

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	7 (1994)
Heft:	6-7
Artikel:	Den Pelz trocken waschen : die Resultate des Ideen-Wettbewerbs im Fürstentum Liechtenstein sollen die Verkehrsverhältnisse verbessern
Autor:	Gantenbein, Köbi
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-119986

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

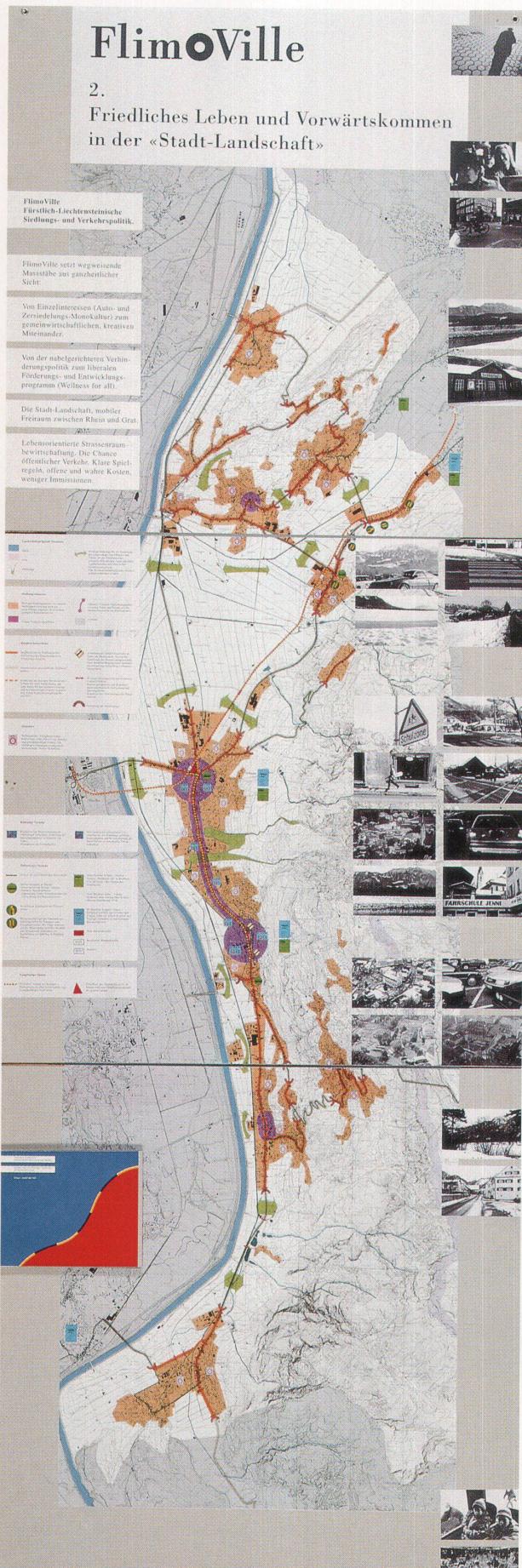
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Den Pelz trocken wasch



FlimoVille

2.

Friedliches Leben und Vorwärtskommen
in der «Stadt-Landschaft»

Flimo, das Konzept Metron/Frick, definiert das Fürstentum als Stadt-Landschaft. Darin wird das Set der Verkehrsregulierung von der Pförtneranlage bis zum Busausbau installiert. Das Ganze wird als Marketingkonzept aufgezogen bis und mit Logo (links unten im Plan)

Wie kann ein Land den Verkehr bändigen? Mit einem Ideenwettbewerb suchte die Regierung des Fürstentums Liechtenstein Ratsschläge. Sie heissen: Schranken bauen, Verkehrsmanagement und -marketing. Eine Lektion zur Frage: Kann ich den Pelz waschen, ohne ihn nass zu machen?

Die Menschen im Fürstentum Liechtenstein leben im selben Widerspruch wie die anderswo: Die Klagen über den Autoverkehr sind laut, aber niemand will aufs Auto verzichten. Ab und zu werden die Touristen für die Verkehrsmisere beschuldigt, jedoch ohne Grund: Sie ist hausgemacht. Mit 60 Autos pro 100 Einwohner gibt es nirgends auf der Welt eine intensivere Automobilisierung. Zwar fährt auch ein komfortabler Bus in dichtem Fahrplan über mehrere Linien, aber das Auto prägt längst die Lebensgewohnheiten im stark zersiedelten Land. So suchte die Fürstliche Regierung per Ideenwettbewerb «Vorschläge für die generelle Verbesserung der Umweltverhältnisse (Lärm, Abgase, Ortsbild, Flächenbedarf etc.) unter Wahrung der notwendigen Mobilität». Einmal mehr also die Frage: Wie kann ich den Pelz waschen, ohne ihn nass zu machen?

