

BERICHT UND ANTRAG

DER REGIERUNG

AN DEN

LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

BETREFFEND

DIE MITTELFRISTIGE PLANUNG DES NEUBAUS UND DER SANIERUNG

DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN LIECHTENSTEIN

(Verkehrsinfrastrukturbericht 2010)

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
Schlussabstimmung	

Nr. XXX/2009

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	5
Zuständige Ressorts	5
Betroffene Amtsstelle	5
 I. BERICHT DER REGIERUNG	 7
1. Ausgangslage	7
2. Rahmenbedingungen / Investitionstätigkeit	9
3. Reorganisation des Tiefbauamts	10
3.1 Allgemeines	10
3.2 Neuorganisation der Verkehrsaufgaben	11
4. Laufende interne Projekte des Tiefbauamts	12
4.1 Allgemeines	12
4.2 Projekt Kostenleistungsrechnung und Anlagebuchhaltung	12
4.3 Projekt verbesserte Kommunikation	13
5. Fünfjahresplanung	13
5.1 Schwerpunkte der Abteilung Infrastruktur-Bau	14
5.1.1 Verkehrsorganisatorische Massnahmen an der Landstrasse Schaan – Vaduz – Triesen	14
5.1.2 Autobahnanschluss / Rheinbrücke Vaduz	14
5.1.3 Umbau und Neuorganisation des Schaaner Zentrums	15
5.1.4 Industriezubringer Schaan	16
5.1.5 Erschliessung Industrie Schaan Nord, Bereich Hilti AG	18
5.1.6 Sanierung der Essanestrasse in Eschen	18
5.1.7 Landstrasse Balzers-Nord	19
5.1.8 Landstrasse Ruggell Süd und Erschliessung SZU II	19
5.1.9 Sanierung Engelkreuzung und Bahnübergang Nendeln	20
5.1.10 Sanierung der Meierhofstrasse Vaduz – Triesen	21
5.1.11 Diverse Projekte in verschiedenen Gemeinden	22
5.2 Schwerpunkte der Abteilung Infrastruktur-Betrieb	22
5.2.1 Sanierung Entwässerung und Strassen im Bereich Gädemi	23
5.2.2 Sanierung der Strasse Steg – Malbun	23
5.2.3 Sanierung der Landstrasse Vaduz – Schaan	23

6.	Bauprogramm 2010 (Investitionsprojekte)	25
6.1	Finanzieller Rahmen des Infrastrukturbauprogramms 2010.....	25
6.2	Kostenübersicht	26
6.2.1	Laufende Projekte	26
6.2.2	Verkehrsleittechnik / Verkehrserfassung	27
6.2.3	Allgemeines.....	27
6.3	Beschreibung der Investitionsprojekte im Jahr 2010	28
6.3.1	Laufende Projekte	28
6.3.2	Neue Projekte	29
6.3.3	Verkehrsleittechnik / Verkehrserfassung	37
6.3.4	Allgemeines.....	37
7.	Diverse Projektierungen	39
8.	Bauliche Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs	40
9.	Bauliche Massnahmen zur Behindertengleichstellung	41
10.	Projekte der Abteilung InfrAstruktur-Betrieb im Jahr 2010.....	43
10.1	Finanzieller Rahmen des baulichen Unterhalts im Jahr 2010.....	43
10.2	Kostenübersicht	43
10.2.1	Belagsreparaturen Oberland	43
10.2.2	Belagsreparaturen Unterland	44
10.2.3	Allgemeines / Kleinprojekte.....	44
10.2.4	Brückenunterhalt	44
11.	Gesamtbetrachtung und Ausblick	45
II.	ANTRAG DER REGIERUNG.....	45
III.	REGIERUNGSVORLAGE	47
1.1.1	Laufende Projekte	47
1.1.2	Verkehrsleittechnik / Verkehrserfassung	48
1.1.3	Allgemeines.....	49

Beilagen: (farbige Pläne nur für die Abgeordneten)

Pläne

ZUSAMMENFASSUNG

Gesamthaft werden im Berichtsjahr 2010 für Verbesserungen, Neubauten (Investitionen) und Sanierungen der Verkehrsinfrastruktur CHF 10.6 Mio. veranschlagt, was einer Reduktion von fast CHF 2.0 Mio. gegenüber dem Budget des Vorjahres entspricht. Das Kreditvolumen für die Investitionsprojekte in die Verkehrsinfrastruktur wird für das Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 6.95 Mio. CHF reduziert. Dennoch versucht das Land Liechtenstein seinen Aufgaben in der Verbesserung der Infrastruktur, der Optimierung des Verkehrsflusses, der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der langfristigen Werterhaltung in geeignetem Mass nachzukommen.

Neben verschiedenen Rest- bzw. Fertigstellungsarbeiten an laufenden Projekten aus dem letzten Berichtsjahr beinhaltet das vorliegende Investitionsprogramm für das Jahr 2010 sieben neue Projekte:

In Triesenberg soll im Bereich Samina der weitere Ausbau der Rotenbodenstrasse erfolgen. An der Landstrasse Schaan – Vaduz müssen im Bereich Hintergass bis Drechslergasse Erneuerungs- und Umbauarbeiten, ausgelöst durch den schlechten Fahrbahnzustand und verursacht durch einige private Hochbauvorhaben, umgesetzt werden. Die weiteren Ausbautappen des Grosskreisels in Schaan ermöglichen voraussichtlich Ende 2010 die provisorische Inbetriebnahme dieses für Liechtenstein sehr wichtigen Infrastrukturprojekts. In Mauren können zusammen mit der Realisierung einer Torsinsel aus Richtung Schaanwald die lang erwünschten zusätzlichen Bushaltestellen im Bereich der Rietstrasse und eine Wendeanlage für den öffentlichen Busverkehr realisiert werden. Die zwei Projekte in Gamprin dienen einerseits der Erhöhung der Verkehrssicherheit und steigern andererseits gleichzeitig die Attraktivität für den Radverkehr. Schliesslich kann mit dem Umbau der Meierhofstrasse bis zu Gemeindegrenze Vaduz, dieses Projekt auf dem Gemeindegebiet von Triesen abgeschlossen werden.

ZUSTÄNDIGE RESSORTS

Ressort Bau, Ressort Verkehr

BETROFFENE AMTSSTELLE

Tiefbauamt

Vaduz,
P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag zur mittelfristigen Planung des Neubaus und der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Liechtenstein (Verkehrsinfrastrukturbericht 2010) zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

Arbeit, Kapital und Boden gelten in der klassischen Volkswirtschaftslehre als zentrale Produktionsfaktoren. Heute können zusätzlich die Informationstechnologie sowie die Mobilität, das heisst der Transport von Gütern und Personen, als unabdingbar für eine lebendige und sich entwickelnde Wirtschaft angeführt werden.

Die Strasse dient neben dem Individualverkehr und dem Güterverkehr vornehmlich auch dem Langsamverkehr. Gleichzeitig wird der gesamte öffentliche Linienbusverkehr auf dieser Infrastruktur abgewickelt.

Die stetig zu verzeichnende Zunahme des Verkehrs auf den Strassen kann somit insgesamt auch als Spiegel einer prosperierenden und gesunden Wirtschaft gesehen werden. Das stetig wachsende Verkehrsaufkommen birgt aber auch Schattenseiten wie Staus, Emissionen und Behinderungen. Der Verkehr wird oft als eine der Hauptursachen der Zerstörung von Lebensräumen, der Luftverschmutzung und Belästigung durch Lärm gesehen. Gleichzeitig bedeutet aber jeder Stau einen direkten (sinkende Effizienz durch Zeitverlust) und indirekten (sinkende Attraktivität des Wirtschaftsstandorts durch schlechtere Erreichbarkeit) volkswirtschaftlichen Schaden und kann daher die Wirtschaftsentwicklung substanziell hemmen. Auch der öffentliche Verkehr verliert durch Behinderungen und Staus überproportional an Attraktivität, wodurch dessen Wirksamkeit deutlich geschmälert wird.

Die Lösung der Probleme kann allerdings nicht darin bestehen, die Strasseninfrastruktur unbeschränkt auszubauen. Vielmehr ist, wie dies schon im Verkehrsinfrastrukturbericht 2009 postuliert wurde, die intelligente Nutzung der bestehenden Infrastruktur in Einklang mit lokalen Netzverbesserungen der richtige Weg. Möglichen Neu- und Ausbauten des Netzes sind enge räumliche, finanzielle und politische Grenzen gesetzt. Es gilt also mit Hilfe von Verkehrssteuerungen, mit Leitsystemen und automatisierten Anlagen die vorhandenen Kapazitäten noch besser zu nutzen.

Als Basis für alle Systemverbesserungen und Systemausbauten dient dem Tiefbauamt das Mobilitätskonzept ‚Mobiles Liechtenstein 2015‘. Gemäss diesem Konzept soll das Gesamtverkehrssystem in naher Zukunft in Bezug auf alle Verkehrsträger inklusive der Bahninfrastruktur massgeblich optimiert, wo nötig ausgebaut und insgesamt verbessert werden.

