

Kleine Anfrage

Fahrradquerung in Eschen

Frage von Landtagsabgeordneter Daniel Oehry

Antwort von Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch

Frage vom 03. Juni 2020

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz muss beim Übergang auf die Strasse im Bereich des Fussgängerstreifens ein Bordstein mit drei Zentimeter Höhenunterschied realisiert werden. Wenn dieser Übergang die einzige Option für Fahrradfahrende darstellt, dann ist diese Ausführung ein grosses Ärgernis für Fahrradfahrende. In Liechtenstein können unterschiedliche Lösungen besichtigt werden. In Vaduz wurde beim Knoten Zollstrasse-Auweg eine Mittelinsel mit drei Zentimeter Bordstein erstellt, die für Fussgänger und insbesondere für Sehbehinderte Fussgänger einen Vorteil darstellt, jedoch auch für die Fahrradfahrenden als Querung zu nutzen ist. Es wäre hier ohne zusätzliche Kosten möglich gewesen, dieses Problem zu lösen, aber leider wurde dies nicht realisiert. Das führt dazu, dass Radfahrende diese Mittelinsel umfahren, damit sie diesen Dreizentimeterhindernissen ausweichen können. In Eschen ist beim Knoten Essanestrasse eine neue Querung in Erstellung. Diese Querung stellt die Hauptachse der Fahrradpendler aus Vorarlberg dar und ist somit von grösster Wichtigkeit. Aus den Plänen ist nicht ersichtlich, ob diese fahrradfreundlich ausgeführt wird. Im Sinne der Fahrradförderung stellen sich mir darum folgende Fragen:

1. Warum werden in Liechtenstein einmal fahrradfreundliche und einmal fahrradunfreundliche Lösungen realisiert?
2. Welche Vorgaben müssen angepasst werden, damit die Planungsbüros, welche in der Regel Strassenplaner und nicht Fahrradwegentwickler sind, fahrradfreundliche Lösungen realisieren müssen?
3. Welche Querungen in Liechtenstein stellen gemäss der Einschätzung des Langsamverkehrskordinators fahrradunfreundliche Querungen dar?
4. Welche Art der Ausführung wird beim Knoten Essanestrasse erstellt?
5. Welchen Einfluss hat die Funktion des Langsamverkehrskordinators auf die fahrradfreundliche Ausführung der Strassenquerungen?

Antwort vom 05. Juni 2020

Zu Frage 1:

Die Anpassung der Strassenbaunormen erfolgt oft erst im Nachgang zu den Entwicklungstrends. Das gilt auch im Bereich des Langsamverkehrs.

Die Strassenausbauten erfolgen jeweils aufgrund der aktuell gültigen Normen. Werden die Normen oder die Praxis im Zuge von laufenden Entwicklungen angepasst, kommt es je nach Baujahr zu unterschiedlichen Detaillösungen.

In vielen Fällen sind die Lösungen aber nicht 1:1 miteinander vergleichbar, da unterschiedliche Randbedingungen (Verkehrs-, Radfahrer- oder Fussgängeraufkommen) vorliegen. So hat beispielsweise die Strassenquerung beim Vogelparadies Mauren keinen Absatz, da dort nur der Radweg die Strasse quert. Dagegen wurde die Querung der Zollstrasse in Vaduz mit Absätzen an den Trottoirrändern und bei der Mittelinsel ausgeführt, da diese zwingend fussgängertauglich und damit auch behindertengerecht sein muss. Die Mittelinsel wurde dort bewusst ohne Fahrradfurt ausgebildet, da das hohe Verkehrsaufkommen der Strasse kein zügiges Queren mit dem Fahrrad zulässt. Die Sicherheit wurde hier höher gewichtet als der Komfort.

Zu Frage 2:

Den für das Land tätigen Ingenieurbüros sind sowohl die Normen für den Strassenverkehr als auch diejenigen für den Langsamverkehr bekannt. Neben den Ansprüchen des rollenden Verkehrs sind bei der Projektierung auch die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes einzuhalten.

Da die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer sehr unterschiedlich sind, müssen oft Kompromisse gefunden werden. Aufgrund der gesetzlichen Festsetzung der Behindertengleichstellung und der Prüfungspflicht der Projekte erfolgt die Detailausbildung der Randabschlüsse konsequent. Auf die Bedürfnisse der Radfahrer wird im Rahmen der verbleibenden Möglichkeiten, so gut wie möglich, Rücksicht genommen.

Die von der Norm geforderten Absätze von 3 cm hart oder 4 cm weich gelten als Kompromiss. Sie sind für Sehbehinderte von Vorteil, da sie taktil erkennbar sind. Sie sind eher nachteilig für Radfahrer, Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Benutzer von Rollatoren.

Zu Frage 3:

Querungen von Strassen sind meistens eher fahrradunfreundlich. Die Fahrradfreundlichkeit hängt aber von vielen Faktoren ab. So spielen neben der Ausführung der Randabschlüsse auch das Verkehrsaufkommen und die Sichtverhältnisse eine grosse Rolle.

Derzeit gibt es keine Erhebung über die Fahrradtauglichkeit der Fahrradübergänge.

Zu Frage 4:

Im Bereich des gesamten Wirtschaftsparks Eschen ist das Erstellen von Randabschlüssen nicht möglich, da diese aufgrund der geologisch bedingten Setzungen sofort Schaden nehmen würden. Die Trennung des Geh- und Radweges von der Strasse erfolgt deshalb mit einem Grünstreifen.

Für den Strassenübergang ist kein Fussgängerstreifen vorgesehen. Somit gibt es bei der Radwegkreuzung der Essanestrasse keine Absätze. Um den Radfahrern das Überqueren der Strasse zu erleichtern, wird eine Mittelinsel mit einer Breite von 2.5 m eingebaut.

Zu Frage 5:

Der Langsamverkehrskordinator ist in erster Linie der Ansprechpartner für Unternehmungen und Gemeinden. Er setzt sich für die Fahrradförderung, die Optimierung der Radrouten sowie für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Die technische Umsetzung erfolgt nach den einschlägigen Normen und den Anforderungen der Behindertengleichstellung und liegt nicht mehr im Einflussbereich des Koordinators.

Das ABI verfolgt jedoch die Problematik der „fahrradunfreundlichen“ Fahrbahnabschlüsse laufend. Es setzt sich für gute Kompromisslösungen ein und bespricht die Thematik an den jährlichen Sitzungen mit den Vertretern des Behindertenverbandes.