

# Illusion von Mobilität und Waldrand

Autor(en): **Winning, Hans-Henning von**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 33-34: **Umfahrungen**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108431>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Illusion von Mobilität und Waldrand

**Ein kleiner neuer Strassentunnel in der Nachbarschaft wird einer Region weder sonderlich schaden noch sonderlich nützen. Dennoch ist Besorgnis angebracht: Gerade autoorientierte Regionen sollten endlich ihren Verkehr zivilisieren, statt ihn zu vergrössern – weil sie nämlich von Strasse und Verkehr sowohl leben als auch existenziell bedroht sind.**

Die Republik Österreich scheint bereit zu sein, mit sehr viel Geld südlich an der Stadt Feldkirch vorbei eine knapp 3 km lange Strasse durch einen Berg zu bauen. Diese soll die Arlbergautobahn auf kurzem Weg mit der vorhandenen Bundesstrasse nach und durch das Fürstentum Liechtenstein bis in die Südschweiz verbinden. Dort wächst das Unbehagen: Wird dieser Letzetunnel Liechtenstein und die angrenzenden Kantone mit Verkehr überschwemmen? Können die vorhandenen Strassen den Verkehr aufnehmen? Ersticken die Ortschaften unter weiteren Belastungen? Muss Liechtenstein seinerseits mit dem Bau von «Entlastungsstrassen» reagieren? Und sollten diese womöglich auch im Tunnel verlaufen, weil ja eigentlich kaum jemand neue Strassen haben will? Dazu einige Überlegungen.

### **Grenzbelastungen sind erreicht**

Zum Ersten: Der Weg zwischen den Regionen, die an der Arlbergautobahn und an der Schweizer Autobahn Süd liegen, führt durch Liechtenstein. Genauso wie Fahrten der Liechtensteiner manchmal durch die Nachbarstaaten führen. Diese sind ja nicht weniger mobil als ihre Nachbarn.

Zum Zweiten fahren in Liechtenstein heute zu Spitzenzeiten gerade so viele Liechtensteiner (und andere!), wie es die Strassen und Signalknoten ermöglichen. Denn die Grenzbelastungen sind bereits an vielen Stellen praktisch erreicht. Und daran wird zunächst auch ein Letzetunnel wenig ändern. In Zukunft werden es entweder ein bisschen mehr sein, wenn Liechtenstein seine Kreuzungen leistungsfähiger macht, oder ein bisschen weniger, wenn das Land seinen Fussgängern, Radfahrern und Bussen mehr Grünzeiten und Rechte einräumt.

Anders sieht es aus, wenn sich die Liechtensteiner vom Strassenbauvirus anstecken lassen. Was dann passieren wird, ist durch viele Beispiele belegt. Die neue Strasse

wird bald voll sein, und die alten bleiben ebenfalls voll. Das hat die Vorarlberger Rheintalautobahn für die Ortsdurchfahrten eindrucksvoll gezeigt.

Dabei wäre der Letzetunnel mit seinen kaum 3 km Länge eine (relativ zum bestehenden Gesamtnetz der Region) kaum erwähnenswerte Netzerweiterung. Deutlich längere Strassenneubauten in Liechtenstein – ange-dacht sind grossräumige Umfahrungen von Schaanwald, Nendeln, Eschen – würden da schon mehr Verkehr produzieren. Ebenso wenig könnten jedoch diese Strassenneubauten die Liechtensteiner Gemeinden dauerhaft entlasten. Die Folgen wären hauptsächlich mehr, schnellere und längere überregionale Fahrten. Der Kunde aus Vaduz führe statt nach Feldkirch gleich weiter bis nach Bürs. Und der Betriebsausflug aus dem Montafon fände statt in Schaan eben in Landquart statt.