Der vorliegende Bericht der Regierung an den Hohen Landtag soll neben der Darlegung der Strassenbau- und Unterhaltsprojekte auch Auskunft über Strategien, Problembereiche, Lösungsansätze sowie künftige bauliche Potentiale geben.

2. RAHMENBEDINGUNGEN / INVESTITIONSTÄTIGKEIT

In Zeiten von wirtschaftlichen Unsicherheiten gilt es, die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur noch besser zu hinterfragen und abzuwägen. Entgegen dem Trend in unseren Nachbarstaaten hat das Land Liechtenstein bislang bewusst darauf verzichtet, die Bauwirtschaft mittels spezieller Konjunkturpakete zu unterstützen. Dies war bisher aufgrund der ausgezeichneten Auslastungen in der Branche auch nicht angezeigt. Im vorliegenden Budgetentwurf werden die Aufwendungen sowohl für den Unterhalt wie auch für Investitionen in die landeseigene Verkehrsinfrastruktur reduziert. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Steuerausfälle ist dies als kurzfristige Steuerungsmassnahme zu verstehen. Werden diese verminderten Aufwendungen in den Folgejahren nicht kompensiert, birgt dies die grosse Gefahr, dass schon innert weniger Jahren die Werthaltigkeit der Verkehrsinfrastruktur massgeblich geschmälert wird, was sich auf den künftigen Unterhalts- und Investitionsbedarf wiederum negativ auswirken würde.

3. REORGANISATION DES TIEFBAUAMTS

3.1 Allgemeines

Die Regierung hat bereits im Jahr 2006 erkannt, dass mit der Zusammenführung von Organisationseinheiten in der Verwaltung eine effizientere Aufgabenerfüllung erreicht werden kann. Das Thema Verkehr war seit vielen Jahren ein wichtiges politisches Thema, institutionell jedoch in der Landesverwaltung unsystematisch verteilt und in wichtigen Bereichen nicht optimal organisiert. Mit verkehrsrelevanten Themen betraut waren das Ressort Verkehr und Kommunikation, die Liechtenstein Bus Anstalt (LBA), das Tiefbauamt (TBA), das Amt für Handel und Transport (AHT) und die Landespolizei (LP). Ein eigentlicher Ansprechpartner auf Ebene der Amtsstellen für gesamtverkehrliche Fragen gab es nicht, wodurch massgebliche Reibungs- und Synergieverluste entstanden. Die Zuteilung einzelner Aufgaben war eher historisch bedingt als systematisch korrekt und die genannten Amtsstellen waren darüber hinaus unterschiedlichen Regierungsressorts zugeteilt.

In den nächsten Jahren wird das Thema Verkehr zunehmend an Bedeutung gewinnen. Die einzelnen Verkehrssysteme (Strasse, Schiene, Langsamverkehr, Individualverkehr, Linienbus, Eisenbahn, Personentransport, Gütertransport) erfordern eine zunehmende Koordination, da die Einzelsysteme mehr und mehr an die Kapazitätsgrenzen gelangen. Aus diesem Grund war es ein Ziel der Regierung, die Aufgaben im Zusammenhang mit der Verkehrsthematik neu zu definieren und eine geeignete Struktur zu schaffen, um die Mängel zu minimieren und für das prognostizierte Wachstum an Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung gerüstet zu sein. Umfangreiche Aufgaben und Projekte, wie die Vorbereitung zur Realisierung einer S-Bahn, die neuerliche Vergabe des öffentlichen Linienbusver-

kehrs etc., erfordern die Klärung grundsätzlicher organisatorischer und rechtlicher Fragen. ‚Verkehr‘ sollte nicht länger als reaktives Element betrachtet, sondern aktiv und steuernd sein können.

Die Regierung hat im August 2007 die Durchführung eines Projektes zur Neuorganisation der Aufgabenerfüllung im Bereich ‚Verkehr‘ innerhalb der Landesverwaltung beschlossen. Im Ergebnis kam das Projekt zum Schluss, dass die Verkehrsaufgaben im Tiefbauamt in einer neuen Abteilung Verkehr, welcher auch die LBA angegliedert ist, abgeildet werden sollen. Die Umsetzung der Erkenntnisse aus diesem Projekt wurde von der Regierung im März 2009 beschlossen.

3.2 Neuorganisation der Verkehrsaufgaben

Durch das Zusammenführen der Kernkompetenzen und die Konzentration von Wissen in einer Amtsstelle konnte ein eindeutiger Ansprechpartner mit klaren Kompetenzen geschaffen werden, der das Verkehrsgeschehen in Liechtenstein aktiv steuert, sämtliche Fragstellungen des Gesamtverkehrskonzepts bearbeitet und die politischen Vorgaben zielgerichtet umsetzt. Im Rahmen des Projekts Neuorganisation der Aufgabenerfüllung im Bereich ‚Verkehr‘ innerhalb der Landesverwaltung wie auch im Mobilitätskonzept ‚Mobiles Liechtenstein 2015‘ wurde der Weg in diese Richtung aufgezeigt und im Grundsatz festgelegt.

Zu den bestehenden, im Zuge des Projekts ebenfalls reorganisierten Abteilungen des Tiefbauamtes, Infrastruktur Bau, Infrastruktur Betrieb, Rufen und Gewässer, sowie Vermessung und Geoinformation wurde gemäss Beschluss der Regierung eine neue Abteilung Verkehr geschaffen. Damit werden erstmals sämtliche Verkehrsarten und alle Verkehrsträger, vom Langsamverkehr über den motorisierten Individualverkehr bis zum öffentlichen Verkehr auf Strasse und Schiene innerhalb eines einzigen Amtes für Liechtenstein gesamtheitlich geplant, umgesetzt und betrieben.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird im Rahmen des Führungskreislaufs gewährleistet. Die Datengrundlagen welche in der Abteilung Verkehr erarbeitet werden, münden in konkrete Umsetzungsprojekte in den einzelnen Abteilungen des Amtes, das Controlling, also der Soll-Ist Vergleich, geschieht wiederum in der Abteilung Verkehr.

4. LAUFENDE PROJEKTE INNERHALB DES TIEFBAUAMTS

4.1 Allgemeines

Die bereits länger laufenden Projekte wie das Road Management System und das neue Verkehrszählsystem sind erfolgreich in Betrieb, die geplanten Weiterentwicklungen mussten aufgrund fehlender personeller Ressourcen allerdings vorübergehend zurückgestellt werden.

Die Projekte ‚einheitliche Standards im Verkehrswegebau‘ und ‚Bereinigung der Zuständigkeiten für elektrische Anlagen an Landstrassen‘ wurden vorerst zurückgestellt und können erst in den kommenden Jahren in Angriff genommen werden.

Dennoch wurden im vergangenen Jahr zwei Projekte neu initiiert respektive befinden sich in Bearbeitung:

4.2 Projekt Kostenleistungsrechnung und Anlagebuchhaltung

Auf Wunsch der Regierung wurde im Tiefbauamt einerseits die komplette Kostenleistungsrechnung eingeführt. Dazu musste ein Teil der Kontostruktur umgebaut werden. Andererseits ist das Tiefbauamt als Grundlage für eine Anlagebuchhaltung immer noch damit beschäftigt, die Wiederbeschaffungswerte der von ihm betreuten Infrastrukturen und Anlagen detailliert zu ermitteln. Intern

führte diese Umstellung zudem zu einer neuen Definition der Begriffe Strassenunterhalt und Strassenneubau. So wurde festgelegt, dass alle Projekte, welche im Bereich der Landstrassen umgesetzt werden (ausgenommen reine Belagssanierungen mit Gesamtkosten bis CHF 100'000) per Definition eine Investition darstellen und somit künftig im Rahmen der Anlagebuchhaltung aktiviert und dann über die Jahre abgeschrieben werden sollen. Diese Umstellung hat auch bereits im vorliegenden Budget Niederschlag gefunden, da es durch die erwähnte neue Definition doch zu grösseren Verschiebungen zwischen der laufenden Rechnung und der Investitionsrechnung kam.

4.3 Projekt verbesserte Kommunikation

Ein wesentliches Manko des Tiefbauamts war in der Vergangenheit die Öffentlichkeitsarbeit. In dieser Richtung soll in Zukunft wesentlich mehr gemacht werden, vor allem um die Einwohnerinnen und Einwohner über Vorhaben, Behinderungen, Infrastrukturverbesserungen etc. zu informieren. Anhand von zwei Pilotprojekten, einerseits dem Bau des Grosskreisels in Schaan und andererseits der Realisierung einer Busspur beim Zollamt Schaanwald, wurde dieses Vorhaben unter Beizug von externen Beratern jeweils erfolgreich umgesetzt. Aufgrund der gemachten Erfahrung wird das Tiefbauamt nun intern eine Kommunikationsstrategie festlegen und diese bei künftigen Projekten möglichst institutionalisieren.

