

Kleine Anfrage

## Flexible Spurbewirtschaftung der Rheinbrücke Vaduz

---

Frage von Landtagsabgeordnete Bettina Petzold-Mähr

Antwort von Regierungsrätin Graziella Marok-Wachter

### Frage vom 05. September 2023

Im Mobilitätskonzept 2030 wurde das Leitprojekt 6, Optimierung Rheinübergang Vaduz-Sevelen, aufgeführt. Hierzu wurde im Jahre 2020 ein Verkehrsversuch zur Staureduktion in Vaduz durchgeführt. Im «Liechtensteiner Vaterland» wurde dann im April 2021 über die Erkenntnisse berichtet. Nunmehr hat die Regierung in einer Pressemitteilung vom 15. Mai 2023 informiert, dass der Auftrag für die Ausarbeitung eines Vorprojekts für die Realisierung einer flexiblen Spurbewirtschaftung auf der Rheinbrücke vergeben wurde. Im Weiteren heisst es, dass nun geprüft werden müsse, ob die Vorschüttung vorgängig zum Bau des Landesspitals getätigt werden könne. Eine Inbetriebnahme der zukünftigen Spurbewirtschaftung sei nach aktuellem Planungsstand frühestens Ende 2026 möglich. Da sich die Verkehrssituation nach überstandener Coronakrise wieder eingependelt hat und viele Mitarbeiter ihrer Tätigkeit wieder am Arbeitsplatz nachgehen, spitzt sich die Lage wieder zu. Hinzu kommt, dass man versucht, die offenen Stellen sowohl regional als auch überregional zu besetzen. Aus diesem Grund ist es absehbar, dass auch zukünftig immer mehr Autos den Weg über die Rheinbrücke nutzen werden. Hierzu meine Fragen:

- \* Befinden wir uns weiterhin im Zeitplan in Bezug auf die Ausbaupläne?
- \* Was ergaben die Abklärungen in Bezug auf die Aufschüttungen?
- \* Wäre es aus sich der Regierung denkbar, dass die Testphase übergangsweise wieder eingeführt wird, um die aktuelle Situation zu entschärfen?
- \* Falls ja, bis wann wäre dies umsetzbar und was würde dies pro Jahr Kosten?
- \* Falls nein, warum nicht?

### Antwort vom 07. September 2023

Zu Frage 1:

Die Ausarbeitung des Vorprojekts liegt im Zeitplan. Weitere vertiefende Abklärungen sind im Umgang mit dem Neubau des Landesspitals notwendig, da bezüglich Realisierung des Landesspitals Unklarheiten bestehen.

Zu Frage 2:

Für den Bereich der Aufschüttung sind neben dem Landesspital auch die Rheindammsanierung, Werkleitungen im Bereich des Rheindamms und die Altlastensanierung der Feuerwehrrübungsanlage zu berücksichtigen.

Speziell der geplante Neubau des Landesspitals beeinflusst die für den Strassenbau notwendige Schüttung. Ursprünglich war vorgesehen, den Ausbau des Trassees zeitlich auf den Bau des neuen Landesspitals abzustimmen. Eine gemeinsame Ausführung hätte baulich und finanziell grosse Vorteile für das Land Liechtenstein. Beim isolierten Ausbau der Strasse auf dem Rheindamm entfallen diese Synergien. Aufgrund der geringen Distanz zwischen den Baustandorten ist bei der getrennten Ausführung gegenseitige Rücksicht geboten, was enorme Mehraufwendungen verursacht.

Eine vorgezogene Schüttung des Strassenkörpers würde bei einem späteren Spitalneubau aufwendige und teure Böschungssicherungen notwendig machen. Alternativ dazu könnte mit dem Strassenbau eine hohe Stützmauer erstellt werden, was aber aufgrund der Unsicherheiten bezüglich Lage und Foundationstiefe des Spitals sehr risikoreich wäre, da die Stützbauten eventuell an einem falschen Ort liegen könnten.

Weitere Unklarheiten mit sehr hohen Kostenrisiken betreffen die Hochspannungsleitung im Rheindamm und einen eventuell notwendigen Anschluss ans Spital.

Im Rahmen des aktuell in Ausführung stehenden Vorprojekts wird geprüft, wie mit der neuen Situation umgegangen werden kann. Dazu müssen als Entscheidungsgrundlage Varianten mit Kostenschätzungen erarbeitet werden.

Zu Frage 3:

Die Testphase diente als Versuch und konnte nur durch erheblichen personellen Aufwand betrieben werden. Die täglich zweimal notwendigen Umstellungen der gesamten Signalisation sowie der Abschränkungen liessen sich nur für die kurze Zeit des Versuchs vertreten.

Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass bei der Testphase nicht alle Abbiegebeziehungen möglich waren. Die Fahrbeziehung vom Stadion Vaduz auf die Zollstrasse in Richtung Vaduz sowie von Sevelen/Triesen vom Rheindamm kommend Richtung Stadion waren nicht möglich. Ebenfalls nicht möglich war ein Wenden im Kreis für Fahrzeuge aus Triesen. Um diese von der Gemeinde Vaduz geforderten Beziehungen zu ermöglichen, ist der Spurausbau notwendig.

Eine provisorische Umsetzung der Versuchsanordnung ist auch deswegen nicht angezeigt.

Zu Frage 4:

Siehe Antwort zu Frage 3.

Zu Frage 5:

Wie in Antwort zu Frage 3 beschrieben, müsste die provisorische Verkehrsführung täglich zweimal umgestellt werden. Dies bedeutet einen hohen Aufwand in der Grössenordnung einer Vollzeitarbeitsstelle. Weiters würde die Testphase durch die mobilen Abschränkungen den Winterdienst deutlich erschweren. Im Weiteren ist nicht geprüft, ob die Ausleuchtung in den Wintermonaten für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit genügt.

Darüber hinaus müssten die Verkehrsbeziehungen eingeschränkt werden.