

BERICHT UND ANTRAG DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

BETREFFEND
DEN BAU UND DIE SANIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN
LIECHTENSTEIN

(VERKEHRSINFRASTRUKTURBERICHT 2026)

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

Nr. 91/2025

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	7
Zuständiges Ministerium	8
Betroffene Stelle.....	8
I. BERICHT DER REGIERUNG	9
1. Ausgangslage	9
2. Grundlagen Strassenbauprogramm 2026.....	11
2.1 Mobilitätskonzept 2030	11
2.2 Spezifische Konzepte.....	12
2.2.1 Busbevorzugungskonzept	12
2.2.2 Grünflächen entlang Landstrassen	13
2.2.3 Hauptradroutennetz	13
2.3 Zustand der Verkehrsinfrastrukturanlagen.....	18
2.3.1 Strasseninfrastruktur	18
2.3.2 Kunstbauten	21
2.4 Mehrjahresplanung und Terminierung der Massnahmen.....	23
3. Strassenbauprogramm 2026	25
3.1 Strassenneubau.....	25
3.1.1 Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendeplatz mit beidseitigem Radweg.....	26
3.1.2 Schaanwald-Tisis, Digitalisierung Zollamtsplatz Schaanwald	27
3.1.3 Triesen Landstrasse, Industriekreisel-Maschlina	28
3.1.4 Triesen Landstrasse, Industriekreisel.....	29
3.1.5 Eschen Essanestrasse, Radstreifen Gossmadpark	30
3.1.6 Bendern Schaaner Strasse, Fussgängerquerung Under Atzig.....	31
3.1.7 Sanierung Bendern-Ruggell, Jedergass - Badäl	32
3.1.8 Sanierung Bendern-Ruggell, ARA - Mühlegass, Ausbau 2025.....	32
3.1.9 Ruggeller Strasse, Schwibboga-Kreisel, Anpassung Fussweg.....	33

3.1.10	Sanierung Bendern-Ruggell, ARA - Mühlegass, Ausbau 2026.....	34
3.1.11	Vaduz Zollstrasse, Durchlass Irkalesbach.....	35
3.1.12	Ruggell Schellenbergstrasse, Steinbruch bis Loch	36
3.1.13	Triesenberg Schlossstrasse, Waldrand-Haldastrasse, Neubau Trottoir	38
3.1.14	Vaduz Bergstrasse, Schlossareal	38
3.1.15	Triesenberg Grosstweg, Brücke Kleinsteg-Kirchle	40
3.1.16	Schaan Feldkircherstrasse, Spritzwerk bis Hiltikreisel	41
3.1.17	Triesen Landstrasse, Hoval (Pflugstrasse) bis Industriekreisel.....	42
3.1.18	Triesen Landstrasse, Knoten Bächlegatter	43
3.1.19	Modernisierung/Erweiterung Eisenbahnkreuzungen in Schaan und Nendeln	44
3.2	Unterhalt von Strassen.....	44
3.2.1	Vaduz Äulestrasse, Adlerkreisel bis Regierungsgebäude	46
3.2.2	Nendeln Rheinstrasse, Bahnübergang bis Engelkreuzung...	47
3.2.3	Ruggell Landstrassenkreisel	47
3.2.4	Bendern Schwibboga-Kreisel	49
3.2.5	Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Franz-Josef-Oehri-Strasse bis Meldina	50
3.2.6	Eschen, Kohlplatz bis Poppers.....	51
3.2.7	Schaan Plankner Strasse, Galerie bis Kappile	52
3.2.8	Triesenberg Frommenhausstrasse, Im Frommenhaus bis Raibühel	53
3.2.9	Steg – Malbun, Brücke Stachler bis Jugendheim	54
3.2.10	Mauren Rietstrasse, Vogelparadies bis Feldstrasse	55
3.2.11	Belagsreparaturen.....	55
3.2.12	Diverse kleine Projekte	55
3.2.13	Strassenneubau (Infrastruktur Bau)	56
3.3	Unterhalt von Brücken und Stützbauten	56
3.3.1	Rheinbrücke Vaduz-Sevelen.....	58
3.3.2	Triesenberg Rotenbodenstrasse, Projekt Tobelbach.....	59
3.3.3	Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Guschgerbach	60
3.3.4	Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Stachlertobel	61
3.3.5	Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Stachlerbach	62
3.3.6	Triesenberg Abzweiger Bergstrasse/Rotenbodenstrasse, Ankerersatz	62
3.3.7	Triesenberg Malbunstrasse, Lehenbrücke Gitzihöll, Brücken Rufenen u. Tieftobel	63
3.3.8	Unterhalt von diversen Stützmauern	64
3.3.9	Diverse kleine Reparaturen.....	64

3.3.10	Diverse Untersuchungen.....	64
3.3.11	Triesenberg, Frommenhausstrasse, Bankettsicherung	64
3.4	Bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	65
3.4.1	Ausbau und Unterhaltsarbeiten	65
3.4.2	Busbevorzugungsmassnahmen.....	66
3.5	Bauliche Massnahmen zur Behindertengleichstellung.....	66
3.5.1	Kleinprojekte / Honorare / taktile Markierungen / Beiträge	68
4.	Grosse Ausbauprojekte und Neuanlagen	68
4.1	Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen	68
4.2	Rheinübergang Vaduz-Sevelen	70
4.2.1	Vaduz Rheinbrücke, Teilausbau Wechselspur	70
4.2.2	Vaduz Rheinbrücke, Vollausbau.....	71
4.3	Rheinübergang Bendern-Haag	71
4.3.1	Neuorganisation Verkehrsführung Unterbendern (Knoten Bendern).....	72
4.3.2	Fuss- und Radweg Brücke Bendern-Haag	74
4.3.3	Neubau Rheinbrücke Bendern-Haag	75
4.4	Busspur und Radweg Zuschg bis Zoll in Schaanwald	76
5.	Weitere Studien und Projekte	78
5.1	Strassengesetz	78
5.2	Projekt Raum und Mobilität 2050.....	80
5.3	Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg-Liechtenstein	81
5.4	Sicherung und Aufwertung der Wildtierkorridore.....	81
5.5	Nachhaltigkeit im Tiefbau	82
5.6	Informationssystem Baustellen und Verkehr	82
6.	Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit, Ressourceneinsatz und nachhaltige Entwicklung	83
6.1	Neue und veränderte Kernaufgaben	83
6.2	Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	83
6.3	Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	84
II.	ANTRAG DER REGIERUNG	86

Beilagen

- ATG Übersicht Verkehrsinfrastrukturprojekte 2026

ZUSAMMENFASSUNG

Der jährlich erstellte Verkehrsinfrastrukturbericht ist ein Bestandteil der Budget- und Finanzplanung für den Bereich der Neubauten und der Instandsetzungen der übergeordneten, staatlichen Verkehrsinfrastruktur.