5. FÜNFJAHRESPLANUNG

Sämtliche Projekte betreffend den Bau und Unterhalt der Infrastruktur werden jährlich gemäss einer Fünfjahresplanung im Rahmen des Budgetprozesses hinsichtlich ihrer Priorisierung überprüft. Wie bereits in den vergangenen Jahren soll auch im vorliegenden Verkehrsinfrastrukturbericht kurz auf die einzelnen Schwerpunkte eingegangen werden.

5.1 Schwerpunkte der Abteilung Infrastruktur-Bau

Die mittelfristig vorgesehenen Massnahmen der Abteilung Infrastruktur-Bau lassen sich in die nachfolgenden Themenblöcke gliedern:

5.1.1 Verkehrsorganisatorische Massnahmen an der Landstrasse Schaan – Vaduz – Triesen

Auch in den kommenden Jahren werden mit dem Ziel der Optimierung der Verkehrsleistung insgesamt, der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und einer sicheren Führung des Langsamverkehrs, weitere bauliche und organisatorische Massnahmen an den Landstrassen und Knotenpunkten im gesamten Bereich Schaan - Vaduz - Triesen realisiert werden.

Im Jahr 2005 erfolgte als erste Massnahme der Umbau der Landstrasse Vaduz - Triesen im Bereich des Knotens Heuweg. Im Jahr 2006 wurde die Mühleholzkreuzung im Bereich der Gemeindegrenze Schaan/Vaduz ebenfalls umgebaut und mit einer neuen Knotenlichtsignalanlage versehen. In den Jahren 2007 / 2008 / 2009 wurde der Ausbau der Meierhofkreuzung und die Weiterführung der Busspur in Richtung Vaduz bis zum Aukreisel abgeschlossen.

Die Prioritäten im Bereich Schaan / Vaduz / Triesen für die nächsten Jahre liegen in der Umgestaltung der Kreuzung Lochgass/Schimmelgass Vaduz und in der schrittweisen Sicherung von Boden zur späteren Realisierung einer durchgehenden Busspur in Richtung der Zentren auf diesem Strassenquerschnitt.

5.1.2 Autobahnanschluss / Rheinbrücke Vaduz

In den vergangenen Jahren hat das Land Liechtenstein erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Staubildung bei der Autobahnausfahrt Sevelen – Vaduz, respektive auf der Rheinbrücke Vaduz zu verringern. So wurde vor Jahren der

Rheinstrassenkreisel realisiert und der Kreuzungsbereich bei der Rheinbrücke optimiert. Im Jahr 2009 konnte mit der Erstellung einer zusätzlichen Spur an der Zollstrasse und mit dem Bypass beim Rheinstrassenkreisel eine weitere wesentliche Verbesserung der Situation erreicht werden.

Auf Schweizer Seite soll, zur Verbesserung der Langsamverkehrsverbindung Vaduz–Sevelen, Ende 2009 und im kommenden Jahr die bereits 2005 von Liechtenstein angeregte Radwegverbindung vom Werdenberger Binnenkanal bis zum Rheindamm realisiert werden.

Für die weitere Lösung des Problems im Bereich der Autobahnein- und –ausfahrten haben zwischen dem Tiefbauamt und dem Bundesamt für Verkehr ASTRA erste Gespräche stattgefunden. Mit konkreten Ergebnissen ist aber aufgrund der Überlastung des ASTRA erst in einigen Jahren zu rechnen.

Auf Liechtensteiner Seite gilt es, auf der Basis des Mobilitätskonzepts 'Mobiles Liechtenstein 2015' erneut den von den Gemeinderäten von Vaduz und Triesen mehrfach geforderten Bau einer Rheinstrasse Süd von Vaduz nach Triesen einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Der Bau dieses Industriezubringers könnte dazu beitragen, die Stauproblematik während der Morgenspitze in Richtung Liechtenstein, aber auch während der Abendspitze in Richtung Autobahn, wesentlich zu entschärfen und zu einer verbesserten Erschliessung der Arbeitsplätze im gesamten Bereich Vaduz – Triesen und in der Triesner Industrie führen.

5.1.3 Umbau und Neuorganisation des Schaaner Zentrums

Im Schaaner Zentrum konnte im Jahr 2007 der erste Teilabschnitt, die Verbindungsspanne von der Feldkircherstrasse zur Strasse Im Bretscha, provisorisch ausgebaut und als temporärer Bushof, für die Dauer der Bauzeit der Tiefgarage, verwendet werden.

Aufgrund widriger Umstände verzögert sich der Ausbau des zweiten Teilstücks des Grosskreisels von der Strasse Im Bretscha bis zur Bahnhofstrasse um fast ein Jahr. Dennoch konnte im Jahr 2009 aufgrund der Umstellung der Bauphasen während der Sommerferien der Teil des Grosskreisels Im Bretscha vorbereitet werden. Damit ist für die Bauetappe 2010 ein erheblicher Zeitgewinn verbunden. Mit dem Ausbau der weiteren Etappen kann in den Jahren 2011/2012, begonnen werden. Mit der Fertigstellung des gesamten Grosskreisels im Schaaner Zentrum ist allerdings frühestens im Jahr 2012 zu rechnen. Die entsprechenden Termine sind jedoch immer noch vom Projektfortschritt des Bushofs und den parallel in Realisierung befindlichen privaten Bauvorhaben abhängig und werden laufend untereinander koordiniert.

In den Jahren 2009 bis 2010 wird von der Gemeinde Schaan eine erste Etappe der im Verkehrsrichtplan vorgesehenen Parallelstrasse von der Bahnhofstrasse bis zur Steckergasse (Bereich LKW/LLB) realisiert. Damit diese nach Fertigstellung in Betrieb genommen werden kann, muss das Land Liechtenstein vorab noch den Einlenker bei der Steckergasse umbauen. Der anschliessende Rückbau der bestehenden Landstrasse von der Steckergasse bis zum Grosskreisel am Lindenplatz wird vom Land Liechtenstein finanziert. Derzeit laufen die entsprechenden Abklärungen und Vorstudien, damit die Realisierung gemäss Wunsch der Gemeinde allenfalls bereits in den Jahren 2011 und 2012 möglich ist. Es muss allerdings nochmals eingehend untersucht werden, ob der Bau- des Grosskreisels und der Rückbau der Landstrasse im Zentrum finanztechnisch und betrieblich zeitgleich möglich ist. Im Einklang mit dem Mobilitätskonzept ist zudem die Einrichtung einer Busspur im Zentrumsbereich nochmals eingehend zu prüfen.

5.1.4 Industriezubringer Schaan

Mit der Detailplanung und dem Bau des Industriezubringers Schaan als vorgesehene neue Verbindungsstrasse von der Feldkircherstrasse zur Bändererstrasse

zur besseren Erschliessung der Arbeitsplätze in der Schaaner Industrie konnte nach dem abschliessenden Entscheid des Verwaltungsgerichtshofs (VGH) Ende 2008 begonnen werden. Durch den Bau dieser Verbindung können sowohl der Schwerverkehr wie auch der Arbeitspendlerverkehr aus Richtung Nendeln direkt ins Industriegebiet Schaan geführt werden. Die Arbeitsplatzzentren sind dann direkt an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Gleichzeitig werden die Schaaner Wohnquartiere Besch, Zagalzel und Specki vom Durchgangsverkehr sowie die Lindenkreuzung bzw. der künftige Grosskreisel entlastet.

Wie bereits in den vergangenen Jahren ausgeführt worden ist, wurde in den Jahren 2005 und 2006 für dieses Projekt die nötige Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die Regierung stellte im März 2007 die Umweltverträglichkeit des eingereichten Projekts unter Auflagen fest und publizierte die entsprechende Entscheidung. Gegen diese Entscheidung wurde von der LGU und dem VCL fristgerecht Beschwerde eingereicht. Im Februar 2008 trat der Verwaltungsgerichtshof auf die Beschwerde von LGU und VCL ein und wies den Rechtsakt aus formalen Gründen der Regierung zur neuerlichen Entscheidung zurück. Diese stellte in der Folge im Juli 2008 auf der Basis einer den Anforderungen des Umweltverträglichkeitsgesetzes entsprechenden zusammenfassenden Darstellung neuerlich die Umweltverträglichkeit des eingereichten Projektes fest, wogegen die Umweltverbände erneut Beschwerde beim VGH einreichten. Der VGH wies anschliessend im September 2008 die Beschwerden von LGU und VCL ab und bestätigte die Entscheidung der Regierung.

Es ist vorgesehen, dass der Bericht und Antrag betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredits zur Realisierung des Industriezubringers Schaan im November 2009 durch den Landtag behandelt wird.

5.1.5 Erschliessung Industrie Schaan Nord, Bereich Hilti AG

Im Zusammenhang mit der von der Hilti AG Schaan geplanten Erstellung eines neuen Innovationszentrums und der Werkserweiterung inklusive dem Bau eines Parkhauses wurde der gesamte Bereich entlang der Landstrasse Nendeln-Schaan, von der Deponiezufahrt Ställa bis zum Ortseingang Schaan, einer detaillierten verkehrstechnischen Betrachtung unterzogen. Der geplante Ausbau der Hilti AG und die Überlegungen der Gemeinde Schaan in Richtung einer Erweiterung der Industriezone in diesem Bereich bedingen einen Aus- und Umbau der vorhandenen Strasseninfrastruktur. Unter der Federführung des Tiefbauamtes wurde zusammen mit der Gemeinde Schaan und der Firma Hilti AG eine ganzheitliche Verkehrslösung entwickelt, welche die Belange sämtlicher Verkehrsträger - des Langsamverkehrs, des strassen- und schienengebundenen öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs - gleichermassen abdeckt.

