

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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

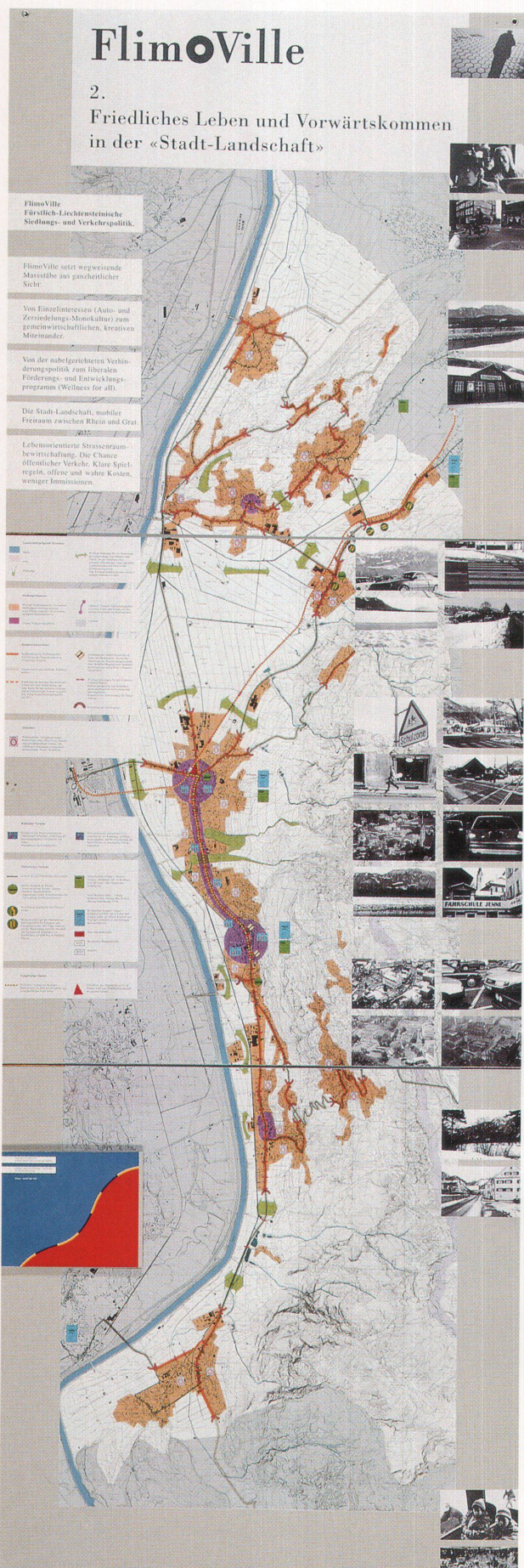
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

Den Pelz trocken wasch



Flimo, das Konzept Metron/Frick, definiert das Fürstentum als Stadt-Landschaft. Darin wird das Set der Verkehrsregulierung von der Pfortneranlage 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 Ratschläge. 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 Automobilität. 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 Wepler
- 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 Tschanner, 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, Regierungsrätin 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 Strassenbau 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 verfahrenere 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, einfach anders verteilt. Markant geringere 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 unbeliebt, 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 Zehnminuten-Takt 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 Wettbewerbserläuterungen gefunden. Sie stellen ihr Projekt in einer achtseitigen Zeitung vor. Gut und einfach geschrieben, mit Plänen, Bildern und Zeichnungen.

Der Gesamtplan

Kopiert auf zwölf Schreibmaschinen-seiten, grau in grau, verhaltene Planer-Soziologen-Sprache und versehen mit gesamtgesellschaftlichen Schalttabellen – so präsentieren die Planer der Ernst Basler & Partner ihr zweitrangiertes 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 eingefädelten 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.

New Wave

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

nötig, haben aber schon viele Enttäuschungen erlebt. Ihre Auftraggeber, die Politiker, scheuen sich nämlich davor wie der Teufel vor dem Weihwasser, weil sie schon aus der Planzeichnung das Aufheulen ihrer Wähler zu hören glauben. Um doch etwas bewegen zu können, wollen sich die Planer Worten beugen wie «Akzeptanz, Gesamtkonzeption und Wertewandel». Diese beschleunigt man heute mit umfassendem Marketing. Flimo, das Projekt der Gemeinschaft Metron/Florin Frick, zeigt, wie das geht. Eine private Marketing-Gesellschaft organisiert den Verkehr des Landes. Das Motto heisst: Nur wer mit Flimo fährt, ist im Trend. Das Auto wird nicht verketzert, darf aber nicht mitspielen. Flimo wird als Markenartikel positiv besetzt und mit FlimoBus, FlimoCard, FlimoRad und FlimoCargo ausgestattet. Das Konzept basiert auf einem Siedlungs- und Verkehrsplan. Der heisst FlimoVille und will aus dem verhäuselten Fürstentum eine «Stadt-Landschaft hoher Lebensqualität» schaffen. Dafür hofft man auf Raumplanung einerseits und auf Eingriffe wie Strassen rückbauen, Parkplätze abbauen, Tempo reduzieren, Bus privilegieren etc. andererseits. Flimo schaut auch in die ferne Zukunft und sagt: Wer ein rechter Fürst sein will, hat eine Eisenbahn. Sie heisst FlimoStar, und sie fährt, wenn Flimo einmal Alltag ist, auf drei Linien durchs Land. Auffällig auch beim dritten Preis: Die Arbeit ist von der Sprache bis zur Grafik populär und professionell gestaltet.