Der Unterhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur sind wichtige staatliche Aufgaben, die der Abdeckung der heutigen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Wirtschaft dienen. Der aktuell stattfindende Ausbau der Verkehrsinfrastrukturanlagen basiert auf den Vorgaben des Mobilitätskonzepts 2030. Im Laufe der Planung und Umsetzung des Konzepts haben die einzelnen Massnahmen einen unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsstand erreicht. Über den Stand der einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030 gibt die Regierung alle zwei Jahre mit einem Monitoringbericht Auskunft.

Der Unterhalt der Landstrassen und der Kunstbauten ist im Hinblick auf deren Werterhalt und Funktionstüchtigkeit von grosser Bedeutung. Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt auf der Basis der regelmässigen Zustandserhebungen. Bei der Erstellung des effektiven Bauprogramms werden neben dem baulichen Zustand auch die Bedürfnisse Dritter berücksichtigt, dies sind insbesondere die Bedürfnisse der Werkleitungsbetreiber, der Gemeinden, der Liechtenstein Wärme usw.

Im vorliegenden Verkehrsinfrastrukturbericht 2026 werden die im Budget des kommenden Jahres vorgesehenen Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur sowie die grösseren Instandsetzungs- und Erhaltungsmassnahmen dargestellt. Weiters wird der Projektstand von grösseren, langfristigen Vorhaben informativ beschrieben.

Im Budget des Jahres 2026 sind für Strassenverbesserungen und -neubauten (Konto 600.501.01) Investitionen in Höhe von CHF 13'500'000 vorgesehen. Damit liegen die budgetierten Investitionen ca. 10% unter dem Vorjahresbudget.

Der Unterhalt von Strassen (Konto 600.314.04) wurde mit CHF 4'350'000 budgetiert, was im Rahmen des Vorjahres liegt.

Der Unterhalt der Kunstbauten (Konto 600.314.05) wird mit CHF 1'900'000 veranschlagt und liegt damit deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt. Dies liegt an der kurzfristig notwendig gewordenen Verschiebung der Sanierung der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen um ein Jahr.

Abschliessend gilt es zu erwähnen, dass keine Gesuche für Investitionskostenbeiträge zu realisierbaren Massnahmen an der Verkehrsinfrastruktur der Gemeinden (Konto 600.562.00) eingegangen sind, weshalb keine Mittel budgetiert wurden.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Bildung

BETROFFENE STELLE

Amt für Tiefbau und Geoinformation

Vaduz, 7. Oktober 2025

LNR 2025-1433

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident

Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend den Bau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Liechtenstein (Verkehrsinfrastrukturbericht 2026) zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

Die Ausgangslage des Verkehrsinfrastrukturberichts 2026 entspricht derjenigen des Mobilitätskonzepts 2030 und auch derjenigen, welche jeweils in den Monitoringberichten zum Mobilitätskonzept 2030 dargestellt wurde.¹

Im Mobilitätskonzept 2030² wurde aufgezeigt, wie den Herausforderungen im Bereich des Verkehrs begegnet werden soll. Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen

¹ Siehe Kapitel 2.1 im Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte (Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2023), BuA Nr. 60/2024.

² Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend das Mobilitätskonzept 2030 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte, BuA Nr. 32/2020.

dauert grundsätzlich lange, da die knappen Raumverhältnisse sowie die bestehenden Bebauungen in den Zentren bauliche Lösungen erschweren oder verunmöglichen. Ausserorts werden Neu- und Ausbauten neben den oft schwierigen Landerwerbsverhandlungen auch durch das Bodenerhaltungsgesetz und weitere umweltrechtlichen Vorgaben eingeschränkt oder ausgeschlossen.

Zusätzlich zur generell steigenden Nachfrage nach Mobilität aufgrund des Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums werden zunehmend weitere Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturanlagen gestellt, welche eine Ausweitung dieser Anlagen erforderlich machen. Neben der Schaffung von separaten Verkehrsflächen für Fahrräder und Linienbusse sind dies auch Forderungen nach der Bereitstellung von Flächen für Grünanlagen. Darüber hinaus benötigen auch Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, wie beispielsweise ein Bau von Fussgängerschutzinseln, zusätzliche Flächen, die oft nicht zur Verfügung stehen.

In diesem Umfeld sind Neu- und Ausbauten trotz guter finanzieller Lage vielfach nicht umsetzbar. Auch aus diesem Grund arbeitet die Regierung an der Schaffung eines Strassengesetzes, welches die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau von Strassen für den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fuss- und Radverkehr (FRV) oder den motorisierten Individualverkehr (MIV) verbessern soll. Mit Beschluss vom 11. März 2025 hat die Regierung den Vernehmlassungsbericht betreffend die Schaffung eines Strassengesetzes mit Frist zur Stellungnahme bis 15. Juni 2025 in die Vernehmlassung geschickt. Die Vernehmlassungsergebnisse werden derzeit vom zuständigen Ministerium geprüft. Schwerpunkt der Vorlage bildet die Schaffung eines Bewilligungsverfahrens für Neubauten, in dem auch Anliegerinteressen berücksichtigt werden. Ein weiterer Fokus liegt auf der Neufassung des Enteignungsverfahrens.

Neben der Bewältigung der Herausforderungen bei der Realisierung von Projekten, die aufgrund der erwähnten Faktoren oft nicht oder nur mit grossen

Verzögerungen realisiert werden können, stellt der Unterhalt und die Erneuerung der bestehenden Anlagen eine wesentliche Daueraufgabe dar. In diesem Rahmen wird laufend die vorhandene Verkehrsinfrastruktur verbessert und modernisiert.

Ganz grundsätzlich gilt es zu beachten, dass aus ökonomischen und ökologischen Gründen die Erweiterung des Strassenangebots nicht uneingeschränkt möglich ist. Daher sollte vorrangig – je nach Situation – die Effizienz der bestehenden Verkehrsinfrastruktur optimiert werden. Es werden deshalb auch Massnahmen, wie die Verkehrslenkung mittels Pfortneranlagen oder die angedachte Wechselspurnutzung beim Rheinübergang Vaduz – Sevelen weiterverfolgt. Ebenso soll der Umstieg auf Alternativen zum MIV gefördert werden.

Die Ausbauten und Erweiterungen der Verkehrsanlagen basieren mehrheitlich auf den Vorgaben des Mobilitätskonzepts 2030. Weitere längerfristig notwendige Massnahmen, welche allenfalls einen Ausbau des bestehenden Verkehrsnetzes sowie auch neue Ansätze umfassen sollen, werden im Projekt Raum und Mobilität 2050 entwickelt. Die Regierung hat dieses Vorgehen in der Postulatsbeantwortung betreffend «ein nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» aufgezeigt.³

2. GRUNDLAGEN STRASSENBAUPROGRAMM 2026

2.1 Mobilitätskonzept 2030

Das im März 2020 von der Regierung verabschiedete Mobilitätskonzept 2030 gibt die Massnahmen vor, welche zur Verbesserung der Mobilität im Land Liechtenstein umgesetzt werden sollen. Viele dieser Massnahmen lösen Um- und

³ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Beantwortung des Postulats für ein nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein, BuA Nr. 25/2023.

Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur aus, welche in das Mehrjahresprogramm des Amtes für Tiefbau und Geoinformationen (ATG) einfließen (vgl. Kapitel 2.4). Für diverse Leitprojekte laufen Initialisierungs- und Vorbereitungsarbeiten. Bei anderen befinden sich die Konzepte oder die gesetzlichen Grundlagen in der Vernehmlassung, wie zum Beispiel die Überarbeitung des Hauptradroutennetzes oder die Schaffung eines Strassengesetzes. Einzelne Massnahmen wurden verabschiedet und werden nun umgesetzt, beispielsweise das Busbevorzugungskonzept.

2.2 Spezifische Konzepte

2.2.1 Busbevorzugungskonzept

Die Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts wurde Ende 2022 von der Regierung genehmigt. Darin wurde das ATG beauftragt, die enthaltenen Massnahmen in Abstimmung mit dem Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) und den betroffenen Gemeinden umzusetzen. Dies betrifft bauliche Massnahmen (bestehende/neue Busspuren), betriebliche Massnahmen (Lichtsignalsteuerungen) sowie weitere flankierende Massnahmen zur Lenkung des MIV im Verkehrsnetz. Unterteilt wurden die Massnahmen in vier Umsetzungskategorien. Die «Sofortmassnahmen» beziehen sich auf kurzfristig umsetzbare und überprüfbare Massnahmen, die auf Stufe der Schwachstellen hoch priorisiert sind. Einige Sofortmassnahmen wurden bereits umgesetzt, insbesondere Optimierungen an bestehenden Lichtsignalanlagen zugunsten der ÖV-Priorisierung, sowie ein Testversuch zu Haltestellen/-buchten ohne Überholmöglichkeiten.⁴ Weitere Massnahmenpakete umfassen Anpassungen an Verkehrsknotenpunkten, beispielsweise durch neue Lichtsignalanlagen, um den Bus gezielt priorisieren zu können, und die Verlängerung und den Neubau von Busspuren.

⁴ Die konkret für diese Sofortmassnahmen budgetierten Mittel sind in Kapitel 3.4 des vorliegenden Berichts und Antrags kommentiert.

2.2.2 Grünflächen entlang Landstrassen

Basierend auf dem Konzept für nachhaltige Grünflächen entlang von Landesstrassen⁵, welches auf die Vereinbarkeit einer erhöhten Biodiversität und die Minderung von Klimafolgen abzielt, prüft das ATG bei allen Projekten bereits in einem frühen Stadium das Potential für die Erstellung von Grünflächen, sodass die Bepflanzungen als Projektbestandteile mitgeplant werden. Mit dieser Vorgehensweise lässt sich quantitativ und qualitativ eine Verbesserung erzielen. Der Spielraum ist jedoch begrenzt, da die Rahmenbedingungen, wie etwa fehlende Landreserven, den Handlungsspielraum einschränken. Zudem müssen die verkehrliche Leistungsfähigkeit bei Hauptachsen sowie die Verkehrssicherheit generell bei der Gestaltung des Strassenraums bevorzugt behandelt werden.

Durch die zunehmenden Grünflächen in der Verantwortung des ATG erhöhen sich auch die personellen Aufwendungen in der Grünpflege laufend. Bei Fremdvergabe der Pflegearbeiten wird der Finanzbedarf im Unterhaltskonto zunehmend höher ausfallen.

2.2.3 Hauptradroutennetz

Gestützt auf die Massnahmen 1.10 bis 1.13 des Mobilitätskonzepts 2030 der Regierung überarbeitet das AHR das Hauptradroutennetz auf konzeptioneller Ebene. Dabei sollen Lückenschlüsse im Hauptradroutennetz vorgenommen (1.10), das Hauptradroutennetz erweitert (1.11), das Hauptradroutennetz bezüglich Rad-schnellwege überprüft bzw. ergänzt (1.12) sowie Radwege in Hanglagen überprüft und erweitert werden (1.13).

⁵ Das Konzept kann unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.llv.li/serviceportal2/amtstellen/amt-fuer-tiefbau-und-geoinformation/pdf-llv-atg-bericht-konzept-nachhaltige-gruenflaechen-entlang-landesstrassen-19-04-2023-cp.pdf>.

Das Routennetz für den Alltagsradverkehr bzw. den Pendlerverkehr sowie für den Freizeitradverkehr wurde überarbeitet. Der Fokus wurde sowohl auf direkte und schnelle Verbindungen für die Routen des Alltags- und Pendlerverkehrs und auf landschaftlich und fahrerlebnisbezogene Routen für den Freizeitradverkehr gelegt. Für letzteres konnten mehrheitlich die bereits bestehenden Routen übernommen werden.

Ab Mitte 2024 fanden individuelle Gemeindegespräche statt, bei denen die damaligen Netzentwürfe, die grundlegenden Ausbau- und Angebotsstandards sowie die jeweils in einer Gemeinde vorgesehenen Massnahmen besprochen wurden. Dabei wurde auch ein Vorschlag für ein neues Finanzierungsmodell für die Erstellung und den Unterhalt der Radverkehrsinfrastruktur vorgestellt. Der Einbezug der Gemeinden ist besonders relevant, da zahlreiche Radwege über Feldwege im Gemeinde- oder Privateigentum oder entlang von Gemeindestrassen verlaufen sollen.

Die Rückmeldungen der Gemeinden aus diesen Gesprächen wurden bis Herbst 2024 in die Konzeptunterlagen eingearbeitet und das Konzept anschliessend in eine offizielle Vernehmlassung geschickt, deren Rückmeldungen nun analysiert werden. Unter Einbezug der Arbeitsgruppe und des strategischen Lenkungsausschusses wird entschieden, wie mit den konkreten Änderungsanträgen aus der Vernehmlassung umgegangen wird.

Zeitgleich fanden weitere verwaltungsinterne Besprechungen statt, in denen diverse weitere Fragestellungen thematisiert wurden. Unter anderem wurden mit dem Amt für Umwelt (AU) konfliktbehaftete Radrouten diskutiert und das weitere Vorgehen bezüglich einer strategischen Umweltprüfung skizziert. Zudem wurden Anpassungen vorgenommen, um den konzeptionellen Charakter des Hauptradroutenkonzepts zu verdeutlichen. Für die neu zu erstellenden Radwegverbindungen, insbesondere ausserhalb der Bauzone, werden nach der Verabschiedung des Hauptradroutenkonzepts für konfliktbehaftete Routen detaillierte

Variantenstudien erforderlich werden. Erst dann kann die Routenführung unter Berücksichtigung der umweltrechtlichen Vorgaben sowie der Eigentumsverhältnisse konkretisiert werden. Bei der Realisierung von neuen direkten Radwegen sind dieselben Herausforderungen und Realisierungszeiten wie beim Aus- oder Neubau von Verkehrsanlagen allgemein zu erwarten.