Zudem wurde die Ortseinfahrt Schaan untersucht sowie die Verlegung der Deponiezufahrt mitberücksichtigt. Dieses Verkehrskonzept soll parallel zu den Hochbauten der Hilti AG in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt werden.

5.1.6 Sanierung der Essanestrasse in Eschen

Als erste Massnahme wurde im Jahr 2005 die Eintrachtkreuzung in einen Kreisel umgebaut. Die Erfahrungen mit dem neuen Verkehrsregime sind bis heute durchwegs positiv, insbesondere wird die Sicherheit für die Fussgänger immer wieder lobend erwähnt. In der Folge wurde nun in den Jahren 2007 und 2008 die Essanestrasse, welche auf dem Abschnitt vom Eintrachtkreisel zum Prestakreisel infolge Spurrinnenbildung und Instabilitäten des Untergrundes den Anforderungen nicht mehr zu genügen vermochte, saniert. Gleichzeitig bot sich die Möglichkeit, die Essanestrasse bis und mit dem Prestakreisel entsprechend den erhöhten Anforderungen auszubauen. Diese Massnahmen beinhalteten eine Unterbauver-

stärkung und einen tragfähigeren Fahrbahnbelag. Gleichzeitig wurde der Ausbau des beidseitigen Fuss-/ Radwegs weitergeführt und damit dem Langsamverkehrs auf einem weiteren Abschnitt der Essanestrasse Verbesserungen angeboten.

Die Fortsetzung des entsprechenden Umbaus der Essanestrasse muss nun allerdings vorerst zurückgestellt werden. Einerseits ist es für die weitere Umgestaltung wesentlich, eine verbindliche Richtplanung der Gemeinde Eschen für diesen Bereich zu kennen. Andererseits müssen die Prioritäten aufgrund der zur Verfügung stehenden Finanzmittel derzeit anders gelegt werden. Zudem bedingt der vom Tiefbauamt bislang vorgesehene weitere Umbau der Essanestrasse zusätzlichen Landerwerb, was sich in der Praxis als schwierig erweisen kann.

5.1.7 Landstrasse Balzers-Nord

Der im Jahr 2008 begonnene Umbau der Landstrasse Balzers Nord wird in den kommenden Jahren sukzessive bis zur Kreuzung Römerhof fortgesetzt werden. Entlang der Landstrasse werden neu beidseitig Fuss-/Radwege realisiert, was den Komfort und die Sicherheit für Radfahrer wesentlich erhöht. Gleichzeitig wird auch das Dorfbild an diesem Ort durch besondere Sorgfalt in Bezug auf die Gestaltung des Strassenraums und bei der Bepflanzung aufgewertet. Nach zwei erfolgreichen Ausbauetappen in den Jahren 2008/2009 ist für das Jahr 2010 aufgrund der wirtschaftlichen Situation derzeit keine Fortsetzung des Ausbaus geplant. Die entsprechenden Arbeiten können je nach Budgetsituation somit voraussichtlich erst im Jahr 2011 fortgeführt werden.

5.1.8 Landstrasse Ruggell Süd und Erschliessung SZU II

Nach der Realisierung der Torinsel an der Schellenbergerstrasse steht in den kommenden Jahren der letzte verbleibende Landstrassenabschnitt in Ruggell zur Sanierung an. Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse im Zusammenhang mit

den Überlegungen zur Erschliessung des neuen Schulzentrums Unterland II muss der gesamte Abschnitt, vom geplanten neuen Kreisel im Bereich SZU II bis zum Gemeindezentrum, schrittweise und in enger Abstimmung mit der Gemeinde und den Werkbetreibern umgebaut werden. Die Realisierung einer ersten Etappe dieses Projekts wurde aufgrund anderer Prioritäten und bis zum Vorliegen weiterer Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Bau des SZU II bislang zurückgestellt.

5.1.9 Sanierung Engelkreuzung und Bahnübergang Nendeln

Die Fahrbahn an der Engelkreuzung, inmitten des Ortszentrums von Nendeln, ist schon seit längerer Zeit in einem teilweise schlechten Zustand. Zwar wurde die Oberfläche schon mehrfach saniert, die Verkehrslasten an diesem Nadelöhr führen aber in Verbindung mit dem schlechten Untergrund immer wieder zu einer raschen Schadensausbreitung.

Die Engelkreuzung bildet zudem ein Verkehrshindernis für den Schwerverkehr in Richtung der Industriegebiete Nendeln, Eschen und Bendern. Zudem befindet sich direkt im Nahbereich dieser Kreuzung der Bahnübergang an der Rheinstrasse, welcher den Verkehrsablauf zusätzlich behindert.

Bereits in den Siebziger- und Achtzigerjahren wurden immer wieder Anstrengungen zu einer Verbesserung dieser Situation unternommen. Im Bereich der bestehenden Kreuzung ist es aber aufgrund der eng anliegenden Bebauung und den sehr beengten Platzverhältnissen nicht möglich, die Situation nachhaltig zu verbessern. Der Bau einer Eisenbahnunter- oder überführung ist immer wieder am Widerstand der Bevölkerung gescheitert.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (S-Bahn FL.A.CH) wird sich die Situation am bestehenden Bahnübergang nochmals

verschärfen. Es ist zwingend nötig, den niveaugleichen Bahnübergang durch eine niveaufreie Eisenbahnkreuzung zu ersetzen. Im Rahmen der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts und der Abklärungen hinsichtlich der S-Bahn FL.A.CH werden derzeit in einem Beteiligungsprozess unter Einbezug der Gemeinde Eschen/Nendeln und Mauren/Schaanwald mögliche Alternativen erörtert. Ziel ist es, die notwendigen baulichen Massnahmen im Rahmen der geplanten Eisenbahn-Infrastrukturausbauten zu realisieren.

Bis zum definitiven Umbau der Engelkreuzung wird die Fahrbahnoberfläche soweit notwendig jährlich provisorisch repariert. So sind auch im Jahr 2010 entsprechende Massnahmen geplant.

5.1.10 Sanierung der Meierhofstrasse Vaduz – Triesen

Die gesamte Meierhofstrasse befindet sich in einem teilweise schlechten Zustand. Die Strasse weist erhebliche Spurrinnen auf, der Belag ist vielerorts durch die auftretenden Bremskräfte aufgeschoben und geschuppt. Gleichzeitig besteht seitens der Gemeinde und den Werken erheblicher Sanierungs- und Erneuerungsbedarf bei den Werkleitungen. Diese Sanierung soll jährlich fortgeführt werden. Als kurzfristige Massnahme wurde zudem der untere Teil der Meierhofstrasse im Jahr 2006 mit einem provisorischen Deckbelag versehen, um den Erhalt der Befahrbarkeit dieses Strassenabschnitts bis zur definitiven Sanierung zu verlängern.

In den vergangenen Jahren wurde der gesamte Abschnitt auf dem Gemeindegebiet von Triesen, bis kurz vor die Gemeindegrenze von Vaduz, saniert. Nun ist für die Jahre 2010/2011/2012 die Fortführung der Sanierung bis zur Meierhofkreuzung in Vaduz geplant.

5.1.11 Diverse Projekte in verschiedenen Gemeinden

Neben den oben dargelegten grösseren Projekten stehen in den kommenden Jahren selbstverständlich auch immer wieder diverse Strassenraumverbesserungen und Trottoirergänzungen in verschiedenen Gemeinden an. Zu erwähnen sind hierbei besonders nachstehende Projekte, wobei kein Anspruch auf Vollständigkeit besteht:

- Ausbau und Ergänzung des Trottoirs an den Strassen Bongerten, Müssnen und Heragass in Eschen. Hierbei handelt es sich um Massnahmen zur Sicherung bestehender Schulwege. Vor den möglichen Ausbauten ist allerdings jeweils noch der Landerwerb zu erledigen.
- Optimierung des Verkehrsablaufs im Bereich des Autobahnzubringers Haag- Benden. Des Weiteren ist der Erschliessung der ständig wachsenden Zahl von Arbeitsplätzen im Bereich Benden vermehrt Augenmerk zu schenken, um den Verkehrsfluss sowie die Fahrplanstabilität des Linienbusses in Spitzenzeiten aufrecht erhalten zu können.
- Neubau der Landstrasse im Zentrum von Schaanwald nach der Realisierung des Projekts Zuschg durch die Gemeinde Mauren / Schaanwald.
- Trottoirergänzung an der Schlossstrasse und der Rotenbodenstrasse in Triesenberg.
- Strassenumbau und Sanierung der Ortsdurchfahrt Steg innerorts.
- Verbesserung des Radwegnetzes in diversen Bereichen.