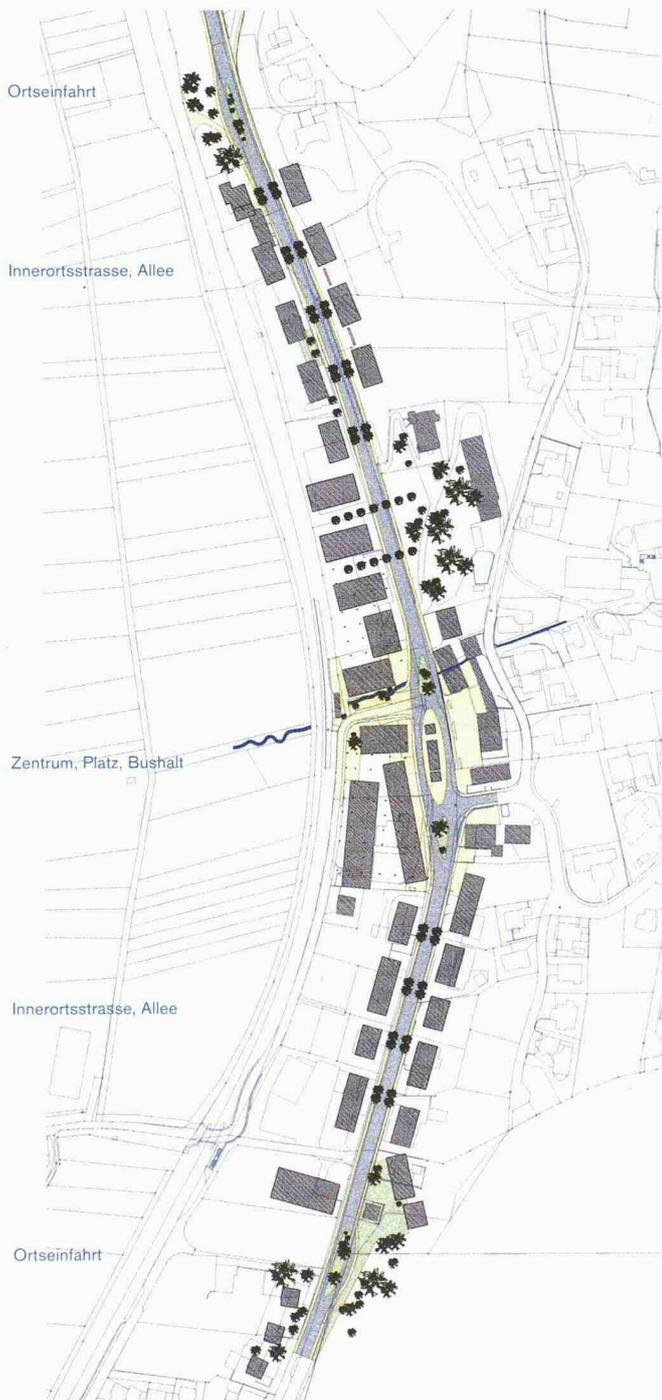
Mittelfristig der bedenklichste Schaden ist aber ein noch weiteres Auseinanderrücken aller Siedlungen in Liechtenstein und der gesamten Region. Die Entfernungen würden grösser, zu Fuss und mit dem Rad erreichte man weniger Ziele, und der Busverkehr müsste mit immer weniger Effizienz immer zerstreutere Standorte bedienen. Alles in allem würde die Mobilität im eigentlichen Sinne – Erreichbarkeiten und Wahlmöglichkeiten – nicht steigen, sondern sinken.

Noch vielfach schlechter würde die Bilanz des Strassenbaus durch die Verlegung in Tunnels. Zwar sieht und hört man die Strasse nicht mehr, wenn sie fertig ist. Aber es müssen eben auch die weniger offensichtlichen, aber enorm hohen Kosten und Energieverbräuche von Bau und Betrieb ökologisch und ökonomisch aufgerechnet werden.

### **Verkehrsberuhigung und Städtebau, Busvorrang**

Das Fürstentum Liechtenstein ist nicht frei, die Liechtensteiner Autofahrer zu bevorzugen. Aber es ist frei, auf seinem Territorium die Gesamtheit des Verkehrs auf einem effizienten und verträglichen Niveau zu halten und zu kultivieren.