Vorgezogene Projektierungen

Obwohl die Überarbeitung des Hauptradroutennetzes noch nicht abgeschlossen ist, wird das Radwegnetz laufend verbessert und einige im Hauptradroutenkonzept vorgesehene Massnahmen vorzeitig umgesetzt. Da die vollständige Finanzierung des Baus von Hauptradrouten durch die Landesverwaltung abseits von bestehenden Landstrassen derzeit noch keine Gesetzesgrundlage hat, beschränken sich die Massnahmen auf Hauptradrouten entlang bestehender Landstrassen, wo die Verbesserung im Zuge von ohnehin notwendigen Erneuerungsarbeiten stattfinden. In diesem Zusammenhang sind die folgenden Projekte zu erwähnen:

Radwegverbindung Hilti Schaan – Nendeln

Nachdem lange unklar war, ob die Hauptradroute, wie ursprünglich geplant, auf der Westseite des ÖBB-Trassees im Bereich Schwabbrünnen verlaufen kann, wird die Hauptradroute, insbesondere aufgrund der Vorbehalte der Wildhut, nun entlang der Landstrasse im bestehenden Strassenquerschnitt geführt. Mit Vorliegen des Entscheids betreffend die Routenführung wird ein abgetrennter Rad- und Fussweg im Rahmen der überfälligen Erneuerung der Strasse realisiert. Der Bau der ersten Etappe erfolgt im Jahr 2025, die zweite Etappe ist für 2026 vorgesehen. Die dritte und letzte Etappe wird voraussichtlich im Jahr 2027 realisiert werden.

Erweiterung Hauptradrouthenetz, Schaanwald Zuschg – Zoll

Für die zukünftige Ausgestaltung der Vorarlberger-Strasse in Schaanwald im Abschnitt von Zuschg bis zum Zollamt sind eine Busspur in Richtung Feldkirch sowie verbesserte Radwegverbindungen geplant. Diese Radwegverbindung ist als Hauptradroute klassifiziert und bildet einen Lückenschluss zwischen dem Zollamt Schaanwald und dem Radweg im Bereich der Sägenstrasse (ehemalige Bahnhaltestelle Schaanwald). Ziel ist die Schaffung eines Radwegs als Hauptradroute, die den Alltagsradverkehr sicher, komfortabel und grenzüberschreitend ermöglicht. Das Radverkehrspotential zwischen Liechtenstein und Österreich soll besser ausgeschöpft und sowohl für Pendler als auch für Freizeitnutzer attraktiver werden. Der Radweg soll getrennt von der stark frequentierten Hauptstrasse verlaufen und nach den aktuellen Ausführungsstandards gestaltet werden, um Gefahrensituationen unter den Verkehrsteilnehmern zu vermeiden. Durch das eigene Trasse und geeignete Querschnitte kann die Sicherheit und der Komfort für Radfahrende deutlich erhöht werden.

Das neue Hauptradrouthenteilstück ist Bestandteil des in Kapitel 4.4 beschriebenen Projekts «Busspur und Radweg Zuschg - Zoll Schaanwald».

Radweg Gamprin – Ruggell

Der Entsorgungszweckverband der Gemeinden Liechtensteins (EZV) erstellt entlang der Landstrasse zwischen Benden und Ruggell eine neue Abwasserpumpleitung. Diese verläuft abschnittsweise unter dem bestehenden Radweg. In anderen Abschnitten muss der Radweg während der Bauzeit als provisorische Fahrspur für den MIV genutzt werden, weshalb er auf diesen Teilstrecken ohnehin neu angelegt werden muss. Im Zuge dieser Arbeiten wird der im Gegenverkehr genutzte Radweg von 2.50 m auf 3.00 m verbreitert. Die Bauarbeiten erfolgen in Abstimmung

mit den Werkleitungsbauten und werden entsprechend dem Fortschritt des Strassen- und Werkleitungsausbaus durchgeführt.

Fuss- und Radwegbrücke in Ruggell – Sennwald

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Industriekreisels in Ruggell wurden auch die Radwegverbindungen verbessert. Zudem wird im Zuge der Erneuerung des Anschlusses Sennwald/Ruggell an die A13 eine verbesserte Radwegführung umgesetzt. Als Lückenschluss ist nun die Verbesserung des Rheinübergangs vorgesehen. Nach der Festlegung eines optimalen Standorts für die Erstellung einer Fuss- und Radwegbrücke führten die Standortgemeinden Ruggell und Sennwald im Jahr 2025 einen Projektwettbewerb durch. Das Projekt wurde als A-Massnahme beim Agglomerationsprogramm der fünften Generation eingegeben. Die Zuständigkeit für die Fuss- und Radwegbrücke liegt bei den Standortgemeinden. Das ATG sowie das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen sind unterstützend tätig.

Fuss- und Radwegbrücke in Bendern – Haag

Analog den bereits erwähnten Abklärungen in Ruggell wird auch für die Verbindung Bendern – Haag ein optimaler Brückenstandort gesucht. Da hier auf der Schweizer Seite die Radverkehrsführung noch nicht geklärt ist, gestaltet sich die Aufgabe schwieriger. Die Zuständigkeit bzw. Federführung liegt auch bei dieser Fuss- und Radverbindung bei den Standortgemeinden Gamprin und Sennwald. Das Projekt wurde als B-Massnahme beim Agglomerationsprogramm der fünften Generation eingegeben.

Radwegverbindung Schaan – Planken

Das Trasse der Planknerstrasse soll im Zuge des ohnehin in den kommenden Jahren erforderlichen Erneuerung der Kunstbauten derart verbreitert werden, dass zukünftig neben der bergwärts verlaufenden Fahrspur ein kombinierter Fuss- und

Radweg für die bergwärts fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrer geschaffen werden kann. Durch den Ausbau wird dem im Radroutenkonzept enthaltenen Anliegen zur Schaffung von Radwegen in Hanglagen Rechnung getragen. In den Jahren 2024 und 2025 konnten bereits zwei Abschnitte realisiert werden. Für die Jahre 2026 und 2027 sind keine Bauarbeiten vorgesehen, da aufgrund des Rückzugs der vierten Generation des Agglomerationsprogramms für diesen Zeitraum keine finanziellen Beiträge beantragt werden können. Die bisherigen Ausbaustapen wurden als Ersatzprojekte durch die dritte Generation des Agglomerationsprogramms bezuschusst. Der Weiterbau ab 2028 wurde als A-Massnahme in der fünften Generation des Agglomerationsprogramms angemeldet. Durch einen Baubeginn vor 2028 würden die beantragten Gelder aus dem Agglomerationsprogramm verfallen, weshalb auf einen weiteren Ausbau vorerst verzichtet wird.