5.2 **Schwerpunkte der Abteilung Infrastruktur-Betrieb**

Von Seiten der Abteilung Infrastruktur-Betrieb sind nachfolgende Schwerpunkte vorgesehen:

5.2.1 Sanierung Entwässerung und Strassen im Bereich Gädemi

Auch im Bereich Gädemi in Triesenberg wurde im Jahr 2005 mit einer über mehrere Jahre dauernden Sanierung des gesamten Bereichs begonnen. Bisher wurde die gesamte Strassenentwässerung vom Werkhof Triesenberg nach Gädemi, von Gädemi bis Rizlina und vom Tobelbach nach Gädemi erneuert. Ausstehend ist noch die Erstellung der Strassenentwässerung von Gädemi bis Masescha. Die geregelte Kanalisierung der Strassenwässer ist notwendig, weil die bestehende Strasse durch ein Grundwasserschutzgebiet mit Trinkwasserfassungen führt. Nach der Fertigstellung der Entwässerung werden die Bereiche, die durch Geländeerutschungen arg in Mitleidenschaft gezogen sind, mit einem neuen Fahrbahnbelag versehen. Für das Jahr 2010 ist der Abschnitt Gädemi – Rizlina vorgesehen.

5.2.2 Sanierung der Strasse Steg – Malbun

Die Landstrasse Steg - Malbun muss vom Tunnelportal Steg bis zur Schneeflucht Malbun einer kompletten Sanierung der Beläge und Stützbauwerke unterzogen werden. Auf dieser Strecke sind durch Frost- und Tausalzeinwirkung grosse Teile der Wassersteinpflasterung zerstört. Die Belagsoberfläche weist Frosthebungen und grossflächige Abplatzungen auf. Im Zuge dieser mehrjährigen Sanierung werden die Rand- und Wassersteinpflasterungen sowie die Fahrbahnbeläge ersetzt. Zudem müssen die Stützbauwerke und Kunstbauten auf weiten Strecken saniert werden.

5.2.3 Sanierung der Landstrasse Vaduz – Schaan

Die Landstrasse Vaduz – Schaan wurde in den achtziger und neunziger Jahren komplett erneuert. Mittlerweile haben sich auf weiten Teilen von der Herrengasse in Vaduz bis zur Mühleholzrüfe aufgrund der stetig steigenden Verkehrsbelastung massive Spurrinnen gebildet. Die Fahrbahnoberfläche hat teilweise ihre

Lebensdauer erreicht. Nach Abschluss einiger grösserer Bauvorhaben entlang dieses Strassenabschnitts soll in den kommenden Jahren der Fahrbahnbelag in diesem Bereich erneuert werden.

6. BAUPROGRAMM 2010 (INVESTITIONSPROJEKTE)

6.1 Finanzieller Rahmen des Infrastrukturbauprogramms 2010

Gegenüber dem Vorjahr wurde eine Kürzung des Investitionsbudgets vorgenommen, sodass der Budgetrahmen im Berichtsjahr rund CHF 6.95 Mio. beträgt.

Das Infrastruktur-Bauprogramm im Jahr 2010 beinhaltet die folgenden Projekte:

Im Bereich des ehemaligen Restaurants Samina wurde in den vergangenen zwei Jahren von der Gemeinde Triesenberg ein Neubaukomplex errichtet. Abschliessend wird nun die Landstrasse im Bereich des Neubaus ausgebaut. Der schlechte Fahrbahnzustand und die Realisierung diverser privater Hochbauvorhaben bedingen eine Sanierung und den Umbau der Landstrasse Schaan – Vaduz im gesamten Abschnitt von der Drechslergasse bis zur Hintergass. Zudem wird an der Meierhofstrasse eine weitere Etappe im Bereich des Hotels Meierhof bis zur Gemeindegrenze von Vaduz in Angriff genommen. Nach der vorzeitigen Realisierung der Etappe ‚Bretschastrasse‘ folgt im Schaaner Zentrum der Ausbau der Poststrasse (Verbindungsspanne Im Bretscha bis Bahnhofstrasse) im Bereich der Tiefgarage Bushof und nach Inbetriebnahme des Bushofes noch der definitive Ausbau des momentanen Busprovisoriums. Damit kann voraussichtlich Ende 2010 der Grosskreisel in Schaan provisorisch in Betrieb genommen werden.

In Gamprin/Bendern wird im Bereich der neuen Freizeitanlage ‚Grossabünt‘ eine Torinsel und eine Fuss-/Radwegbrücke erstellt. Dadurch kann an dieser Stelle die Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr merklich gesteigert und eine attraktive Verbindung vom Rheindamm zur Freizeitanlage und zum Radweg Gamprin-Ruggell geschaffen werden. Zudem kann dadurch im Sinne einer Torinsel die Einfahrt ins Siedlungsgebiet verdeutlicht werden.

Der Ausbau der 3. Etappe Nordeinfahrt Balzers wie auch der Ausbau der Landstrasse Mauren – Schellenberg, Bereich Krummenacker, wurde während der Budgetierungsphase aufgrund der Entwicklung der Staatsfinanzen auf die kommenden Jahre verschoben.

6.2 Kostenübersicht

6.2.1 Laufende Projekte

	Erläuterung	Aufwendungen
- Landstrasse Balzers Nord, 2. Etappe	Deckbelagsarbeiten	CHF 150'000
- Landstrasse Vaduz – Triesen, Austrasse	Deckbelagsarbeiten	CHF 250'000
- Grosskreisel Schaan, Bretscha – Bahnhofstrasse	Fertigstellungsarbeiten	CHF 350'000

Neue Projekte (Übersichtspläne 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7)

	Erläuterung	Aufwendungen
- Rotenbodenstrasse, Bereich Samina	Umbau der Landstrasse, Ergänzung Trottoir	CHF 450'000
- Landstrasse Vaduz innerorts, Drechslergasse bis St. Markusgasse	Umbau der Strasse, Erstellung Linksbabbiegespur	CHF 1'200'000
- Grosskreisel Schaan , Feld-	Definitiver Ausbau	CHF 1'000'000

kircherstrasse – Bretscha		
-Landstrasse Schaanwald – Mauren, Torinsel u. Wendplatz	Umbau der Landstrasse, Erstellung Torinsel	CHF 1'200'000
- Landstrasse Bendern-Ruggell, Torinsel Bereich Grossabünt	Umbau der Landstrasse , Erstellung Torinsel	CHF 450'000
- Landstrasse Bendern-Ruggell, Fuss-/Radwegbrücke Grossa- bünt	Neubau Fuss- /Radwegbrücke	CHF 500'000
- Meierhofstrasse, Bereich Ho- tel Meierhof	Neubau der Landstrasse	CHF 800'000

6.2.2 Verkehrsleittechnik / Verkehrserfassung

	Erläuterung	Aufwendungen
- Lichtsignalanlagen	VRA Schaan Zentrum	CHF 200'000

6.2.3 Allgemeines

	Erläuterung	Aufwendungen
- Bodenauslösungen		CHF 400'000
TOTAL		CHF 6'950'000

6.3 Beschreibung der Investitionsprojekte im Jahr 2010

6.3.1 Laufende Projekte

Im Berichtsjahr 2009 wurde eine weitere Etappe der Dorfeinfahrt Balzers Nord ausgeführt. Eine rund 300 m lange Strecke wurde umgebaut und erneuert. Die noch ausstehenden Deckbelagsarbeiten werden witterungsbedingt im Frühjahr 2010 ausgeführt.

Aufwendungen 2010

CHF 150'000

Mit dem Umbau des letzten Teilstücks von der Einmündung Schwefelstrasse bis zum Auskreisel konnte im Jahr 2009 der Umbau der gesamten Landstrasse Vaduz Süd abgeschlossen werden. Durch die konsequente Busbevorzugung mittels Busspur auf der gesamten Strecke vom LOVA-Center bis zum Aukreisel wurde die Fahrzeit für den Öffentlichen Verkehr auf ein attraktives Minimum reduziert. Zudem wurden im gesamten Bereich durch die Anlage von Fuss- und Radwegen die Wegbeziehungen für den Langsamverkehr optimiert. Abschliessend stehen noch Deckbelagsarbeiten an, welche im Spätherbst witterungsbedingt nicht mehr ausgeführt werden können.

Aufwendungen 2010

CHF 250'000

Bedingt durch den Schadenfall beim Bushof-Neubau in Schaan konnten die Betonarbeiten der Tiefgarage erst mit mehreren Monaten Verzögerung ausgeführt werden. Daraufhin hat sich das Tiefbauamt gemeinsam mit der Gemeinde Schaan entschlossen, den verkehrstechnisch heiklen Abschnitt an der Bretschastrasse vorzuziehen und in den Sommerferien 2009 auszuführen. Der auf der Tiefgaragendecke liegende Abschnitt zwischen Bretschastrasse und Bahnhofstrasse kann aber erst Anfang 2010 in Angriff genommen werden. Parallel

dazu wird ab Sommer 2010 das Teilstück Feldkircherstrasse - Bretschastrasse realisiert.

