

«Ja, genau wie im Pradafant. Dort haben die Anwohnerinnen und Anwohner eine Tafel mit der Bitte, den Kindern zuliebe langsam zu fahren, aufgestellt gehabt. Weisst du was passiert ist? Die Tafel wurde mutwillig mehrmals zerstört!»

«Die Automobilisten müssen bereits beim Einfahren in eine Erschliessungsstrasse merken, dass hier die schwächeren Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Das heisst, dass diese Strassen durch entsprechende Gestaltungsformen, zum Beispiel durch sogenannte Pfortnerbereiche, erkennbar sind.»

«Oje! komm' mir nicht mit Schwellen und Aufpflasterungen. Das ist doch alles !!!»

«Nein, warte — Verkehrsplanung ist nicht einfach der Griff in die «Trickkiste» mit Blumentrögen, Schwellen, Pflanzen, Pollern und Zäunen, die wahllos auf verschiedenen Strassen verstreut werden. Diese Massnahmen müssen aus den örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen entwickelt werden. Das heisst, dass eine Erschliessungsstrasse eine andere Gestaltung fordert, als eine Hauptverkehrsstrasse. Eine Strasse ist nicht nur einfach eine Strasse, sondern «eine Strasse in einer ganz bestimmten Situation.»

«Jetzt denke ich gerade an die Schloss-Strasse in Vaduz. Dort wurden zuerst Aufpflasterungen eingebaut, und nachher die ganze Übung wieder abgeblasen, weil der Lärm zu gross war.»

«Siehst du, das ist ein gutes Beispiel dafür, dass «Hindernisstrecken» ein zu schnelles Fahren nicht immer verhindern können oder dadurch sogar noch mehr Lärm entsteht. Die Verantwortung der Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker, für eine sichere und den Verhältnissen angepasste Fahrweise kann nicht durch Zwangsmassnahmen ersetzt werden. Entscheidend ist der Gesamteindruck des Strassenraumes auf die Verkehrsteilnehmer. Die Funktion einer Strasse muss klar erkennbar sein!»

«Nochmals zurück zu den Erschliessungsstrassen: Wenn wir dem privaten Autoverkehr vor allem anderen so viel «Macht» zugestehen, dann muss man doch wenigstens auf den Erschliessungsstrassen auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer mehr Rücksicht nehmen!»

«Ja, dort sind konkrete Verkehrsberuhigungsmassnahmen berechtigt. Allerdings finde ich es wichtig, dass die Anwohner in die Strassengestaltung miteinbezogen werden. Vorausgesetzt natürlich, dass gewisse Randbedingungen erfüllt werden: Krankenauto, Feuerwehr und Polizei müssen, im Notfall, bis zu jedem Haus fahren können.»

«Wir können ja hier stundenlang darüber diskutieren, wie einzelne Strassen zu gestalten sind. Aber was bringt's? Ihr Vaduzer habt ja nicht einmal ein Verkehrskonzept!»

«Wir haben ein halbes Verkehrskonzept, das eingeschlafen ist, als der Gemeinderat in einer «historischen» Sitzung beschlossen hat, «dass der Vaduzer Verkehr auf den bestehenden Strassen stattzufinden hat.»

«Diese Entscheidung des Gemeinderates finde ich absolut richtig! Es geht ja nicht nur darum; alle Bedürfnisse der Automobilisten zu befriedigen. Gerade in unserem Raum zählen auch andere Aspekte, wie Belastung der Umwelt, Landschaftsökologie und unsere Lebensqualität. Und nicht zuletzt unser Ortsbild.»

«Und seit jenem Entscheid ist nichts mehr vorangegangen?»

«Leider nicht mehr viel. Das ganze hat sich dann in einzelne «Flickwerke» aufgesplittert. Dabei wäre es wichtig, dass jetzt die Strassenhierarchie festgelegt, und dann nach gezielten Gestaltungsformen gesucht wird.»

«Da bin ich aber gespannt, ob das Vaduzer Verkehrskonzept eines Tages doch noch erwachsen wird.»

«Jetzt fährt dieser «Trottler» schon zum dritten Mal vorbei!»

«Ein solches Auto will ja auch gesehen und gehört werden.»

«A propos Lärm — könnte man solche «Autofreaks» nicht zwingen, einen doppelten oder noch lieber einen dreifachen «Schalldämpfer» einzubauen?»

«Klar, die Raumplanung ist kein Allerheilmittel und die «Abschaffung» aller Autos eine Illusion. Der Gesetzgeber hat auch die Möglichkeiten, er kann die erlaubte Lärmgrenze hinuntersetzen.»

«Es gibt auch bauliche Massnahmen, die die Anwohner vor dem Lärm schützen. Zum Beispiel durch entsprechende Verglasungen, Lärmschutzwände oder die Nutzung der Räume. Und nicht zuletzt die Einteilung der Wohnung.»

«Die Automobilindustrie kann sicher künftig auch «leisere» Autos entwickeln. So wie der Katalysator die Abgase vermindert ...»

«Ja genau — ein «Lärmisator».»

«So, zahlen bitte! Jetzt frage ich Hanspeter, ob er mit mir noch in die «Maschlina» kommt. Ich brauche noch einen heissen Sound.»

«Bravo! Dann konsumierst Du noch ungefähr 100 Dezibel Lärm!»

«Ähm ... darf ich noch etwas sagen?. Im Gegensatz zum Augenlid, das Du zum Schlafen schliessen kannst, schläft das Gehör gegenwärtig nie ...»



## Der Verkehrsclub für alle

**Der Verkehrsclub (VCL) vertritt die Interessen aller Verkehrsteilnehmer, der Fussgänger, Radfahrer, und der rücksichtsvollen Autofahrer, und schliesst die Bedürfnisse der natürlichen Umwelt mit ein.**

Er äussert sich regelmässig zu verschiedenen Themen: Luftbelastung, Verkehrsplanung, Verkehrsberuhigung, Wohnstrassen, Velowege, Alpentransversale, Höchsttempo, öffentlicher Verkehr.

**Der VCL braucht aber noch mehr Mitglieder, so viele Mitglieder wie möglich. Damit unsere Stimme laut genug wird, um gegen eingefahrene Mechanismen aufzukommen.**

Der VCL ist als Sektion des Verkehrsclubs der Schweiz organisiert und bietet umfangreiche Dienstleistungen: Pannenhilfe, Schutzbrief, Rechtsschutz, Beratung, Kurse, Dokumentationen und eine eigene Zeitung.

**VCL – Der Verkehrsclub für alle**

## Tempo 30 auf Quartierstrassen?

Eine mögliche Massnahme zur Bekämpfung von Lärm wäre die Einführung von Tempo 30 auf Quartierstrassen. Tempo 30 kann zu einer Lärmverminderung führen, die einer Abnahme der Verkehrsmenge von 50 bis 60 Prozent entspricht. Nebst dieser deutlich verminderten Lärmbelastung reduzieren sich bei Tempo 30 auch die Abgasmengen und die Verkehrsunfälle, wie deutsche Untersuchungen bewiesen haben. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Tempo 30 hat beispielsweise die Stadt Hamburg bis Ende 1985 über dreihundert Tempo-30-Zonen eingerichtet.