



Ein Blick von der Fussgängerbrücke beim Postgebäude auf die Auelestrasse im Vaduzer Städtle in Richtung Norden (Foto links) und in Richtung Süden.



Bilder: Daniel Schwendener

Versuch: Vaduzer Städtle ohne Ampeln

Im Mai und im Juli werden im Zentrum von Vaduz neue Verkehrslösungen ohne Ampeln und ohne Fussgängerstreifen getestet.

David Sele

Die Zeichen im Vaduzer Städtle stehen auf Begegnung: In einem Verkehrsversuch werden die Wege aller Verkehrsteilnehmer auf der Auelestrasse zwischen Adlerkreisel und Lindenkreisel neu gemischt. Im Wesentlichen will die Regierung testen, wie sich der Verzicht auf diverse Signalisationen in unterschiedlicher Intensität auf den Verkehrsfluss auswirkt. Das geht aus einer Mitteilung vom Donnerstag hervor.

Eine Antwort auf die Frage, welche These dem Versuch zugrunde liegt, blieb bis Redaktionsschluss zwar aus. Gemäss Mitteilung soll im Rahmen der Versuchsanordnung jedoch ein Monitoring durchgeführt werden: «Umfassende Erhebungen zu Verkehrsablauf, Verkehrsmenge und Geschwindigkeit finden während des Versuchs statt, um Aussagen zu den Änderungen machen zu können», schreibt die Regierung.

Die Versuche finden in zwei Phasen und jeweils über die Dauer von rund zwei Wochen statt. Auf Veranstaltungen in Vaduz sei dabei Rücksicht genommen worden. Der öffentliche Verkehr (ÖV) bedient die beiden Bushaltestellen in der Versuchszone (Post und Städtle) wie gewohnt. Zudem wird auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei beiden Versuchsphasen beibehalten.

Phase 1: Ohne Ampeln, mit Fussgängerstreifen

Vom 15. bis zum 27. Mai läuft die erste Phase des Verkehrsversuchs. In dieser Zeit wird die Busspur zwischen Lindenkreisel und Postgebäude aufgehoben. Es wird in diesem Bereich ein Mehrzweckstreifen mit Markierung geschaffen. Weiters wird zwischen der Postgass und dem Adlerkreisel ein Mehrzweckstreifen simuliert.

Der Mehrzweckstreifen ist eine in der Fahrbahnmitte befindliche Fläche. Er kann grund-

sätzlich von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden.

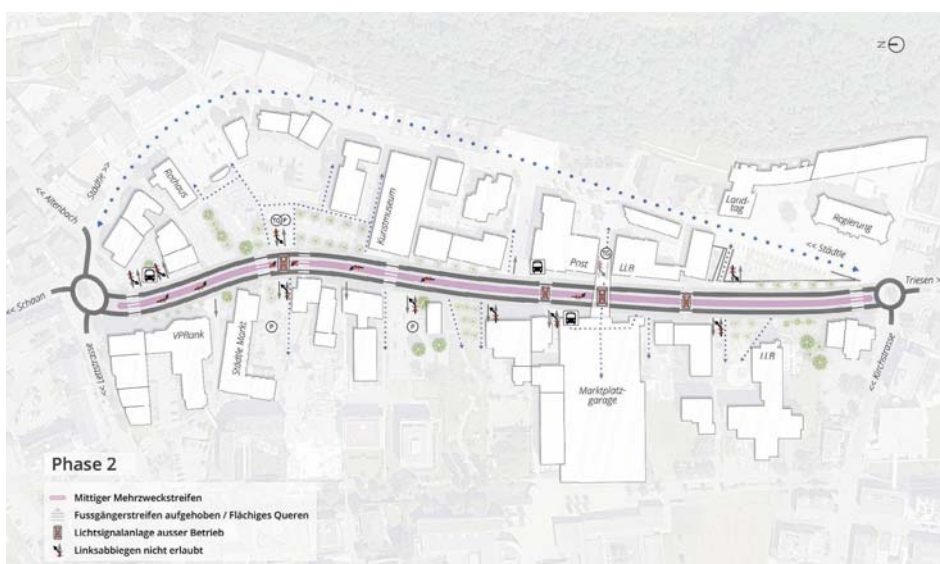
Die Ampeln an der Auelestrasse werden während der Phase 1 nicht betrieben. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben die Möglichkeit, bei den bestehenden Fussgängerstreifen die Fahrbahn zu queren oder über den Mehrzweckstreifen. Zur Erleichterung des Querens und zur Erhöhung der Sicherheit werden im Mehrzweckstreifen punktuelle Hindernisse und Elemente angebracht, damit diese nicht in allen Bereichen durch Autos befahrbar sind. An einzelnen Stellen wird das Abbiegen auf die Auelestrasse entgegen der Fahrtrichtung während der Phase 1 nicht möglich sein. Das Temporegime soll weiterhin 50 km/h betragen.