Aufwendungen 2010

CHF 350'000

6.3.2 Neue Projekte

Rotenbodenstrasse Triesenberg, Bereich Samina (Beilage 1)

Technische Daten:

L = 85.00 m, B = 7.00 m + 1x1.50 m

Projekt und Bauleitung:

Ingenieurbüro Hoch & Gassner AG, Triesen

Baubeginn:

März 2010

Fertigstellung:

November 2010

In den Jahren 2008 und 2009 realisierte die Gemeinde Triesenberg am Standort des ehemaligen Restaurants Samina eine Wohnüberbauung. Nach Abschluss dieser Arbeiten werden vom Land wie von der Gemeinde die notwendigen Werkleitungen und der bestehende Strassenkörper erneuert und ergänzt. Das Strassenteilstück im überbauten Perimeter ist baulich in einem sehr schlechten Zustand. Die Werkleitungen wurden bis zur Abzweigung Frommenhausstrasse teilweise schon ergänzt und erneuert. In diesem Bereich wird der Strassenquerschnitt den Standards der vorgängig sanierten Teilstücke angepasst. Im Bereich der Abzweigung Frommenhaus wird zudem mit dem Neubau einer Trottoirverbindung eine weitere seit längerem bekannte Sicherheitslücke im Fusswegnetz der Gemeinde Triesenberg geschlossen.

Zudem wird im nördlichen Bereich der Überbauung eine Wendemöglichkeit für den Richtung Rotenboden verkehrenden Linienbus geschaffen.

Aufwendungen 2010

CHF 450'000

Landstrasse Vaduz innerorts, Drechslergasse bis St. Markusgasse (Beilage 2)

Technische Daten: L = 210.00 m, B = 7.00 m + 2x1.75m

Projekt und Bauleitung: Arbeitsvergabe noch offen,

Baubeginn: März 2010

Fertigstellung: November 2010

Die Landstrasse Vaduz–Schaan, vom Hotel Löwen bis zur Rüfebrücke, wurde in den 80er Jahren erstellt und ist dementsprechend aufgrund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens teilweise in einem baulich schlechten Zustand. In den kommenden Jahren ist geplant, den gesamten Abschnitt sukzessive zu erneuern. Dies beinhaltet die Erneuerung der Fahrbahndecken und Bushaltestellen, den Umbau und die Umrüstung der Knoten und - wo möglich - die Realisierung von Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und zur Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr. In einem ersten Schritt wird der Teilbereich von der Drechslergasse bis zur St. Markusgasse, respektive zur Hintergasse erneuert. Umfangreiche Werkleitungserneuerungen und Ergänzungen sind in diesem Teilbereich notwendig. Im Kreuzungsbereich zur Feldstrasse sind aufgrund des fortgeschrittenen Alters Spurrinnen und erhebliche Verformungen der Fahrbahnoberfläche erkennbar.

Im Rahmen eines Neubaus an der Landstrasse konnte im Bereich der Bushaltestelle ‚Elite‘ in Vaduz der Landerwerb/-tausch für die Erstellung einer Busbucht realisiert werden. Der Haltebereich wird auf der westlichen Strassenseite um eine Fahrspur versetzt und als Bucht mit einem Sonderbordstein ausgeführt. Durch die Neugestaltung der Haltestelle mit dem Modell Kasseler Sonderbord

werden die Bedingungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz umgesetzt. Zudem wird eine den neuesten Standards entsprechende Buswartekabine erstellt. Die östliche Haltestelle wird weiterhin als Fahrbahnhaltestelle ausgelegt und im Rahmen des Projekts behindertengerecht umgestaltet.

Als weitere Etappe wird der Abschnitt zwischen der St. Markusgasse und der Hintergass in Angriff genommen. Dabei geht es primär um die Erstellung einer Linksabbiegespur im Bereich der neuen Coop-Tankstelle, welche auf der südlichen Parzelle des bestehenden Standorts geplant ist. Auch auf diesem Abschnitt sind umfangreiche Ergänzungen und Erneuerungen der Werkleitungen nötig. In diesem Zusammenhang wird die dort befindliche Haltestelle Quäderle zur Haltestelle Löwen verlegt, was für den öffentlichen Verkehr eine weitere Verbesserung darstellt.

Aufwendungen 2010

CHF 1'200'000

Grosskreisel Schaan 1. Etappe Feldkircherstrasse – Bretschastrasse (Beilage 3)

Technische Daten:

L = 90.00 m, B = 6.50 m + 2 x 3.35 m

Projekt und Bauleitung:

Ingenieurbüro Hanno Konrad Anstalt, Schaan

Baubeginn:

März 2010

Fertigstellung:

November 2010

Durch die zeitlichen Verzögerungen bei den Hochbauarbeiten am neuen Bushof mussten verschiedene Teilprojekte im Zentrum von Schaan ebenfalls verschoben werden. So konnte dank der guten Zusammenarbeit mit der Gemeinde Schaan und dem Verständnis der Schaaner Bevölkerung das Teilstück Bretschastrasse in den verkehrsärmeren Wochen der Sommerferien vorgezogen werden. Das für

das Jahr 2009 geplante Bauvorhaben Bretschastrasse bis Bahnhofstrasse wurde auf Frühjahr 2010 verschoben.

Parallel zu den Bauarbeiten des Verbindungsstücks Bretschastrasse bis Bahnhofstrasse wird das derzeit als provisorischer Bushof genutzte Teilstück der definitiven Bestimmung zugeführt. Nach dem Abschluss des Hochbauprojektes ‚Lindenpark‘ wurden die Spundwände, welche für die Tiefgarage notwendig waren, wieder entfernt. Von Seiten der Gemeinde und der Werkleitungsbetreiber werden nun sämtliche Anlagen geprüft und wo notwendig saniert oder ersetzt. Abschliessend wird der Ausbau der Strasse auf die für das Schaaner Zentrum vorgesehenen Standards erfolgen.

Für die verkehrstechnische Erschliessung des Bushofs und der Tiefgarage Bushof Schaan wird an den Ein-/ bzw. Ausfahrten eine neue Lichtsignalanlage installiert. Diese ermöglicht eine priorisierte Ein- und Ausfahrt des Öffentlichen Verkehrs in den Bushof.

Nach Abschluss dieser Arbeiten kann der Grosskreisel in Schaan seinen Betrieb aufnehmen. Der Aus- respektive Umbau der weiteren Etappen erfolgt in den Jahren 2010/2011/2012, sodass mit der definitiven Fertigstellung des gesamten Grosskreisel im Schaaner Zentrum voraussichtlich im Jahr 2012 zu rechnen ist.

Aufwendungen 2010

CHF 1'000'000

Landstrasse Schaanwald-Mauren, Torinsel und Wendeplatz (Beilage 4)

Technische Daten:

L = 240.00 m, B = 6.50 m + 2 x 2.75

Projekt und Bauleitung:

Ingenieurbüro Pius Mündle AG, Mauren

Baubeginn:

März 2010

Fertigstellung:

Oktober 2010

Im Bereich der Dorfeinfahrt Mauren von Schaanwald her kam es in der Vergangenheit mehrfach zu gefährlichen Situationen und Unfällen. Die Ursache dafür war meist überhöhte Geschwindigkeit. Auch seitens der Gemeinde und der Anwohner wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass der grosszügige Querschnitt an dieser Stelle die Strasse zu einer Raserstrecke mache.

Zudem wurde bei der LBA schon seit längerer Zeit eine Wendemöglichkeit für die Linie 11 gesucht. Die bisherige Lösung mit einer Wendemöglichkeit im Industriegebiet Mauren-Schaanwald hat in der Vergangenheit hohe Kosten durch Mehrkilometer verursacht und ist betrieblich alles andere als optimal.

Um die Verkehrssicherheit an der Dorfeinfahrt zu erhöhen, soll im Bereich Josef-Muhr-Weg / Birkahof eine Torinsel mit Fussgängerübergang gebaut werden. Dadurch wird dem Verkehrsteilnehmer der Übergang vom Ausserorts- zum Innerortsbereich verdeutlicht und es kann eine merkliche Temporeduktion sowie eine deutliche Verbesserung der Sicherheit erreicht werden. Gleichzeitig werden zwei neue Bushaltestellen mit behindertengerechten Haltekanten erstellt und das südseitig gelegene Trottoir erweitert. Der nördlich gelegene Fuss-/Radweg wird baulich mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn abgetrennt.

Durch den Bau einer Wendeschleife wird zudem für die LBA eine erhebliche Verbesserung des Liniennetzes erreicht und die Anzahl von Mehrkilometern bei Leerfahrten auf ein notwendiges Minimum reduziert. Damit können erhebliche Einsparungen bei den Betriebskosten erreicht werden.

