

Jahrzehnten, Fahrbahnbreiten bis zu 9 Meter und damit riesige Verkehrsflächen auf. Konzept- und Planlosigkeit haben es fertiggebracht, dass diese gesamte Fläche dem Autofahrer zur Verfügung steht.

Warum sind diese Strassen nicht längst ausgebaut für die vielzitierten «Menschen, Fussgänger, Kinder»? Das Beispiel der Marianumstrasse im Mühleholz zeigt, wie eine 6 m breite Fahrbahn einerseits der Erschliessung eines grossen Quartiers mit Schulen, Gewerbe und Freizeitanlagen genügt, andererseits doch zu erheblich vorsichtigerer Fahrweise als früher zwingt.

Durch zusätzliche Gestaltung des Strassenraumes können Kirchstrasse wie Lettstrasse sowohl für Anwohner wie Benutzer verträglich gemacht werden. Sämtliche Massnahmen sind einerseits darauf auszurichten, dass beide Strassenzüge später die Verbindung zu einer Entlastungsstrasse herstellen. Andererseits muss innerhalb des bebauten Gebietes eine drastische Temporeduzierung gegenüber der heute üblichen Fahrweise erreicht werden.

Entlastungsstrasse

Ernst zu nehmende Prognosen bestätigen, was selbst Laien ahnen: In nicht ferner Zeit wird der Verkehr im Zentrum zumindest in Stosszeiten zum Erliegen kommen.

Die explosive Anhäufung von Arbeitsplätzen und die normale Verkehrszunahme lässt Belastungen erwarten, denen weder die heutigen Strassen noch ein voll ausgebautes Äule gewachsen sind.

Daher wäre es unverantwortlich, das Problem einfach zu verdrängen und so zu tun, als bräuchte Vaduz nie und nimmer eine Entlastungsstrasse. Also ist die Vorsorge in Form der Freihaltung von Projektierungszonen oder -schneisen unumgänglich. Verkehrszählungen beweisen, dass nur möglichst ortsnahe Lösungen sinnvoll sind.

Wie im Übersichtsplan ersichtlich, ist kaum eine Gemeinde besser geeignet für eine Entlastungsstrasse als das langgezogene Vaduz. Die Zubringer können in einem so optimalen Rhythmus angelegt werden, dass der Ort in Verkehrskammern mit kurzen Wegen aufgeteilt wird. Dadurch werden auch die Belastungen verteilt. Als Linienführung sollte generell westlich entlang dem Binnenkanal eine Schneise offen gehalten werden. Abweichungen sind nur gegeben beim Anschluss an eine mögliche Schaaner Entlastungsstrasse, im Bereich Irkales-Mühleholzle sowie im Neugut an der Triesner Gemeindegrenze.

Sicher wird, wenn es einmal soweit sein sollte, die Umweltverträglichkeit einer solchen Entlastungsstrasse besondere Aufmerksamkeit erfordern. Für sensible Bereiche wie beim Liechtensteinischen Gymnasium oder in Bauzonennähe müssen Lösungen gefunden werden, welche zum Teil unterflur liegen.

Öffentlicher Verkehr, Car-Parking

Die Anstrengungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs laufen auf eine Verdichtung der Postautokurse hinaus. Die herrschende Ansicht, man müsse die Postbusse für Wendemanöver weiterhin durch das Städtle bzw. durchs Regierungsviertel schleusen, ist strikte abzulehnen. Durch Abtausch der Parzelle

Dr. Risch ist in unmittelbarer Nähe zum Postamt in Kombination mit der Haltestelle eine Wendemöglichkeit zu schaffen.

Auch wenn es nicht gerade das Serfauser Modell sein muss, die Diskussion um irgendeine Bahn, unterflur oder nicht, sollte ernsthaft geführt werden. Sicher aber kann in der Bahnfrage kein Ersatz für die vorerwähnten notwendigen Massnahmen gesucht werden.

Manche Leute möchten die Reiseautos vollständig aus Vaduz verbannen. Dies könnte sich als schwerwiegender Fehler für die Zukunft erweisen und würde zahlreichen anderweitigen Bestrebungen und Interessen widersprechen. Dass allerdings sämtliche Cars im Mittelpunkt von Vaduz abgestellt werden, kann nicht Ziel und Zweck sein. Was wir brauchen ist ein Ein- und Aussteigeplatz für rund sechs Busse im Zentrum sowie Abstellplätze ausserhalb des Dorfes, z. B. in der Mühleholzrue, beim Fussballplatz, in Gewerbezonen usw. Durch elektronische Kommunikation zwischen Car-Halteplatz und Parkplatz kann der zeitliche Ablauf mit kurzer Wartezeit geregelt werden.

Und schliesslich .

Um den Strassenverkehr einigermaßen in den Griff zu bekommen, sind noch viele weitere Vorkehrungen zu prüfen und allenfalls durchzusetzen.

— Im Ortszentrum wird eine Art «Verkehrsflächenbewirtschaftung» notwendig. Das

heisst, der öffentliche Grund ist aufzuteilen in Flächen für den fließenden Verkehr, den ruhenden Verkehr, für Fussgänger und für Dorfbildgestaltung. Dem fließenden Verkehr ist nur der absolut notwendige Platz einzuräumen. Parkplätze, auch private, müssen klar und deutlich sichtbar sein; jede wilde Parkierung gehört durch technische Massnahmen unterbunden.

- Auch in Gemeindestrassen ist den Tempolimiten Nachachtung zu verschaffen.
- Die hemmungslose und einseitige Vermehrung der Arbeitsplätze durch Banken, Treuunternehmen und Ämter darf nicht einfach hingenommen werden. Muss alles und jedes seinen Standort in Vaduz haben? Auch über Gleitzeit und damit verbundene Transportprobleme ist zu reden.

Es gibt eine Theorie, die da sagt: je schöner die Strassen, umso mehr Verkehr ziehen sie an. Oder umgekehrt, je mieser die Verkehrswege, desto weniger Verkehr. Das mag einige Prozente ausmachen. Sicher ist aber auch, wenn wir im gleichen Stil weiterwursteln wie die letzten 25 Jahre, dann verkommt das Vaduzer Zentrum zur Unbewohnbarkeit.

Also beginnen wir lieber — schön der Reihe nach, Schritt 1-4! Und sollten die Prognosen nicht zutreffen oder der öffentliche Verkehr spürbare Verbesserung bringen, dann ist gar nichts falsch gelaufen; dann bauen wir die Entlastungsstrasse eben nicht.



Eine historische Aufnahme von Vaduz, als es die heutigen Verkehrsprobleme noch nicht gab. Genügt das heute bestehende Strassennetz in Vaduz? Oder muss dem Strassenbau weiterhin vorzuziehen? (Foto: Landeskarte)