Einen Bruchteil der Strassenneubauten würde es kosten, Stück für Stück die Strassen und Plätze in den Liechtensteiner Gemeinden städtebaulich aufzuwerten und zu verdichten, sie attraktiv und verkehrsberuhigt neu zu gestalten. So, dass jedem deutlich wird: Hier leben Bürger, denen ihr Umfeld etwas bedeutet, die Fussgängern und Radfahrern Vorrang einräumen und die langsamen, verträglichen Autoverkehr akzeptieren. Die Hauptstrassen und Ortsdurchfahrten könnten wie-



1

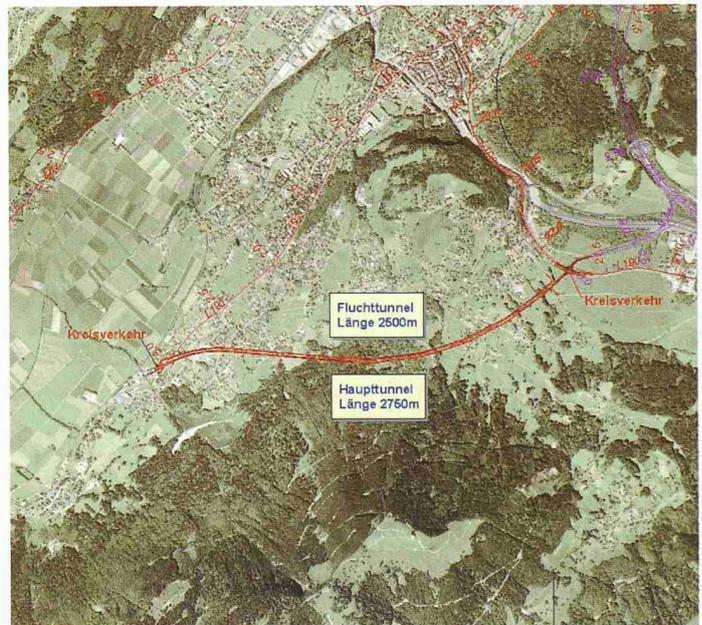
Wettbewerbsprojekt angepasste Ortsdurchfahrt und neues Ortszentrum in Schaan (Bild: Vorschlag Hilti/Kaiser-Locher/von Winning)

2

Südümfahrung Feldkirch im regionalen und überregionalen Autonetz (Bild: Amt der Vorarlberger Landesregierung)

3

Bushalt mit Überholverbot und Querunginsel (Bild: von Winning)



der zu Ortszentren werden – auch viel Verkehr kann (relativ) verträglich sein. Einige Gemeinden machen schon erste zaghafte Versuche, z.B. Schaanwald mit einem Wettbewerb für das Zentrum und eine Ortsdurchfahrt.

Der Busverkehr sollte überall Vorrang und Grünanforderung an allen Kreuzungen erhalten. An allen Haltestellen sollten die Busbuchten entfernt, Überholverbote angeordnet und Querunginseln eingebaut werden, damit die Fahrgäste sicher den Bus erreichen und dieser nach dem Halt freie Fahrt hat. So fährt der ÖV ohne separate Spur ungestört vor einem eventuellen Stau her. Das kommt sowohl den Reisezeiten als auch den Betriebskosten zugute. Und der Autoverkehr hat keine Nachteile, wenn alle 10 Minuten ein Bus vorgelassen wird.

Ein gewisser Autostau wird allerdings nicht vermeidbar sein. Solange die Autofahrer Hoffnung auf flüssigen Verkehr haben, werden immer ein paar zu viel die Strassen benutzen. So reproduziert sich der Stau selbst immer wieder neu. Kein Strassenbau kann dem abhelfen, allenfalls entsprechende Strassenbenutzungsgebühren. Die nicht vermeidbaren Staus allerdings sollten durch Pfortneranlagen vor die Ortsdurchfahrten verlegt werden; dort (und nur dort!) sind dann kurze eigene Busspuren notwendig, um den Stau zu überholen.

### **Beschränkte Wirksamkeit von ÖV-Ausbau**

Die hier vorherrschende Siedlungsstruktur kann ein Bussystem mit seinen kleinen, flexiblen Einheiten und der Nutzung des ohnehin vorhandenen Strassennetzes mit Abstand am besten und am billigsten bedienen. Dabei darf man sich keinen Illusionen hingeben: Für die disperse Siedlung kann der ÖV aus Effizienzgründen nur einen zwar unverzichtbaren, aber lediglich beschränkten Beitrag zur Mobilität leisten. Jedes getrennte, eigene und damit teure Trasse ist sogar noch weniger effizient bzw. nur geeignet für grosse Einheiten, kurze Intervalle und hochurbane Haltestellen. Das gilt für die Schiene. Die 100 Jahre alten Patente für die Magnetschwebesysteme hingegen, die nun auch in Liechtenstein wieder ausgegraben werden, haben sich darüber hinaus aus noch vielen anderen Gründen als unbrauchbar erwiesen.

