen, in Fahrbahnen mündende Gehwege, unmotivierte und kaum sichtbare Einengungen, Rüttelstrecken, Schlaglöcher, riesige Wasserlachen, durch Falschparkierer dauernd verstellte Trottoirs und vieles mehr sind die Regel.

Die Planlosigkeit fördert das Ausweichen in verkehrstechnisch ungeeignete Nebenstrassen oder Schleichwege. Eine solche Praxis lenkt nur von den eigentlichen Aufgaben ab, verlagert Missstände, bringt aber für die neuralgischen Punkte keine spürbare Verbesserung und verdirbt wiederum weitere Quartiere und Gegenden. Es muss also festgestellt werden: verkehrstechnisch steht Vaduz schlechter da als vor 25 Jahren.

## Neuer Anfang

Was not tut, ist das eindeutige Bekenntnis zum seinerzeitigen Konzept sowie das zielstrebige und unverzügliche Umsetzen der Gedanken in entsprechende Massnahmen. Das Einhalten der richtigen Reihenfolge ist ebenso einfach wie wichtig:

1. Gemeinde und Land bestätigen vorbehaltlos die Zielsetzung, nämlich die Realisierung des Fussgängerbereiches im Städtle, erweitert bis ins Regierungsviertel.
2. Daraus ergibt sich zwingend der zweite Schritt, die Sanierung der Äulestrasse mit flankierenden Massnahmen an der Landstrasse Schaan-Vaduz-Triesen.

3. Ausbau der Kirchstrasse und der Lettstrasse.

4. Festlegen • von Projektierungszonen bzw. -schneisen für eine eventuelle spätere Entlastungsstrasse.

Der erste Punkt dürfte kaum Widerspruch hervorrufen, da eine breite Zustimmung in der Einwohnerschaft gesichert ist. Auf die weiteren Schritte muss jedoch im folgenden eingegangen werden.

## Äulestrasse

Ein weiteres Hinauszögern des Ausbaus der Äulestrasse ist nicht zu verantworten. In Anbetracht der ausstehenden Bauvorhaben (Regierungsviertel, Landesbank) ist eine erste Etappe, z. B. Postamt bis Lindenkreuzung, unverzüglich in Angriff zu nehmen. Provisorische Reparaturen sind daher nur auf der Strecke Adlerkreuzung bis Postamt sinnvoll. Sie dürfen allerdings nicht dazu führen, dass diese zweite Etappe auf die lange Bank geschoben wird.

Zu den angeblichen Schwierigkeiten bei einzelnen Bodenauslösungsfällen darf an das rechtskräftige Bestehen der Richtpläne Städtle, Äule-Süd und Äule-Nord erinnert werden. Die Ausschöpfung von massiven Vorteilen (Ausnutzungsziffer usw.) aus Spezialbauordnungen und Richtplänen setzt die Bereitschaft für zumutbare Landabtretungen voraus.

Unter flankierenden Massnahmen an der Landstrasse Schaan-Vaduz-Triesen ist z. B. das Aufstellen weiterer Ampelanlagen ausserhalb des Zentrums gemeint. Damit soll erreicht werden, dass der Verkehr sozusagen portioniert wird und nicht ungebremst ins Dorf prallen kann. Um Missverständnissen vorzubeugen: Der Ausbau der Äulestrasse fördert zwar die Verwirklichung des Grundkonzeptes, kann jedoch nicht zur Lösung der allgemeinen Verkehrsprobleme beitragen.

## Kirchstrasse, Lettstrasse

Moderner Strassenbau kann durchaus auch Reduzierung der Verkehrsfläche bedeuten. Besonders die Kirchstrasse, aber auch Teile der Lettstrasse weisen seit Jahren, wenn nicht