Investitionskostenbeiträge Radverkehrsinfrastruktur

Gemäss Beschluss der Regierung aus dem Jahr 2014 entrichtet das Land im Rahmen des bewilligten Voranschlags zur Förderung von Projekten für den Ausbau des Hauptradrouthenetzes, welche durch die Gemeinde realisiert werden, einen Subventionsbeitrag von 50% an die Erstellungskosten. In der Vernehmlassung des Hauptradrouthenetzes wurde den Gemeinden eine vollständige Kostentragung der Neu- und Ausbaubaukosten bei Hauptradrouthen durch das Land vorgeschlagen. Für das Jahr 2026 sind keine Anträge der Gemeinden mit Aussicht auf Realisierung eingegangen, weshalb auch keine Mittel budgetiert werden.

2.3 Zustand der Verkehrsinfrastrukturanlagen

2.3.1 Strasseninfrastruktur

Verkehrsinfrastrukturbauten haben aufgrund der grossen Beanspruchung eine begrenzte Lebensdauer. Sie sind hohen Verkehrsbelastungen und ständig wechselnden Witterungseinflüssen und grossen Temperaturschwankungen ausgesetzt. Vor

allem ältere Strassenaufbauten genügen den heutigen Ansprüchen mit den hohen Belastungen durch den Schwerverkehr, den ÖV-Frequenzen sowie den grossen Verkehrsmengen nicht mehr, da sie nach den zum Bauzeitpunkt geltenden Normen bezüglich Verkehrsaufkommen gestaltet und dimensioniert wurden.

Der Fahrbahnzustand verschlechtert sich über die Lebensdauer nicht linear. Daher ist eine laufende Erfassung des baulichen Zustands notwendig.

Durch eine regelmässige Erfassung des Zustands können Schäden frühzeitig erkannt und behoben werden. Dies ist besonders wichtig, da Strassenerneuerungen nicht kurzfristig und unkoordiniert durchgeführt werden können. Der Zustand der Strasse ist eine wichtige Grundlage für die Planung und Terminierung der Sanierungsmassnahmen und bildet eine wichtige Basis für das Bauprogramm, die jährliche Budgetierung und die Mehrjahresplanung.

Eine jährliche Beurteilung des Fahrbahnzustands von einem Drittel des Strassennetzes durch das ATG hat sich bewährt. Somit wird jeder Strassenabschnitt alle drei Jahre neu beurteilt und die Zustandsdaten einer bestimmten Verkehrsinfrastruktur sind maximal drei Jahre alt.

Die Klassifizierung der Schäden erfolgt nach definierten Kriterien. Die visuelle Inspektion und Beurteilung werden immer von denselben Personen ausgeführt, damit die Resultate über mehrere Jahre vergleichbar sind. Die Befunde werden in der Datenbank Road Management System (RMS) erfasst und können in einem geografischen Informationssystem (GIS) je nach Fragestellung aufbereitet und ausgewertet werden. Zusätzlich wird ein Messfahrzeug mit einem Laserscanner zur vollflächigen Messung von Unebenheiten und Spurrinnen eingesetzt.

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Entwicklung des Strassenzustands über die vergangenen Jahre. Trotz der im Vergleich zur Gesamtlebensdauer einer Strasse relativ kurzen Beurteilungsphase seit Beginn der systematischen Erfassung im Jahr

2013 lassen sich erste Trends aufzeigen. Aufgrund des oben beschriebenen Alterungsprozesses können – und sollen – nicht alle Strassen neuwertig sein und der Kategorie «gut» zugehören. Denn insbesondere aus Nachhaltigkeitsgründen ist es sinnvoll, Strassenabschnitte mit «ausreichendem» Zustand zu betreiben, bis eine Sanierung wirklich notwendig ist. Ein vorsorglicher Ersatz von noch gebrauchstauglichen Infrastrukturen vor dem Erreichen der Lebensdauer ist vielfach unwirtschaftlich und ökologisch nicht sinnvoll.

Die Abbildungen 1 und 2 zeigen auf, dass in den letzten Jahren der Zustand der liechtensteinischen Landstrassen aufgrund der durchgeführten Erneuerungsmassnahmen in einem ausgewogenen Verhältnis gehalten werden konnte. Die als «schlecht» taxierten Teilstücke konnten seit 2013 um über 75% reduziert werden. Mit dem Strassenabschnitt Schaan - Bendern ist bei der letzten Bewertung ein längerer Strassenabschnitt ausserorts von einem ausreichenden Zustand in den kritischen Zustand gefallen, was in der Grafik gut ersichtlich ist. Da dieser Abschnitt im Herbst 2025 saniert wurde, wird sich die Kurve der kritischen Strassenabschnitte anschliessend wieder glätten.

Insgesamt ist das Strassennetz aktuell in einem guten Zustand. Durch die fortlaufende Erneuerung von «kritischen» Strassenabschnitten kann der Anteil an Strassen in einem «schlechten» Zustand auch zukünftig klein gehalten und ein Instandhaltungstau vermieden werden.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
gut	14.1	13.3	15.2	13.6	16.0	16.1	15.8	12.4	12.2
mittel	25.9	28.2	31.0	29.5	28.2	28.1	29.4	30.2	29.7
ausreichend	30.2	32.4	32.5	35.7	39.5	40.5	40.1	38.5	38.0
kritisch	25.9	23.8	19.8	19.4	14.7	14.5	13.4	17.5	18.8
schlecht	3.9	2.3	1.5	1.8	1.5	0.9	1.4	1.3	1.3
%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Abbildung 1: Fahrbahnzustand 2016-2024; Quelle: Auswertung RMS, ATG.

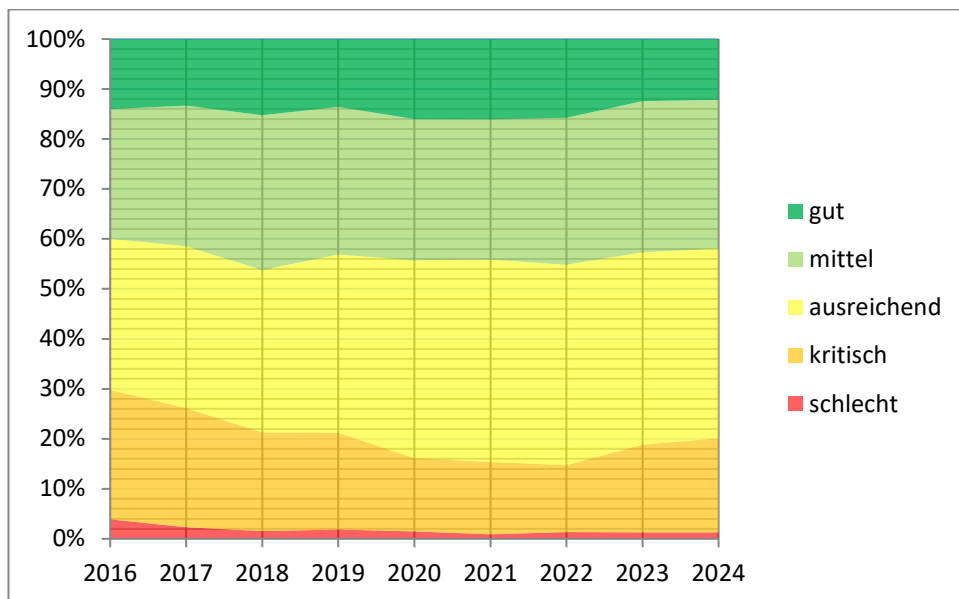


Abbildung 2: Grafik Fahrbahnzustand 2016-2024; Quelle: Auswertung RMS, ATG.