Die Rangfolge

- 1. Rang** Neue Liechtensteiner Mobilität: Büro für Verkehrsplanung Klaus Schlosser, Friedrich Rauch, Innsbruck; Mitarbeiter: Rupert Wimmer, Martin Steinlechner
- 2. Rang** Trilogie: Ernst Basler & Partner, Zollikon; Mitarbeiter: Pia Anttila, Andreas Bieniok, Andreas Erni, Hugo Meier, Harry Meyer, Wilhelm Natrup, Lorenz Raymann, Matthias Rennhard, Urs Wepfer
- 3. Rang** Flimo: ARGE Metron und Florin Frick, Brugg und Schaan; Mitarbeiter: Hannes Müller, Erich Willi, Ingrid Schmid, Rainer Pabst, Florin Frick. Beratung für Kommunikation und Marketing: Gaudenz Tscharner, Zürich
- 4. Rang** Fleximal: Büro SNZ, Zürich; Mitarbeiter: Walter Berg, Daniel Bärtsch
- 5. Rang** Human: Ingenieurbüro Guha, Zürich; Mitarbeiter: P. J. Guha, T. Zeleny, R. Pascolo, St. Guha, F. D. Guha, E. Kull
- 6. Rang** Via vita est: ARGE Frommelt und Glatthard, Vaduz und Luzern; Mitarbeiter: Stephan Beck, Hanspeter Leibold, Thomas Glatthard
- 7. Rang** Zeo: Helmut Koch, Gmunden; Mitarbeiter: Andreas Käfer, Roland Kals, Stefan Klingler, Sybilla Zech
- 8. Rang** Bus Plus: Hartmann & Sauter, Chur; Mitarbeiter: Tuffli & Partner, A. Niederer

Das Preisgericht

Vorsitz: Mario Frick, Regierungschef, Vaduz
Mitglieder: Cornelia Gassner, Regierungs-rätin Ressort Verkehr, Vaduz; Prof. Heinrich Brändli, ETH Zürich; Prof. Hermann Knoflacher, TU Wien; Robert Obrist, Architekt, St. Moritz; Johann Ott, Chef Tiefbauamt, Vaduz; Arthur Konrad, Bürgermeister, Vaduz; Werner Kutschera, Chef der Abteilung Stras-senbau Tiefbauamt, Vaduz
Berater: Gallus Heuberger, St. Gallen; Martin Scheuermaier, Bregenz; Walter Walch, Vaduz

Keine neuen Straßen

Ein Resultat ist offensichtlich: Liechtenstein ist gebaut. Die Jury hat alle Projekte, die mit neuen Straßen die verfahrene Lage verbessern wollen, ausgeschieden. Aber auch die Verkehrsplaner wollen bauen – nicht Straßen, aber Bus- und Tramlinien. Der Begriff «notwendige Mobilität» heisst für die Verkehrsingenieure vorab gleichviel Mobilität wie heute, einfacher anders verteilt. Markant gerin-gere Mobilität für alle – und zwar nicht nur motorisierte – ist kein Thema. Das Rezept heisst folglich: Mehr oder weniger sanfter Druck auf die

Automobilisten und viel Geld und Kraft für den öffentlichen Verkehr.

Die radikale Lösung

Gewonnen haben den Wettbewerb Klaus Schlosser und Friedrich Rauch aus Innsbruck. Sie wollen vier Schranken auf die Landstrasse des Fürstentums stellen. Nur noch Busse und ausgewählte Autos dürfen von einer Ortschaft direkt zur andern fahren. Alle andern müssen einen Umweg machen – über die Autobahn in

pfade werden zu einem Fusswegnetz ausgebaut. Velofahren, bisher unbekannt, soll im weitgehend flachen Land mit Velowegen erleichtert werden. PR-Kampagnen sollen auch die Herren im Anzug ermuntern, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren. Schliesslich wird, wer hätte es gedacht, ein dichtes Busnetz im Zehnminutentakt gefordert. Die Jury hat mit dem ersten Preis einen Nagel eingeschlagen. Popularität hin, verkehrspolitische Realität her, das Projekt fordert im Kern, was alle wissen: Ohne deutliche Eingriffe lässt sich kein Automobilist bremsen.