Zur Stabilisierung und Kultivierung des Auto-Systems gehört in weiteren Schritten noch mehr: zum Beispiel moderne elektronische Benutzungsgebühren für alle Kraftfahrzeuge, Strassen und Parkplätze. Oder (ebenfalls automatische) Harmonisierungen von Tempo, Beschleunigung, Drehzahl und Lärm in der Fahrzeugtechnik. Oder Mitfahrssysteme zur Erhöhung der PKW-Belegung. Oder automatische Tiefgaragen für alle Langzeit-Parkvorgänge zur städtebaulichen Aufwertung der Ortslagen. Oder auch einzelne kleine, neue Netzverknüpfungen für direktere Wege, etwa als kleinteilig angepasste, langsame gewerbliche Ortsdurchfahrt. Es ist nicht einzusehen, warum die Verbindung zwischen zwei Hochgeschwindigkeitsstrassen immer auch eine Hochgeschwindigkeitsstrasse sein soll.

### **Letzetunnel: Verkehrsproblem ungelöst**

Der Letzetunnel wird Zusatzverkehr im Letzetunnel selbst produzieren – und alles andere wird mehr oder weniger gleich bleiben. Ernsthaftige Sorgen muss man sich aber um den ökonomischen, ökologischen, kulturellen und sozialen Gesamtzustand der Region machen. Mobilität, Siedlung und Umwelt geraten vor allem durch das ständig wachsende Autosystem in eine Spirale von immer grösserem Aufwand an Zeit, Kosten und Schäden, aber ohne zusätzlichen Gewinn. Hier könnte nun das Fürstentum Liechtenstein mit seiner Finanzkraft und politischen Eigenständigkeit nicht nur seine eigenen Probleme nennenswert verbessern, sondern auch Impulse für eine regionale und überregionale Verkehrspolitik der Konsolidierung und Stabilisierung geben.

Klar ist, dass Liechtenstein, Vorarlberg, die Ostschweiz und auch die deutsche Bodenseeregion – wie viele andere weltweit – auf absehbare Zeit Autoregion bleiben werden, vielfach in sich und mit den Nachbarregionen verflochten. Ihre Bewohner sind vorläufig kaum bereit, ihre Automobilität einzuschränken, und sie lassen sich nur zögerlich bewegen, nennenswert in urbanen Verdichtungen zu leben. Damit ist vorerst die verkehrspolitische Hauptaufgabe die Stabilisierung und Kultivierung der Automobilität und die Verringerung ihres Wachstums, ihres Aufwandes und ihrer Schadenswirkungen.

### **Dichte, Mischung und Öffentlichkeit**

Mobilitätssteigerungen dagegen können nur ernsthafte städtebauliche Veränderungen entfalten, etwa kleine, aber hochurbane Zentren mit Wohnstandorten um die Haltestellen herum und deren Verknüpfungen mit hochwirksamem ÖV. Nur so würde mehr öffentlicher Verkehr ökologisch und ökonomisch Sinn machen, Märkte und Mobilität vergrössern. An derartiger Urbanität mit Dichte, Mischung und Öffentlichkeit arbeiten Architekten und Stadtplaner. Ebenso aber muss gearbeitet werden an den Rahmenbedingungen für Verkehr und Städtebau, an Änderungen von Subventionen und Steuervorteilen für Streusiedlungen und Aussenstandorte, an effizienter Gesetzgebung für die Raumplanung und nicht zuletzt an den Vorstellungen und Kenntnissen über diese Zusammenhänge, da viele Bürger und auch Fachleute immer noch glauben, Mobilität und Waldrand seien gemeinsam zu haben.

---

Hans-Henning von Winning ist Professor für Städtebau an der Fachhochschule Liechtenstein und Professor für Verkehrswesen und Raumentwicklung an der Universität Kassel.  
[www.verkehrsplanung.de](http://www.verkehrsplanung.de); [henning.vonwinning@fh-liechtenstein.li](mailto:henning.vonwinning@fh-liechtenstein.li)