Phase 2: Ohne Ampeln, ohne Fussgängerstreifen

Die zweite Phase des Verkehrsversuchs läuft vom 1. Juni bis zum 15. Juni. In dieser Zeit wird ebenfalls auf die vorhandene Busspur vom Lindenkreisel bis Postgebäude verzichtet. Der Mehrzweckstreifen wird während der Phase 2 jedoch annähernd über den gesamten Abschnitt zwischen Lindenkreisel und Adlerkreisel simuliert. Die Ampeln und die Fussgängerstreifen werden allesamt aufgehoben. Für die Autofahrer kommt dafür aber eine andere Einschränkung dazu: Das Linksabbiegen von der Landstrasse und das Linkseinbiegen von den Zufahrten wird mehrheitlich durch Elemente im Mehrzweckstreifen verunmöglicht. Wer also von Schaan her kommend zum Kunstmuseum möchte, muss bis zum Lindenkreisel fahren, um dort zu wenden.

Letztmals wurde 2020 in Vaduz bei der Rheinbrücke ein Verkehrsversuch durchgeführt, um Stauaufkommen in Stosszeiten zu mindern. Die Umsetzung konkreter Massnahmen ist bisher aber nicht erfolgt, wohl auch, weil eine Abstimmung mit der Schweiz nötig ist.

Zwei Phasen des Verkehrsversuchs



Verkehrsversuch: Erfahrungen fehlen Waterland 22.4.2023

Das neuartige Verkehrskonzept könnte den Verkehrsfluss im Vaduzer Städtle verbessern. Langjährige Erfahrungen fehlen, doch es gibt bereits umgesetzte Projekte, die funktionieren. Wie beispielsweise die «Stangenstrasse» in Widnau im St. Galler Rheintal.

Manuela Schädler

Am Donnerstag gab das Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG) bekannt, dass auf der Aulestrasse in Vaduz die Verkehrslösung «Flächiges Queren für Fussgänger» in zwei Phasen getestet wird. Die Ampeln und Fussgängerstreifen werden aufgelöst. Ein Mittelstreifen soll den Fussgängern Sicherheit geben und mehreren Funktionen dienen. Doch wie funktioniert das genau und weshalb soll diese Variante getestet werden? Das «Waterland» hat nachgefragt.

Fussgänger können queren, wo sie möchten

Flächiges Queren für Fussgänger auf Hauptstrassen ist ein noch nicht sehr bekanntes Modell. Erfahrungen damit werden erst gesammelt, wie Marco Caminada, Leiter des ATG, auf Anfrage sagt. Dementsprechend werden Projekte jeweils unterschiedlich umgesetzt. «Wir wollen mit der Testphase eigene Erfahrungen sammeln und eruieren, ob so ein Verkehrsmodell überhaupt möglich ist», hält er fest. Der Verkehrsversuch wird deshalb durch ein umfangreiches Monitoring begleitet, um aussagekräftige Resultate zu erhalten. Das Amt erhofft sich, dass durch das Weglassen der Fussgängerstreifen, Busspuren und Ampeln der Verkehrsfluss und auch die Verkehrssicherheit verbessert wird.