Aufwendungen 2010

CHF 1'200'000

Landstrasse Bendern-Ruggell, Torinsel Bereich Grossabünt (Beilage 5)

Technische Daten: L = 100 m, B = 6.50 m + 1 x 3.00

Projekt und Bauleitung: Ingenieurbüro Wenaweser & Partner AG, Schaan

Baubeginn: August 2010

Fertigstellung: Dezember 2010

Schon seit längerem bestand bei der Gemeinde Gamprin wie auch bei der Bevölkerung der Wunsch, die Dorfeinfahrt von Ruggell her mittels baulicher Massnahmen umzugestalten und dadurch die Fahrgeschwindigkeit an dieser Stelle zu drosseln. Wie sich im Rahmen einiger in Liechtenstein bereits erfolgreich realisierter Projekte gezeigt hat, kann mit der Anlage einer Torinsel in den Dorfeinfahrtsbereichen der beste Effekt in punkto Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.

Im Rahmen des Neubaus ‚Freizeitanlage Grossabünt‘ durch die Gemeinde Gamprin werden umfangreiche Anpassungen an den Stützmauern, dem Fuss-/Radweg und den Strassenrändern notwendig. Neu wird im Bereich der Einfahrt zur Sport- und Freizeitanlage eine Torinsel den Dorfeingang für sämtliche Verkehrsteilnehmer bewusster machen.

Aufwendungen 2010

CHF 450'000

Landstrasse Bendern Ruggell, Fuss-/Radwegbrücke Grossabünt (Beilage 6)

Technische Daten: L = 120 m, B = 3.00 m

Projekt und Bauleitung: Arbeitsvergabe noch offen

Baubeginn: August 2010

Fertigstellung: Dezember 2010

Die neue Sport- und Freizeitanlage ‚Grossabünt‘ soll aufgrund ihrer regionalen Bedeutung direkt an das internationale Radwegnetz angeschlossen werden. Durch die Bedeutung der Anlage sind betreffend Freizeit-Langsamverkehr hohe Frequenzen zu erwarten, was eine solche Massnahme durchaus rechtfertigt. Es wurden verschiedenste Varianten hinsichtlich Lage und Materialisierung der Brücke geprüft.

Auf Basis der bisher bei ähnlich gelagerten Projekten geübten Praxis werden die Investitionskosten für die Erstellung des Bauwerks zwischen dem Land Liechtenstein und der Standortgemeinde aufgeteilt. Das Land Liechtenstein hat bei der Realisierung die Ferderführung, die Gemeinde Gamprin beteiligt sich an die Investitionskosten anteilmässig. Nach der Realisierung geht die Brücke ins Eigentum der Gemeinde über, welche anschliessend für den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Brücke verantwortlich zeichnet.

Aufwendungen 2010

CHF 500'000

Meierhofstrasse, Bereich Hotel Meierhof (Beilage 7)

Technische Daten: L = 230 m, B = 7.0 m + 2 x 1.75 m

Projekt und Bauleitung: Arbeitsvergabe noch offen

Baubeginn: März 2010

Fertigstellung: September 2010

Die Meierhofstrasse wurde in den vergangenen Jahren sukzessive einer Erneuerung unterzogen. Die schlechten Belagsoberflächen aber auch der Erneuerungsbedarf bei den Randabschlüssen und den Stützbauwerken waren dabei ausschlaggebend für die ausgeführten Massnahmen. Zudem ist von Seiten der Gemeinde wie auch der Werkleitungsbetreiber ein erheblicher Erneuerungsbedarf vorhanden.

Die Gemeinden Vaduz und Triesen planen im Bereich oberhalb des Restaurants Meierhof eine neues Wasserreservoir. Direkt angrenzend an die Strasse soll im Bereich der Gemeindegrenze ein Übergabeschacht gebaut werden. Ab diesem Bauwerk verläuft die neue Wasserleitung in der Strassentrasse bis zum Zusammenschluss an der Meierhofkreuzung. Durch eine korrespondierende Leitung mit dem Reservoir Schlosswald kann der Wasserbezug energetisch genutzt werden. Dies bedingt den sukzessiven Ausbau der Leitung bis zum geplanten Zusammenschlusspunkt an der Einmündung Schwefelstrasse/Meierhofstrasse. In einer ersten Etappe soll zusammen mit der Gemeinde Triesen und den Werkbetreibern der Ausbau im Bereich des Hotels Meierhof bis zur Gemeindegrenze von Vaduz realisiert werden. Der Strassenquerschnitt wird vom Land wie in den Etappen der vergangenen Jahre ausgebaut.

Aufwendungen 2010

CHF 800'000

6.3.3 Verkehrsleittechnik / Verkehrserfassung

Lichtsignalanlagen

Im Rahmen der Erstellung der zweiten Etappe des Grosskreisels in Schaan wird im Bereich der Ausfahrt aus dem Bushof eine Lichtsignalanlage erstellt, welche primär der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs dient. Diese Anlage priorisiert Linienbusse in Richtung Bushof und solche, die den Bushof verlassen, und erlaubt diesen, ohne Behinderung sicher in den Grosskreisel einzufahren. Gleichzeitig wird diese Anlage genutzt, um die Ausfahrt aus der neuen Tiefgarage im Zentrum zu regeln und sicher zu gestalten.

Die Anlage wird mit der neusten Steuerungslogik (Detektorschlaufen, Funkbeeinflussungsmöglichkeiten, Signalgeber mit LED-Technologie der aktuellsten Generation) ausgerüstet. Ausserdem wird auch diese neue Anlage wiederum an das Fernüberwachungssystem für Signalanlagen angeschlossen, was eine rasche Reaktion im Falle von Störungen oder Fernzuriffe im Ereignisfall erlaubt.

Aufwendungen 2010

CHF 200'000

6.3.4 Allgemeines

Bodenauslösungen

Die aus Erfahrungswerten bekannten zur Verfügung gestellten Mittel für Bodenauslösungen werden auch in diesem Jahr benötigt werden.

Aufwendungen 2010

CHF 400'000

Allgemeines und Unvorhergesehenes

Im Laufe eines Jahres stehen immer wieder nicht vorhersehbare Projekte an. Bauvorhaben, die kurzfristig zu realisieren sind, werden durch dieses Sammelkonto abgedeckt. Die Höhe des beantragten Kredites richtet sich nach Erfahrungszahlen vergangener Jahre. Auf Grund der Tatsache, dass es sich hierbei meist um kleine Projekte mit Aufwendungen unter CHF 100'000 handelt, werden diese im Sinne der Anlagebuchhaltung neu über die Laufende Rechnung verbucht.

Aufwendungen 2010

CHF 500'000

7. DIVERSE PROJEKTIERUNGEN

Damit Verkehrsinfrastrukturprojekte zeitgerecht umgesetzt werden können, ist meist eine mehrjährige Vorlaufzeit nötig. Mit den Projektierungsarbeiten für Projekte der Jahre 2011/2012/2013 wird dementsprechend bereits im Jahr 2010 begonnen. Dies betrifft zumeist die Beschaffung der notwendigen Grundlagen, den Landerwerb, die Projektkoordination mit Gemeinden und Fremdwerken sowie die Erarbeitung der Vorprojekte, um die Kosten für das Budget zu ermitteln. Weiters werden über dieses Konto Studien zur Verkehrsorganisation an den Landstrassen in Liechtenstein finanziert.

Konkret sind im Jahr 2010 folgenden Projekte anstehend:

- Landstrasse Balzers Nord
- Landstrasse Ruggell Süd
- Zentrum Schaan, Grosskreisel und Zubringer zum Grosskreisel
- Zentrum Schaan, Rückbau Landstrasse innerorts
- Landstrasse Höfle Balzers
- Landstrasse Schaan – Vaduz, Kreuzung Lochgass
- Landstrasse Schaan – Vaduz, Bereich Löwen bis St. Markusgasse
- Landstrasse Triesen innerorts
- Diverse Kleinprojekte

Aufwendungen 2010

CHF 350'000

8. BAULICHE MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Gemäss Art. 10 Abs. 2 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs, LGBI. 1992 Nr. 62, werden *'Bauliche und technische Massnahmen, die zur Förderung des öffentlichen Verkehrs getroffen werden, namentlich die Errichtung von Haltebuchten, Wartekabinen, Fahrradunterständen, Ampelanlagen und dergleichen sowie deren Unterhalt, ... für das von der Liechtenstein Bus Anstalt betriebene Liniennetz vom Land finanziert'*. Das Tiefbauamt ist für die Planung, Umsetzung und Koordination der entsprechenden Massnahmen zuständig. Anhand einer Mehrjahresplanung mit Prioritätenlisten werden jedes Jahr einige Projekte umgesetzt.

Im Jahr 2010 sind in Absprache mit der LBA und den Standortgemeinden nachstehende Massnahmen geplant:

- Erneuerung Haltestellen Löwen/Elite Vaduz
- Haltestellen Roxy Balzers
- Neubau Haltestellen Ziel Mauren
- Sanierung der Haltestellen Falknis Vaduz
- Sanierung der Haltestelle Fallsbretscha Gamprin
- Erstellung zusätzlicher Fahrgastkabinen und Fahrradständer nach Bedarf sowie Massnahmen zum Werterhalt der bestehenden Kabinen und Anlage-teile (Beleuchtung, Bewegungsmelder, Beschriftung etc.)