Dass die «Liechtensteiner Mobilität» gewonnen hat, hat auch mit der Präsentationsform zu tun. Schlosser und Rauch haben eine überraschende Alternative zu den üblichen, trockenen Wettbewerberläuterungen gefunden. Sie stellen ihr Projekt in einer achtseitigen Zeitung vor. Gut und einfach geschrieben, mit Plänen, Bildern und Zeichnungen.

Der Gesamtplan

Kopiert auf zwölf Schreibmaschinenseiten, grau in grau, verhaltene Planer-Soziologen-Sprache und versehen mit gesamtgesellschaftlichen Schalttabellen – so präsentieren die Planer der Ernst Basler & Partner ihr zweitragiertes Projekt «Trilogie». Im Kern geht es um das «Kooperative Verkehrsmanagement». Das heisst, mit weitläufigen Abklärungen wird vom Fussgänger bis zum Autofahrer alles sorgfältig miteinander verknüpft. Schritt für Schritt werden die Massnahmen von der Siedlungsplanung, den Lenkungsabgaben über fein eingefädelen Druck gegen die Autos bis zur Pflege des Busses entfaltet. Auch «Trilogie» will die fürstlichen Untertanen auf die N 13 schicken. Ohne Zwang allerdings. Der Plan vertraut darauf, dass, wenn das Gesamtkonzept greift, sie gar nicht mehr anders können. Die Jury meint: «Das Projekt hat den Begriff des Gesamtkonzeptes inhaltlich voll aufgegriffen.» Die Noten lauten: «Konsistent, detailliert, sorgfältig, seriös.» Was bleibt ist ein melancholisches Gefühl: Gesamtkonzeptionen, Widerspruchsfreiheit und der Glaube an die Kraft des grossen Planes hatten auch schon bessere Zeiten.

Wie weiter?
Alle 27 Arbeiten liegen nun in Werner Kutscheras Büro. Er ist als Chef der Abteilung Strassenbau des Tiefbauamtes für den Ideenwettbewerb zuständig. Man werde «verschiedene Ideen aus verschiedenen Projekten herausnehmen». Eindruck gemacht haben ihm die Projekte, die Siedlungsplanung, Verkehr und Marketing verbinden. Und der Pelz, bleibt er trocken beim Waschen? Man will die Attraktivität des Autos mindern: Tempo reduzieren, Kreisel, Pförtneranlagen und Strassengebühren vorab für die, die über die fürstliche Landstrasse in den Kanton Graubünden in die Ferien brausen, nur um in der Schweiz die Autobahnvignette zu sparen. Aber wie gesagt, auf 100 fürstliche Untertanen, vom Säugling bis zum Greis, kommen 60 Autos.

Köbi Gantenbein

ANALYSE
Autos auf der Rädern bedeutet in der Regel auch Beschränkung der Freiheit im Allgemeinen. 8x8

ZIELE
Koordinierte Verkehrsplanung: Alle Gemeinden müssen sich über die Ziele der Verkehrsplanung einigen. 8x8

MASSNAHMEN
ÖV statt IV - der öffentliche Verkehr muss zu einer echten Alternative zum Individualverkehr werden. 8x8

NEUE LIECHTENSTEINER MOBILITÄT

UNABHÄNGIGE ZEITUNG FÜR EINE FREIE, GLEICHE UND UMWELTGERECHTE MOBILITÄT
JÄNNER 1994
ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUM VERKEHRSWETTBWERB LIECHTENSTEIN NR.1

Ideenwettbewerb Verkehr

Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein veranstaltet einen Verkehrsleistungswettbewerb