Das Prinzip: Die Fussgänger sollen die Aulestrasse an jeder Stelle überqueren können. Der



Die Bahnhofstrasse in Widnau: Der multifunktionale Mittelstreifen wird durch rote Stelen unterbrochen. Die gelbe Markierung am Strassenrand dient zur optischen Verengung. Fussgänger können die Strasse queren, wo sie möchten. Vortritt haben die Autos. Bild: Monika von der Linden

Mehrzweckstreifen in der Mitte kann als eine Art Verkehrsinsel dienen. Der Fussgänger muss somit nur jeweils eine Spur queren. Der Vorteil: Die Ampeln halten den Verkehr nicht auf, wenn ein Fussgänger die Strassenseite wechseln will.

«Beispiele in anderen Ortszentren zeigen, dass ein Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte sinnvoll sein kann, wenn viele Interessen und Bedürfnisse abgedeckt werden müssen»,

so Caminada. Diese Ausgangslage sei in der Aulestrasse mit dem grossen Verkehrsaufkommen, den Buslinien, dem Fahrradverkehr sowie den Strassenquerungen von Fussgängern grundsätzlich gegeben.

«Stangenstrasse» hat sich bewährt

Eine solche Verkehrsführung wurde vor einigen Jahren in Widnau im Rheintal umgesetzt. «Stangenstrasse» wird

die Bahnhofstrasse seither genannt. Denn auf dem multifunktionalen Mittelstreifen sind rote Stelen angebracht, die zu Beginn für ein ungewohntes Strassenbild sorgten. Fussgängerstreifen gibt es keine, die Strasse kann überquert werden, wo man will. Jene Zonen mit den roten Stangen eignen sich besonders, die Strassenseite zu wechseln, da sie als optische «Bremsen» für Autofahrer dienen. Im Jahr 2019 zog die Kan-

tonspolizei St. Gallen nach fünf Jahren im «Tagblatt» eine positive Bilanz. Es habe nicht mehr Unfälle gegeben und die Autofahrer würden die Fussgänger queren lassen. Ausserdem werde im Durchschnitt langsamer gefahren als die erlaubten 50 km/h.

Trotzdem schreibt das «Tagblatt» auch, dass zu Beginn die Regeln nicht verstanden wurden und die Fussgänger oft dachten, dass sie Vortritt

hätten, was allerdings nicht zutrifft.

Auch in Vaduz werden die Autofahrer Vortritt haben. Verschiedene Elemente auf dem Mittelstreifen – wenn auch keine roten Stelen – sollen das Queren ebenfalls einfacher machen. Dass Fussgänger bei diesem Modell keinen Vortritt haben, sorgt in der Schweiz aber auch für Kritik: Gerade für Menschen mit Behinderungen oder Kinder könne es zu Schwierigkeiten führen. «Das ist ein Aspekt, den wir genauer anschauen müssen», weiss auch Caminada. Trotzdem: Eine Untersuchung der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten zeigt auf, dass «Flächiges Queren in Ortszentren» funktionieren kann und durchaus Vorteile wie einen besseren Verkehrsfluss mit sich bringt.

Zuerst die Kurve im Kreisel holen

Interessant wird es, wenn in Vaduz die zweite Phase getestet wird. Dann dürfen die Fahrzeuge nicht mehr links abbiegen. Und auch die Ausfahrt aus den Tiefgaragen und Parkplätzen ist nur in Fahrtrichtung möglich. Das heisst: Wer bei der Post aus der Tiefgarage fährt und Richtung Triesen möchte, muss zuerst die Kurve beim Adlerkreisel holen. «Hier wird sich zeigen, wie gross die Akzeptanz ist», so Caminada. Diese wird davon abhängen, ob zu Spitzenzeiten der Verkehrsfluss gewährleistet ist und ob der Kreisel das zusätzliche Aufkommen zu meistern vermag.