2.3.2 Kunstbauten

Auf dem liechtensteinischen Strassennetz sind aktuell 120 Kunstbauten in der Datenbank erfasst. Bei Kunstbauten handelt es sich um unterschiedlichste Bauwerke wie Brücken, Tunnel, Galerien oder Bachdurchlässe, welche dem Verkehrsträger die Querung von natürlichen oder künstlichen Hindernissen wie Gewässer, topografisch schwierigen Gebieten, anderen Verkehrsträgern etc. ermöglichen.

Ein auf die Beurteilung von Kunstbauten spezialisiertes Ingenieurbüro hat letztmals im Jahr 2020 bei allen Brücken und Durchlässen im Eigentum des Landes eine Hauptinspektion durchgeführt. Aus den Ergebnissen der Untersuchung wurde die Mehrjahresplanung im Bereich der Kunstbauten abgeleitet. Die nächste Hauptinspektion wird voraussichtlich im Jahr 2028 erfolgen. Dank diesen periodischen Untersuchungen und der daraus abgeleiteten Mehrjahresplanung können die Bauwerke unter Wahrung der Sicherheit kostenoptimiert unterhalten und rechtzeitig erneuert werden.

In der nachfolgenden Abbildung 3 wird die Verteilung der Zustandsklassen aus dem Jahr 2020 wiedergegeben, wobei die durchgeführten

Instandsetzungsarbeiten sowie Reparaturen durch eine Anhebung der Zustandsklasse des jeweiligen Objekts berücksichtigt wurden. Die Darstellung täuscht insofern, als nur Verbesserungen nachgeführt werden. Die im Laufe der Zeit entstehenden Verschlechterungen werden erst in der nächsten Hauptinspektion erfasst.

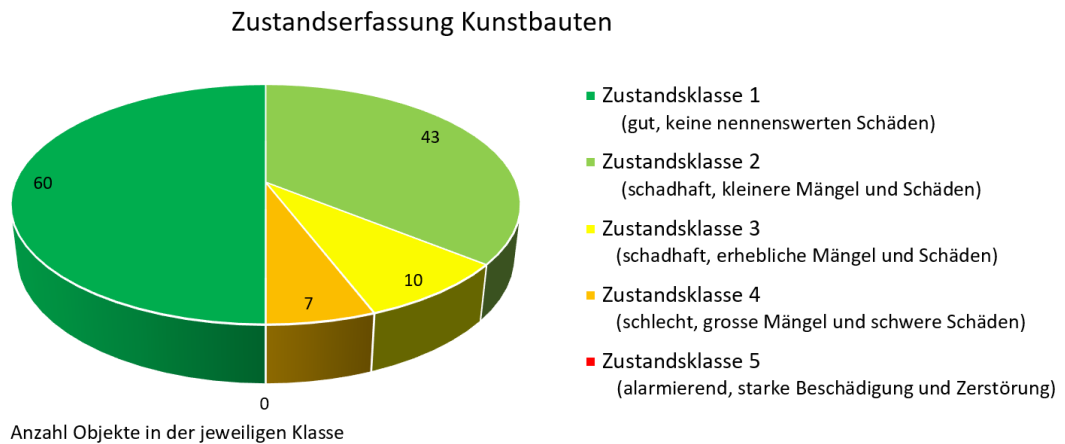


Abbildung 3: Zustand Kunstbauten, Stand 2020 mit seither erfolgten Massnahmen; Quelle: ATG.

Durch die fortlaufende Erneuerung der Bauobjekte in der Zustandsklasse 3 und 4 kann der Anteil der Objekte in der Zustandsklasse 5 auch zukünftig nahe bei null gehalten werden. Bei der Prognose der Zustandsentwicklung ist zu berücksichtigen, dass viele Kunstbauten heute 50 bis 60 Jahre alt sind und in den nächsten 20 Jahren ihre ursprünglich geplante Nutzungsdauer erreichen. Aufgrund des hohen Durchschnittsalters der Bauwerke muss dem Erhalt und der Erneuerung von Kunstbauten auch in den kommenden Jahren ein entsprechend grosses Gewicht eingeräumt werden. In manchen Fällen macht es jedoch wenig Sinn, alle Schäden zu reparieren. Es kann sinnvoll sein, Bauten mit minimalem Unterhalt bis zum Ende der Lebensdauer zu nutzen und dann einen Totalersatz vorzunehmen.

Sofern kein akuter Handlungsbedarf besteht, sind Einzelbaumassnahmen nur bei grösseren Bauwerken sinnvoll. Kleinere Objekte wie Durchlässe und kurze Lehnbrücken werden im Rahmen ohnehin vorgesehener Strassenerneuerungen

vertieft überprüft und falls notwendig erneuert. Durch dieses Vorgehen kann die Anzahl der Baustellen im Strassennetz möglichst tief gehalten werden.

2.4 Mehrjahresplanung und Terminierung der Massnahmen

Die Totalerneuerung sowie der Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen ist komplex und von verschiedenen Faktoren abhängig. Bis ein Vorhaben baureif ist, braucht es oft eine lange Vorbereitungszeit, welche mehrere Jahre dauern kann.

Neben den Anforderungen und Bedürfnissen, welche aus den vorgängig beschriebenen Konzepten hervorgehen, ist der bauliche Zustand der bestehenden Anlagen ein wichtiger Faktor für die zeitliche Einordnung der Projekte respektive ein Anlass, um einzelne Abschnitte als Projekt in die Mehrjahresplanung aufzunehmen.

Im Weiteren sind Strassen wichtige Korridore für Werkleitungen und beherbergen so im Untergrund Leitungen mit unterschiedlichen Medien diverser Werkleitungsbetreiber. Auch bei den Werkleitungsbetreiber gibt es unterschiedliche bauliche Zustände mit entsprechenden Bedürfnissen für Erneuerungsarbeiten. Die Siedlungsentwicklung und neue Technologien können zum Bedarf an komplett neuen Werkleitungssystemen (z.B. Fernwärme) führen. Nicht zuletzt kann der Bau respektive die Erneuerung von Werkleitungen auch eine hohe finanzielle Belastung für eine Gemeinde oder ein Werk darstellen, welche in der Mehrjahresplanung des Landes berücksichtigt werden muss, damit alle Projektbeteiligten sich auch kostenmässig beteiligen können.