Aufwendungen 2010

CHF 350'000

9. **BAULICHE MASSNAHMEN ZUR BEHINDERTENGLEICHSTELLUNG**

Innerhalb der gesetzlichen Übergangsfristen von fünf respektive zehn Jahren müssen sämtliche Infrastrukturen im Verkehrsbereich entsprechend den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen barrierefrei ausgeführt und wo nötig angepasst werden.

Das Tiefbauamt hat bereits vor Jahren eine Inventarisierung der Landstrassen und der über 300 Bushaltestellen vorgenommen, um die Mängel aufzuzeigen und eine Mehrjahresplanung der notwendigen Massnahmen erarbeiten zu können. Dabei wurde strategisch nach ganz bestimmten Kriterien gewichtet:

- 1) Wege, auf denen sich Menschen mit Behinderungen bekannterweise bewegen müssen (nach Angabe des Behindertenverbandes).
- 2) Publikumsattraktive Bereiche bei öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen von grossem öffentlichen Interesse (Dorfzentren, Verwaltungsgebäude, LAK – Wohnheime etc.).
- 3) Wichtige Fussgängerübergänge und Trottoirüberfahrten.
- 4) Hoch frequentierte Bushaltestellen entlang der Hauptlinien und in den Ortszentren.

Nach der Umsetzung und Anpassung dieser wesentlichen Bereiche in den ersten Jahren werden im Rahmen der Übergangsfristen nach und nach sämtliche Verkehrsinfrastrukturanlagen barrierefrei gemacht.

Im Jahr 2010 sind nachstehende Massnahmen geplant:

- Umbau Haltestellen Löwen/Elite Vaduz

- Behindertengerechter Umbau Haltestellen Roxy Balzers
- Neubau Haltestellen Ziel Mauren
- Sanierung der Haltestellen Falknis Vaduz
- Umbau der Haltestelle Fallsbretscha Gamprin
- Fortsetzung der Markierung der Einstiegbereiche bei den Bushaltestellen
- Lokale Anpassungen bei diversen Fussgängerübergängen und Landstrassen in allen Gemeinden

Aufwendungen 2010

CHF 350'000

10. PROJEKTE DER ABTEILUNG INFRASTRUKTUR-BETRIEB IM JAHR 2010

10.1 Finanzieller Rahmen des baulichen Unterhalts im Jahr 2010

Die Konten ‚Unterhalt von Strassen‘ und ‚Unterhalt von Brücken und Stützbauten‘, die Teil der Laufenden Rechnung sind, werden auf CHF 3,7 Mio. reduziert. Schwerpunkte der Tätigkeit des Strassenunterhalts bilden im Berichtsjahr zwei Strassenerneuerungen im Liechtensteiner Oberland und eine Sanierung im Liechtensteiner Unterland. Im Rahmen des Unterhalts der Brücken und Stützbauten werden wiederum diverse, durch die Frost- / Tausalzbeanspruchung in Mitleidenschaft gezogene Mauerkronen saniert. Zudem ist die Sanierung des Alten Tunnels auf Gnalp vorgesehen.

10.2 Kostenübersicht

Es handelt sich bei den Unterhaltsprojekten um eine rollende Planung, welche situativ jeweils den neuen Gegebenheiten angepasst werden muss. Die vorliegende Aufstellung muss deshalb je nach Verlauf der Wintermonate und plötzlich auftretender, nicht im Voraus absehbarer Schäden, allenfalls im Laufe des Jahres korrigiert werden.

10.2.1 Belagsreparaturen Oberland

- Triesenberg:	Bereich Gädemi - Masescha	
	Neue Strassenentwässerung	CHF 400'000
- Triesenberg:	Triesenberg Frommenhaus	
	Strassensanierung	CHF 400'000
Total Oberland		CHF 800'000
		=====

10.2.2 Belagsreparaturen Unterland

- Eschen:	Rosenbühler Strassensanierung	CHF 600'000
-		
Total Unterland		CHF 600'000
		=====

10.2.3 Allgemeines / Kleinprojekte

Allgemeines und Kleinprojekte CHF 1'000'000
 (Diese Position beinhaltet neu auch den Betrag für Allgemeines und
 Unvorhergesehenes, welcher früher Bestandteil der Investitionsrech-
 nung war.)

=====	
Total Strassenunterhalt	CHF 2'400'000
=====	

10.2.4 Brückenunterhalt

Sanierung von Brücken und Stützbauwerken	CHF 1'300'000
=====	

Vorgesehen sind folgende Massnahmen:

Triesenberg: Steg-Malbun, Sanierung Kordon
 Triesenberg: Altes Tunnel Gnalp, Sanierung Portal
 Triesenberg: Frommenhaus, Sanierung Kordon
 Schaan: Schaan-Planken, Sanierung Kordon
 Mauren: ÖBB Überführung Schaanwald, Sanierung Oberbau
 Diverses: Diverse kleinere Reparaturen

11. GESAMTBETRACHTUNG UND AUSBLICK

Gesamthaft werden im Berichtsjahr 2010 für Verbesserungen, Neubauten und Sanierungen der Verkehrsinfrastruktur CHF 10.6 Mio. veranschlagt. Dies entspricht einer Reduktion beinahe CHF 2.0 Mio. gegenüber dem Budget des Vorjahres, was als kurzfristige Massnahme aufgrund des aktuellen wirtschaftlichen Gesamtsumfelds zu begründen ist. Die in den vergangenen Jahren für den Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur jährlich investierten Beträge stellen zur Sicherung und für den Werterhalt der wertvollen Verkehrsinfrastruktur das absolute Minimum dar. Geht man von dem im Rahmen der Anlagebuchhaltung neuerlich ermittelten Wiederbeschaffungswert unserer Strassen- und Kunstbauteninfrastruktur von über 600 Mio. CHF aus, so müssten jährlich zwischen 12 und 15 Mio. CHF für den Neubau und die Sanierung dieser Infrastrukturen aufgewendet werden.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle den Bericht und Antrag betreffend die mittelfristige Planung des Neubaus und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Liechtenstein für das Jahr 2010 in Behandlung ziehen und dem beiliegenden Finanzbeschluss die Zustimmung erteilen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

III. REGIERUNGSVORLAGE

Finanzbeschluss

vom ...

über die Genehmigung von Krediten für Verkehrsinfrastrukturverbesserungen und -neubauten im Jahre 2010

Der Landtag hat in seiner Sitzung vom beschlossen:

Art. 1

Für Verkehrsinfrastrukturverbesserungen und -neubauten im Jahre 2010 werden folgende Einzelkredite bewilligt:

Laufende Projekte

	Erläuterung	Aufwendungen
- Landstrasse Balzers Nord, 2. Etappe	Deckbelagsarbeiten	CHF 150'000
- Landstrasse Vaduz – Triesen, Austrasse	Deckbelagsarbeiten	CHF 250'000
- Grosskreisel Schaan, Bretscha	Fertigstellungsarbeiten	CHF 350'000

– Bahnhofstrasse		
------------------	--	--

Neue Projekte (Übersichtspläne 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7)

	Erläuterung	Aufwendungen
- Rotenbodenstrasse, Bereich Samina	Umbau der Landstrasse, Ergänzung Trottoir	CHF 450'000
- Landstrasse Vaduz innerorts, Elite bis St. Markusgasse	Umbau der Strasse, Erstellung Linksbabbiegespur	CHF 1'200'000
- Grosskreisel Schaan , Feldkircherstrasse – Bretscha	Definitiver Ausbau	CHF 1'000'000
-Landstrasse Schaanwald – Mauren, Torinsel u. Wendplatz	Umbau der Landstrasse, Erstellung Torinsel	CHF 1'200'000
- Landstrasse Benden-Ruggell, Torinsel Bereich Grossabünt	Umbau der Landstrasse , Erstellung Torinsel	CHF 450'000
- Landstrasse Benden-Ruggell, Fuss-/Radwegbrücke Grossabünt	Neubau Fuss-/Radwegbrücke	CHF 500'000
- Meierhofstrasse, Bereich Hotel Meierhof	Neubau der Landstrasse	CHF 800'000

Verkehrsleittechnik / Verkehrserfassung

	Erläuterung	Aufwendungen
--	-------------	--------------

- Lichtsignalanlagen	VRA Schaan Zentrum	CHF 200'000
----------------------	--------------------	-------------

Allgemeines

	Erläuterung	Aufwendungen
- Bodenauslösungen		CHF 400'000
TOTAL		CHF 6'950'000

Art. 2

1) Die Regierung wird ermächtigt, innerhalb des Rahmenkredites und innerhalb der in Art. 1 angeführten Ausbauvorhaben notwendige Umstellungen im Ausbaugrad der einzelnen Teilabschnitte vorzunehmen.

2) Die Regierung wird ermächtigt, im Rahmen der unter Art. 1 bewilligten Mittel von CHF 400'000 den notwendigen vorsorglichen Bodenerwerb vorzunehmen.

Art. 3

Der Finanzbeschluss tritt am Tage der Kundmachung in Kraft.