Die Verkehrsprobleme haben in Liechtenstein und anderen in Europa benachbarten Ländern in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten stetig zugenommen. Ein weit verbreitetes Phänomen ist auch im Fürstentum Liechtenstein, Österreich und der Schweiz anzutreffen, auf einen Seite leidet unter und klagt eine immer grössere Anzahl von Menschen über verschüttete Straßen und verunreinigte Umwelt. Andererseits ist niemand bereit, Restriktionen des motorisierten Individualverkehrs in Kauf zu nehmen. Im Gegenteil, es werden mehr und mehr Anstrengungen unternommen, um die Kapazität der bestehenden Infrastruktur zu erhöhen. So wurden jedoch in Liechtenstein von der Bevölkerung kapazitätsüberschreitende Straßeneubauten, die vorhan-

dene Probleme nicht gelöst, sondern verschärft. Ein weiterer motorisierten Verkehrswachstum zeigt hätten, abgesehen, die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs einer neuen Wirtschaftssubstanz notwendig macht, die eine Trendumkehr der Entwicklung der letzten Jahrzehnte einleiten.

Im Frühjahr 1993 hat deshalb die Regierung des Fürstentums Liechtenstein einen Ideenwettbewerb Verkehr ausgeschrieben. Der Wettbewerb soll, wie der Name besagt, neue Visionen liefern, die zwar hohen Zielen folgen, jedoch keine bzw. nur kaum Wirkung zeigen.

Zahlen und Fakten

Das Straßennetz des Fürstentums Liechtenstein hat eine Länge von 137 km. Bei einer durchschnittlichen Straßenbreite von 7 m entspricht das einer Fläche von 96 ha.

Der Motorfahrzeugbestand erreichte 1991 einen Wert von 22.680 Kfz. Aneindergereicht würden die Kraftfahrzeuge einen Stau von Vaduz bis Zürich entstehen.

Die Unfallstatistik weist für die letzten 33 Jahre 9.810 Unfälle, davon 3385 mit Personenschaden aus. Insgesamt mussten seit 1960 222 Todesopfer auf Liechtensteiner Straßen sterben.

Die Luminositätsbelastung entlang der Hauptstrassen an 10 km der Grenzen für den Tag von 65 dB und an 18 km der Grenzen für die Nacht von 55 dB überschritten wird. Die aktuellen Schadstoffemissionen durch den Pkw-Verkehr werden mit 0,818 t/Tag für Kohlenmonoxid, 0,181 t/Tag Kohlenwasserstoffe, 0,156 t/Tag Stickoxide und 0,8 t/Tag für das Treibhausgas Kohlendioxid groß abgeschätzt.

Analyse

In der Problemanalyse auf Seite 2 werden die wesentlichen Befunde und Ergebnisse zusammengefasst, aufgrund dieser die übergeordneten Ziele und die notwendigen Schwerpunkte des Handlungskontext bestimmt wurden.

Ziele

Die Folgerungen aus den Bedürfnissen und ihrer Bewertung ergaben eine Art Logik von Zielen, die auf Seite 4 zusammengefasst sind. Die Ziele brachten Konsens und demokratische Legitimation.

Maßnahmen

Die Maßnahmen auf den Seiten 4 bis 8 stellen ein großes Handlungskonzept zur Errichtung der angezielten Zielsetzungen dar.

Der Zielkatalog ist in generelle Ziele und Sachgebiete für die einzelnen Verkehrsarten und Verkehrsarten unterteilt.

Alle Maßnahmen müssen auf ihre Konsistenz mit den Zielen geprüft werden, damit diese nicht nur Lippenbekenntnisse bleiben, sondern auch realisiert werden.

Verkehrsingenieure schreiben eine Zeitung:
Die Frontseite des Wettbewerbsberichtes zum 1. Preis

der Schweiz, mit der jedes Dorf verbunden ist. Wer also von Balzers nach Vaduz will, muss zuerst ins Rheintal auf die N 13. Dazu werden Parkplätze aufgehoben und verteilt, das Tempo markant reduziert etc. Der Druck auf die Autofahrer ist das eine. Der Ausbau sanfter Fortbewegungsarten das andere. So knüpft ein Vorschlag an die Tatsache an, dass die fürstlichen Untertanen auch Fussgänger sind. Die vielen kleinen Trampelpfade werden zu einem Fusswegnetz ausgebaut. Velofahren, bisher unbekannt, soll im weitgehend flachen Land mit Velowegen erleichtert werden. PR-Kampagnen sollen auch die Herren im Anzug ermuntern, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren. Schliesslich wird, wer hätte es gedacht, ein dichtes Busnetz im Zehnminutentakt gefordert. Die Jury hat mit dem ersten Preis einen Nagel eingeschlagen. Popularität hin, verkehrspolitische Realität her, das Projekt fordert im Kern, was alle wissen: Ohne deutliche Eingriffe lässt sich kein Automobilist bremsen.