Unter Berücksichtigung all dieser Faktoren werden die Tiefbauten im Mehrjahresprogramm des ATG eingeplant und anhand der angestrebten Realisierungstermine zur Ausführungsreife entwickelt. Die Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Bauverwaltungen, des Landes (ATG, ABS, AU) sowie der Werke für Wasser, Abwasser, Strom, Gas, Kommunikation und Fernwärme treffen sich auf Einladung des ATG jeweils zweimal jährlich zu einer Koordinations Sitzung. An diesen

Sitzungen werden die Bauvorhaben abgeglichen. Der Sitzungsrhythmus ist auf die unterschiedlichen Budgettermine von Land und Gemeinden abgestimmt. Aufgrund der vielen Schnittstellen innerhalb der einzelnen Projekte gibt es zudem einen permanenten Austausch zwischen den entsprechenden Projektleitern.

Verzögerungen beim Landerwerb und wechselnde Prioritäten bei den Projektpartnern wie der Werke und Gemeinden verlangen trotz der Mehrjahresplanung eine grosse Flexibilität. So beeinflusste die Tatsache, dass ein neues Fernwärmeverteilnetz erstellt werden muss, die langfristigen Planungen massiv. Ebenso müssen die während den Streckensperrungen der ÖBB notwendigen Sperrungen von Bahnübergängen für den Strassenverkehr als Zwangspunkte in die Planung der übrigen Bauvorhaben aufgenommen werden. Um die Bewältigung des zunehmenden Verkehrs auf dem seit Jahrzehnten nur geringfügig erweiterten Verkehrsnetz auch während Teil- oder Vollsperrungen aufgrund von Bauarbeiten zu gewährleisten, steigen die Anforderungen an die zeitliche und organisatorische Koordination der Bauvorhaben ständig und Kompromisse werden zunehmend unumgänglich.

3. STRASSENBAUPROGRAMM 2026

3.1 Strassenneubau

Die Übersicht in der nachfolgenden Tabelle 2 zeigt die im Jahr 2026 budgetierten Projekte im Konto Strassenverbesserungen und -neubauten (Konto 600.501.01):

Projektbezeichnung	Budget CHF
L1 - Schaan – Nendeln, Ställa-Buswendeplatz mit beidseitigem Radweg	2'100'000
L1 - Schaanwald-Tisis, Digitalisierung Zollamtsplatz Schaanwald	100'000
L2 - Triesen Landstrasse, Industriekreisel bis Maschlina	150'000
L2 - Triesen Landstrasse, Industriekreisel	1'900'000
L4 - Eschen Essanestrasse, Radstreifen Gossmahdparc	350'000
L5 - Bendern Schaaner Strasse, Fussgängerquerung Under Atzig	500'000
L5 - Bendern – Ruggell, Badäl bis Jedergass	450'000
L5 - Bendern – Ruggell, ARA Bendern bis Mühlegass, Fertigstellung	350'000
L5 - Ruggeller Strasse, Schwibboga-Kreisel, Anpassung Fussweg	150'000
L5 - Bendern – Ruggell, ARA Bendern bis Mühlegass, Ausbau 2026	700'000
L6 - Vaduz Zollstrasse, Durchlass Irkalesbach	450'000
H3 - Ruggell Schellenbergstrasse, Steinbruch bis Loch	1'950'000
H8 - Triesenberg Schlossstrasse, Waldrand bis Haldastrasse	150'000
H8 - Vaduz Bergstrasse, Strasseninstandsetzung Schlossareal	2'500'000
H10 - Triesenberg Grosssteg, Brücke Kleinsteg bis Kirchle	1'000'000
- Verbesserung Eisenbahnkreuzungen in Schaan und Nendeln	700'000
Reserveprojekte	
L1 - Schaan Feldkircherstrasse, Spritzwerk bis Hiltikreisel	-
L2 - Triesen Landstrasse, Hoval (Pflugstrasse) bis Industriekreisel	-
L2 - Triesen Landstrasse, Knoten Bächlegatter	-
Total	13'500'000

Tabelle 1: Übersicht Konto 600.501.01 Strassenverbesserungen und -neubauten; Quelle: ATG.

Die in diesem Konto budgetierten Mittel bewegen sich im Rahmen der Vorjahre. In den nachfolgenden Kapiteln 3.1.1 bis 3.1.19 werden die einzelnen Projekte aus oben aufgeführten Übersicht Konto 600.501.01 Strassenverbesserungen- und Neubauten genauer beschrieben.

3.1.1 Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendeplatz mit beidseitigem Radweg

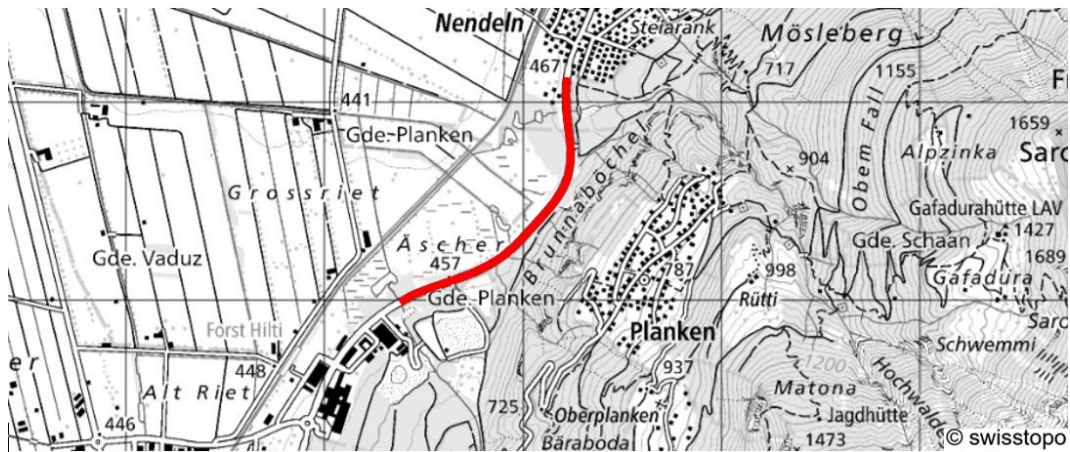


Abbildung 4: Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendeplatz; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Die Feldkircher Strasse wurde 1975 erstellt und befindet sich heute in einem kritischen Zustand. Eine umfassende Erneuerung ist erforderlich, da sowohl der Strassenbelag als auch der Wildschutzzaun seine technische Lebensdauer erreicht haben. Nachdem festgelegt wurde, dass die Hauptradroute entlang der Landstrasse verlaufen soll, wird die Strasse nun grundlegend umgestaltet: Talseitig entsteht ein Radweg, bergseitig ein kombinierter Geh- und Radweg, welcher jeweils durch einen Grünstreifen vom MIV abgetrennt wird. Diese baulichen Anpassungen des Querschnitts erhöhen die Verkehrssicherheit, senken die gefahrenen Geschwindigkeiten und ermöglichen die Versickerung des Strassenwassers in den Grünstreifen.