Wie weiter?

Alle 27 Arbeiten liegen nun in Werner Kutschers 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
Freiheit auf 4 Rädern bedeutet in der Regel auch Beschränkung der Freiheit im Allgemeinen S.2

ZIELE
Koordinierte Verkehrsplanung: Alle Gemeinden müssen sich über die Ziele der Verkehrsplanung einig sein S.3

MASSNAHMEN
ÖV statt IV - der öffentliche Verkehr muss zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden S.6

NEUE LIECHTENSTEINER MOBILITÄT

UNABHÄNGIGE ZEITUNG FÜR EINE FREIE, GLEICHE UND UMWELTGERECHTE MOBILITÄT
JANUAR 1994 ERKLÄRUNGSBERICHT ZUM VERKEHRSWETTBEWERB LIECHTENSTEIN NR.1

Ideenwettbewerb Verkehr

Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein veranstaltet einen Verkehrswettbewerb

Die Verkehrsprobleme haben in Liechtenstein so wie in anderen europäischen Ländern in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten stetig zugenommen. Ein weit verbreitetes Phänomen ist auch im Fürstentum zwischen Österreich und der Schweiz anzutreffen: auf der einen Seite leidet unter und klagt eine immer größere Anzahl von Menschen über verstopfte Strassen und verminderte Lebensqualität, andererseits ist niemand bereit, Restriktionen des motorisierten Individualverkehrs in Kauf zu nehmen. Im Gegensatz zu anderen Staaten wurden jedoch in Liechtenstein von der Bevölkerung kapazitätsverweidende Strassenbauteilen, die vorhanden

dem Probleme nicht gelöst, sondern nur zusätzlichen motorisierten Verkehr erzeugt hätten, abgelehnt. Heute haben die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs ein Ausmaß erreicht, das eine neue Verkehrspolitik notwendig macht, die eine Trendumkehr der Entwicklung der letzten Jahrzehnte einleitet.

Im Frühjahr 1993 hat deshalb die Regierung des Fürstentums Liechtenstein einen Ideenwettbewerb Verkehr ausgeschrieben, der "Ideen und Visionen" liefert, wie der Krise beizukommen ist und unter weitestgehendem Einverständnis der Bevölkerung Verkehrsprobleme gelöst werden können.



zukunftsweisend wie dauerhaft repariert werden kann." Dem Verkehrskonzept soll das Ziel, eine generelle Verbesserung der Umweltverhältnisse (Lärm, Abgas, Ortsbild, Flächenbedarf, etc.) unter Wahrung der notwendigen Mobilität zu erreichen, zu Grunde gelegt werden.

Diese Aufgabenstellung erfordert einen Entwurf der zukünftigen Verkehrsplanung, die konsequente Lösungen mit nachhaltigen Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten in Liechtenstein vorsieht anstelle halber Lösungsansätze, 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. Anemandergerichtet würden die Kraftfahrzeuge einem Stau von Vaduz bis Zürich entsprechen.

Die Unfallstatistik weist für die letzten 33 Jahre 9.810 Unfälle, davon 3.865 mit Personenschaden aus. Insgesamt mußten seit 1960 222 Todeopfer auf Liechtenstein Straßen verzeichnet werden.

Die Lärmumgebung zeigt, daß entlang der Hauptstraßen an 19 km der Grenzwert für den Tag von 65 dB und an 18 km der Grenzwert für die Nacht von 55 dB überschritten wird.

Die aktuellen Schadstoffemissionen durch den Pkw-Verkehr werden mit 9.815 t/Tag für Kohlenmonoxid, 0,181 t/Tag Kohlenwasserstoffe, 0,156 t/Tag Stickoxide und 65,8 t/Tag für das Treibhausgas Kohlendioxid grob abgeschätzt.

Analyse

In der Problemanalyse auf Seite 2 sind Befunde und Bewertungen zusammengetragen, aufgrund derer die übergeordneten Ziele und die notwendigen Schwerpunkte des Handlungskonzeptes bestimmt wurden.

Bei der problemorientierten Bestandsanalyse wurde auf bestehendes Zahlen- und Datenmaterial zurückgegriffen.

Für die Ausarbeitung von Detaillösungen wird es jedoch notwendig sein zusätzliche Verkehrserhebungen und Befragungen über das Verkehrsverhalten und -verhalten durchzuführen.

Ziele

Die Folgerungen aus den Befunden und ihrer Bewertung ergeben einen Katalog von Zielen, die auf Seite 3 zusammengefaßt sind. Die Ziele brauchen Konsens und demokratische Legitimation.

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

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

Maßnahmen

Die Maßnahmen auf den Seiten 4 bis 8 stellen ein grobes Handlungskonzept zur Erreichung der angestrebten Zielsetzungen dar.

Die einzelnen Maßnahmen ergeben ein zusammenhängendes Konzept. Somit können keine Einzelmaßnahmen, sondern muß das gesamte Maßnahmenbündel in einem verknüpften werden, um die gewünschten Auswirkungen erzielen zu können.

Konkrete Maßnahmen und Lösungen sind in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung zu erarbeiten.

Verkehringenieure 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 verteuert, 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 unbeliebt, 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 Zehnminuten-Takt 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.