

Unterwegs auf Liechtensteins Strassen



Vaduz

Rheinbrücke Vaduz:
Durchschnittlicher
Werktagsverkehr
(DWV):
20 970

Rheinbrücke Vaduz:
Durchschnittlicher
Werktagsverkehr
(DWV) während
Spitzenstunden
(innerhalb von 4
Stunden):
7324

Prozentanteil der
Spitzenstunden
am Tag:
34,9

Der Leidensdruck steigt

Bei der Rheinbrücke in Vaduz ist die Kapazitätsgrenze schon seit vielen Jahren überschritten.

Desirée Vogt

Die heutige Führung der Zollstrasse zwischen Vaduz und der Rheinbrücke mit zwei kurz aufeinanderfolgenden engen 90-Grad-Kurven und der relativ grossen Längsneigung auf der Kreiselzufahrt limitiert die Leistungsfähigkeit des Systems vor allem in der Abendspitze. Bereits die heutigen Belastungen liegen über der Kapazitätsgrenze des Systems mit entsprechendem Rückstau auf der Zollstrasse. Und: Ohne Anpassungen an der Linienführung kann auch in Zukunft nicht mehr Verkehr von Vaduz Richtung Rheinbrücke bewältigt werden.

Um die bestehenden Strassen zu entlasten, ist deshalb eine Verbindungsstrasse zwischen der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen und dem Triesen

Industriegebiet vorgesehen. Die Regierung hat das knapp 14 Millionen Franken teure Projekt am 10. Dezember 2019 genehmigt – erst vor Kurzem hat auch der Vaduzer Gemeinderat grünes Licht gegeben. Die Strasse soll sich über eine Länge von 1,2 Kilometern bis zur Gewerbezone Neusand in Triesen erstrecken und doppelspurig mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 60 km/h geführt werden. Es muss allerdings noch eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.

Streit um den Rheindamm als Umfahrungsstrasse

In Vaduz zeigt sich vor allem auch rund um die Diskussion bezüglich der geplanten Sperrung des Rheindamms, mit wie vielen Emotionen das Thema Verkehr verbunden ist. Vor allem, wenn

es um das eigene Auto geht. Der Gemeinderat hat am 26. März 2019 nämlich entschieden, den Rheindamm von der Oberen Rüttigasse bis zur Lettstrasse (Stadion) für den öffentlichen Verkehr zu sperren. Die politisch Verantwortlichen sind damit der Empfehlung von Verkehrsingenieuren gefolgt, die mehrere Varianten untersucht und sich am Ende für eine Komplettspernung ausgesprochen haben. Für den Vaduzer Gemeinderat ist damit klar: Der Rheindamm soll nicht als Umfahrungsstrasse dienen. Dass sich dagegen Widerstand formiert hat, Unterschriften gesammelt wurden und hartnäckig um den «offenen» Rheindamm gekämpft wird, ist allerdings ebenfalls verständlich: Jahrelang konnte dieser Weg mit dem Auto genutzt werden, um dem Verkehr im Städtle auszuweichen oder

schnell beim Autobahnanschluss zu sein, ohne die nicht selten staugeplagte Hauptverkehrsroute zu benutzen.

Problem für ÖV und Hilfskräfte

Dass sich der zunehmende Verkehr auch auf den ÖV und die Rettungsdienste auswirkt, zeigt, wie dringend in Sachen Verkehrspolitik reagiert werden muss. So musste z. B. beim Brand der Sägerei in Triesen vor zwei Jahren der Atemschutz aus Balzers gerufen werden, weil die Verkehrslage in Vaduz die dortige Feuerwehr massiv behinderte. Und auch die Liemobil muss hin und wieder grosse Verlustzeiten in Kauf nehmen, was den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr nicht fördert. Der Negativrekord: Eine normalerweise 6-minütige Fahrt dauerte 36 Minuten.

