

Kleine Anfrage

Torinsel Ortseinfahrt Ziel Mauren

Frage von stv. Landtagsabgeordneter Hubert Lampert
Antwort von Regierungschef-Stellvertreter Dr. Martin Meyer
(2009-2013)

Frage vom 20. Oktober 2010

- * Die im Bau befindliche Torinsel im Ziel Mauren wird in verschiedenen Kreisen der Maurer Bevölkerung als gefährliches Hindernis empfunden. Entspricht die neue Strassenführung und deren Ausmasse den geltenden Bestimmungen bezüglich Strassenbau? Ist die vorgesehene Breite genügend für LKWs und Busse?
- * Es hat Verzögerungen in der Fertigstellung der Strasse gegeben. Können Sie bitte ausführen, auf was diese Verzögerung zurückzuführen ist und bis wann mit der definitiven Fertigstellung gerechnet werden kann?
- * Die Bushaltestellen in diesem Bereich sind auf der Strasse geplant. Die Gemeinde Mauren hat jedoch angeregt, Busbuchten zu erstellen und hätte hierfür auch den Boden zur Verfügung gestellt. Weshalb ist das Tiefbauamt nicht auf diese Anregung eingegangen? Ist dieser Planungsschritt als konkrete Massnahme zur Besserstellung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gemäss Mobilitätskonzept «Mobiles Liechtenstein 2015» zu sehen? Ich bitte hier um Erläuterungen.

Antwort vom 21. Oktober 2010

Zu Frage 1:

Die Torinsel an der Landstrasse Schaanwald-Mauren bei der Ortseinfahrt Mauren wurde gemäss den Normen der Vereinigung der Schweiz. Strassenfachleute, welche den Stand der Technik darstellen, geplant und ausgeführt. Die Durchfahrtsbreiten von beidseits 3.50m entsprechen ebenfalls diesen Normen und genügen den Anforderungen. Bei den bisher in Liechtenstein erstellten Torinseln in Ruggell, Triesen und Balzers wurden dieselben Parameter verwendet.

Zu Frage 2:

Die Verzögerungen sind im Wesentlichen durch Probleme mit den bestehenden Werkleitungen begründet. Entgegen der ursprünglichen Annahme, die bestehende Wasserleitung befände sich in einem guten Zustand, wurde im Zuge der Bauarbeiten festgestellt, dass diese schwer beschädigt war. So musste während der Bauarbeiten diese Leitung neu projektiert und das entsprechende Material beschafft werden. Aufgrund von Lieferproblemen beim Material konnten die Arbeiten nicht weitergeführt werden. Die Verzögerungen bei den Werkleitungen, für welche die einzelnen Werkbetreiber zuständig sind, wirken sich leider direkt auf den Strassenbau aus, da mit diesem erst begonnen werden kann, wenn die Werkleitungsinfrastruktur vorab erstellt wurde.

Der Strassenbau selbst konnte ohne Probleme erfolgen und der Terminrahmen eingehalten werden. Die Arbeiten sind mittlerweile bis auf den Deckbelag abgeschlossen. Dieser soll noch im laufenden Jahr eingebaut werden, wofür allerdings eine kurzfristige Wärmeperiode abgewartet werden muss.

Zu Frage 3:

Die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr respektive die entsprechenden Lösungsansätze postulieren eine konsequente Bevorzugung des Öffentlichen Verkehrs und fordern das Tiefbauamt dazu auf, die Fahrplanstabilität der Linienbusse durch bauliche und betriebliche Massnahmen zu gewährleisten. Eine Massnahme zur Erreichung dieser Ziele ist die Errichtung von Fahrbahnhofen für die Linienbusse.

In enger Zusammenarbeit zwischen dem Tiefbauamt und der LBA werden neue Haltestellen wie im vorliegenden Fall wo immer möglich als Fahrbahnhofen ausgebildet. Busbuchten werden nur mehr dort realisiert, wo diese betrieblich notwendig sind.