Dass die «Liechtensteiner Mobilität» gewonnen hat, hat auch mit der Präsentationsform zu tun. Schlosser und Rauch haben eine überraschende Alternative zu den üblichen, trockenen Wettbewerberläuterungen gefunden. Sie stellen ihr Projekt in einer achtseitigen Zeitung vor. Gut und einfach geschrieben, mit Plänen, Bildern und Zeichnungen.

Der Gesamtplan

Kopiert auf zwölf Schreibmaschinenseiten, grau in grau, verhaltene Planer-Soziologen-Sprache und versehen mit gesamtgesellschaftlichen Schalttabellen – so präsentieren die Planer der Ernst Basler & Partner ihr zweitragiertes Projekt «Trilogie». Im Kern geht es um das «Kooperative Verkehrsmanagement». Das heisst, mit weitläufigen Abklärungen wird vom Fussgänger bis zum Autofahrer alles sorgfältig miteinander verknüpft. Schritt für Schritt werden die Massnahmen von der Siedlungsplanung, den Lenkungsabgaben über fein eingefädelen Druck gegen die Autos bis zur Pflege des Busses entfaltet. Auch «Trilogie» will die fürstlichen Untertanen auf die N 13 schicken. Ohne Zwang allerdings. Der Plan vertraut darauf, dass, wenn das Gesamtkonzept greift, sie gar nicht mehr anders können. Die Jury meint: «Das Projekt hat den Begriff des Gesamtkonzeptes inhaltlich voll aufgegriffen.» Die Noten laufen: «Konsistent, detailliert, sorgfältig, seriös.» Was bleibt ist ein melancholisches Gefühl: Gesamtkonzeptionen, Widerspruchsfreiheit und der Glaube an die Kraft des grossen Planes hatten auch schon bessere Zeiten.

Wie weiter?

Alle 27 Arbeiten liegen nun in Werner Kutscheras Büro. Er ist als Chef der Abteilung Strassenbau des Tiefbauamtes für den Ideenwettbewerb zuständig. Man werde «verschiedene Ideen aus verschiedenen Projekten herausnehmen». Eindruck gemacht haben ihm die Projekte, die Siedlungsplanung, Verkehr und Marketing verbinden. Und der Pelz, bleibt er trocken beim Waschen? Man will die Attraktivität des Autos mindern: Tempo reduzieren, Kreisel, Pförtneranlagen und Strassengebühren vorab für die, die über die fürstliche Landstrasse in den Kanton Graubünden in die Ferien brausen, nur um in der Schweiz die Autobahnvignette zu sparen. Aber wie gesagt, auf 100 fürstliche Untertanen, vom Säugling bis zum Greis, kommen 60 Autos.

Verkehrsingenieure schreiben eine Zeitung: Die Frontseite des Wettbewerbsberichtes zum 1. Preis

der Schweiz, mit der jedes Dorf verbunden ist. Wer also von Balzers nach Vaduz will, muss zuerst ins Rheintal auf die N 13. Dazu werden Parkplätze aufgehoben und verteilt, das Tempo markant reduziert etc. Der Druck auf die Autofahrer ist das eine. Der Ausbau sanfter Fortbewegungsarten das andere. So knüpft ein Vorschlag an die Tatsache an, dass die fürstlichen Untertanen auch Fussgänger sind. Die vielen kleinen Trampelpfade werden zu einem Fusswegnetz ausgebaut. Velofahren, bisher unbekannt, soll im weitgehend flachen Land mit Velowegen erleichtert werden. PR-Kampagnen sollen auch die Herren im Anzug ermuntern, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren. Schliesslich wird, wer hätte es gedacht, ein dichtes Busnetz im Zehnminutentakt gefordert. Die Jury hat mit dem ersten Preis einen Nagel eingeschlagen. Popularität hin, verkehrspolitische Realität her, das Projekt fordert im Kern, was alle wissen: Ohne deutliche Eingriffe lässt sich kein Automobilist bremsen.

New Wave

Ein Reizwort für die Verkehrsingenieure heißt Zwang gegen die Autofahrer. Sie finden diesen zwar gut und