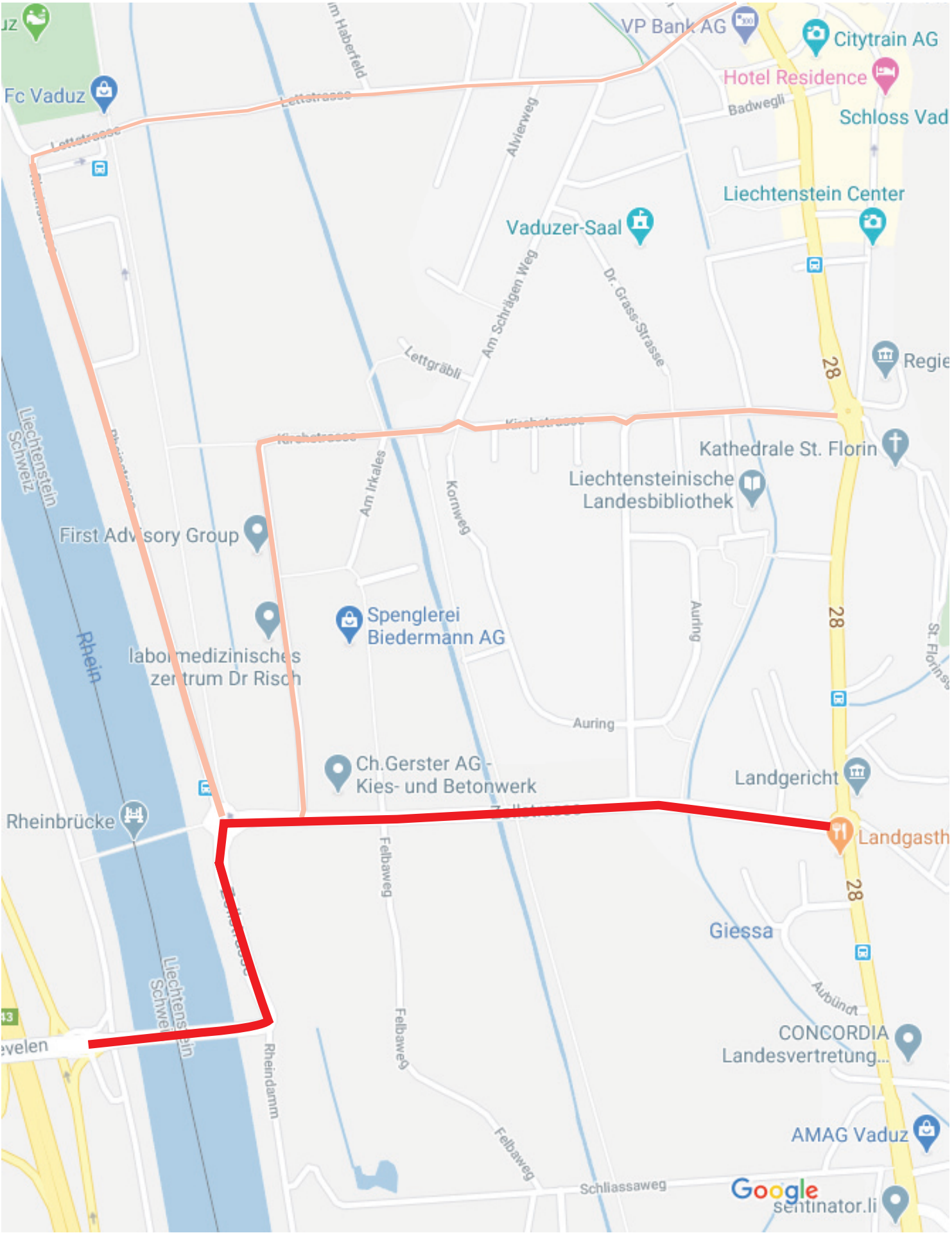
Die Grafik zeigt, wie sich der Verkehr bei der Rheinbrücke in Vaduz stündlich entwickelt. DTV entspricht dem durchschnittlichen Tagesverkehr (Montag bis Sonntag). DWV entspricht dem durchschnittlichen Werktagsverkehr (Montag bis Freitag).



In Vaduz sind die Kapazitätsgrenzen erreicht ...



Der Rückstau führt auch zu Problemen im Städtle. Bilder: Julian Konrad



Mobilitätsumfrage: Der Wille zur Veränderung ist da – nun müssen die Hebel an den richtigen Stellen angesetzt werden

Das Ministerium für Infrastruktur plant, im Rahmen des Mobilitätskonzepts 2030, bzw. daraus abgeleitet in der Mobilitätsstrategie, konkrete Massnahmen für die kommenden Jahre und Jahrzehnte vorzuschlagen. Die Strategie soll in Kürze präsentiert werden. Im Vorfeld hat die Regierung durch das Liechtenstein-Institut eine repräsentative Bevölkerungsbefragung zur Mobilität in Liechtenstein durchgeführt. Diese zeigt, dass sich die Einheimischen am Stau- und Zeitverlust in den Morgen- und Abendstunden stören. Sie bemängeln fehlende Umfahrungsstrassen, hohe ÖV-Tarife und ein zu wenig durchgängiges Radnetz. Grenzgänger empfinden ebenfalls den Stau- und Zeitverlust als störend, sie erwähnen aber auch den schlechten Fahrplan. Sowohl von Einheimischen als auch von Grenzgängern wird die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs also gesehen. Doch während die Grenzgänger den Fokus dabei eher auf Bus und Bahn legen, wird das Auto bei den Einheimischen immer noch am höchsten

gewichtet. Bei den Massnahmen zum motorisierten Individualverkehr wünschen sich jedoch knapp 50 Prozent der Liechtensteiner mehr Busbuchten und über 25 Prozent einen Ausbau der Busspuren. Knapp danach folgen der Ausbau des Strassennetzes sowie ein Mobilitätsmanagement. Betreffend den öffentlichen Verkehr wünschen sich die Befragten einen günstigeren ÖV oder gar einen Gratis-ÖV sowie eine Ergänzung von Bahn und Tram. Ein Ausbau des ÖV-Netzes, ein Schienenausbau und eine Ergänzung von Bahn und Tram wird von den Grenzgängern allerdings stärker begrüsst.

Nur wenn die Infrastruktur passt, wird das Umsteigen attraktiv

Die Mehrheit kann sich vorstellen, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen, sollte das Angebot verbessert werden. Sie gewichtet zudem die internationale Erreichbarkeit als sehr wichtig, ebenso wie ein künftiges Verkehrskonzept. «Die Alternativen müs-

sen aber möglichst bequem und flexibel sein. Wenn der Bus ebenfalls im Stau steht, man deswegen seine Termine verpasst oder mit dem Fahrrad dauernd gefährlichen Situationen ausgesetzt ist, weil es keine geeigneten Fahrradwege gibt, ist die Lust, umzusteigen, relativ gering. Damit das Umsteigen attraktiv ist, muss die Infrastruktur passen. Da sind uns andere Länder weit voraus», hielt der Landtagsabgeordnete Daniel Oehry, Mobilitätsverantwortlicher bei der Hilti AG, bereits mehrfach fest. Er wünscht sich ausserdem, dass das Potenzial der Bahn erkannt wird und die Politik Taten folgen lässt. Geprüft werden soll seines Erachtens auch die Realisierbarkeit der Tieferlegung des Bahnhofes Schaan. «Die Verbindung zum Busbahnhof bliebe erhalten, keine Bahnübergänge bedeuten weniger Stau für Schaan. Ein neuer Bahnsteig ermöglicht den Halt des Railjets und zusätzliche Regionalzüge würden zwischen Buchs und Schaan fahren. Und all dies könnten wir auch ohne Wien entscheiden.» (dv)

Zupendler:
5214
(Beschäftigungsstatistik 2018)

Veränderung Anzahl
Fahrzeuge
2009/2019:
1757

Ständige
Bevölkerung:
5668
(Stichtag
30.06.2019)

Voll- und
Teilzeitbeschäftigte:
10 726
(Beschäftigungsstatistik 2018)