Der Ausbau des rund 1.5km langen Abschnitts erfolgt etappenweise. Im Herbst 2025 wurde mit der ersten Etappe begonnen: Die bestehenden Bach-, Amphibien- und Wildtierdurchlässe werden auf dem gesamten Abschnitt verlängert, um Platz für den neuen Strassenquerschnitt zu schaffen. Eine Ausnahme bildet der bestehende Wildtierdurchlass Nord, welcher vorerst nicht verlängert wird, da es sich dabei um einen potenziellen Standort für eine neue Wildtierquerung handelt und deshalb vorläufig zurückgestellt wurde. Die Ergebnisse des laufenden

Variantenstudiums betreffend die Aufwertung des Wildtierkorridors (vgl. Kapitel 5.4), welcher die Feldkirchstrasse quert, werden bei der Etappierung berücksichtigt mit dem Ziel, die allfälligen aus dem Variantenstudium resultierenden Bau-massnahmen zu integrieren. In der ersten Etappe wurde der Abschnitt von Schaan bis zum Abzweiger «alte Landstrasse» entsprechend dem neuen Querschnitt umgebaut und die Schüttung für die zweite Etappe vorbereitet. In der zweiten Bauetappe werden weitere rund 500m der Feldkircher Strasse erneuert und die Schüttung für die dritte Etappe erstellt. Die Umsetzung der dritten Etappe ist für das Jahr 2027 vorgesehen.

3.1.2 Schaanwald-Tisis, Digitalisierung Zollamtsplatz Schaanwald

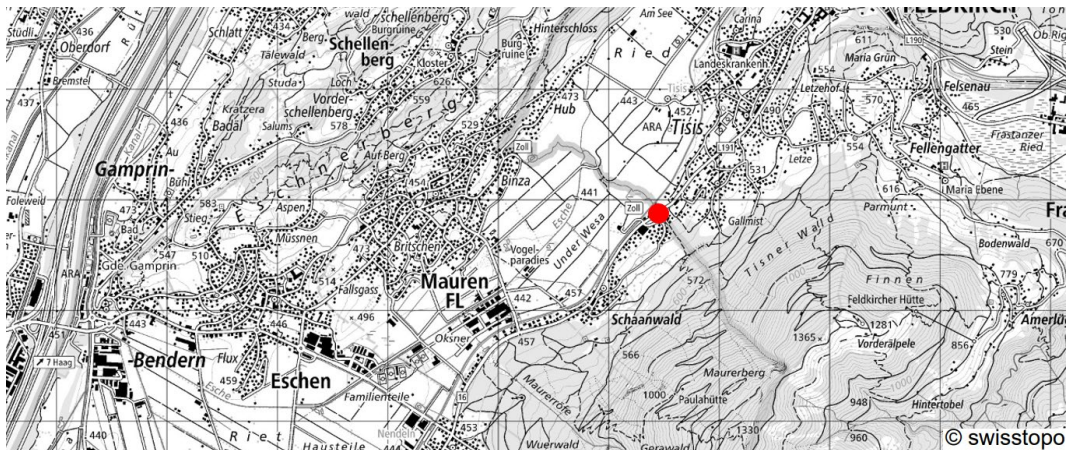


Abbildung 5: Schaanwald-Tisis, Zollamtsplatz; Quelle: swisstopo (Juli 2025).

Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) beabsichtigt die Zollabfertigung für den Warenverkehr beim Zollamt Schaanwald-Tisis zu digitalisieren. Der neue Prozess hat das Ziel, die Abfertigung zu vereinfachen und zu modernisieren. Für die Umsetzung ist eine Neuorganisation des Verkehrsablaufs auf dem Zollamtsplatz erforderlich. Daraus resultieren kleinere Tiefbauarbeiten, deren Umsetzung in der Zuständigkeit des Landes Liechtenstein fallen.

3.1.3 Triesen Landstrasse, Industriekreisel-Maschlina

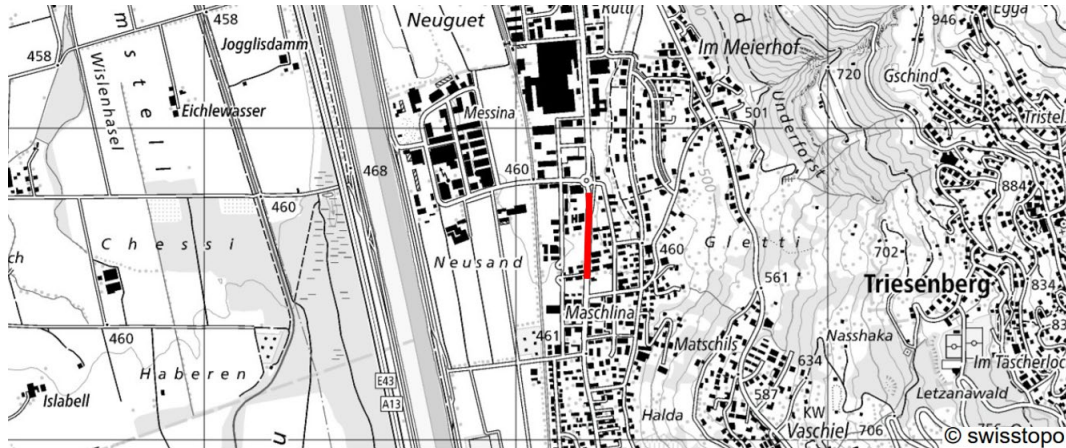


Abbildung 6: Triesen Landstrasse, Industriekreisel-Maschlina; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Im Jahr 2025 konnten die Hauptarbeiten des Strassen- und Werkleitungsausbaus entlang der Landstrasse in Triesen, vom Industriekreisel bis Maschlina, abgeschlossen werden. Der Verkehrsraum wurde neu organisiert und es konnte eine Rabatte mit einer Baumreihe geschaffen werden. Dabei konnte das sogenannte Schwammstadt-Prinzip angewendet werden. Das Ziel dabei ist, das Niederschlagswasser möglichst lokal versickern zu lassen. Die Verdunstung trägt dann zu einer Abkühlung der Umgebung bei. Dieser Ansatz fördert die Biodiversität, verbessert das Mikroklima und macht somit den öffentlichen Raum attraktiver für Fussgänger und Radfahrer.

Die Abschlussarbeiten im Berichtsjahr 2026 umfassen den Deckbelageinbau und die Fertigstellung der Umgebung.

3.1.4 Triesen Landstrasse, Industriekreisel

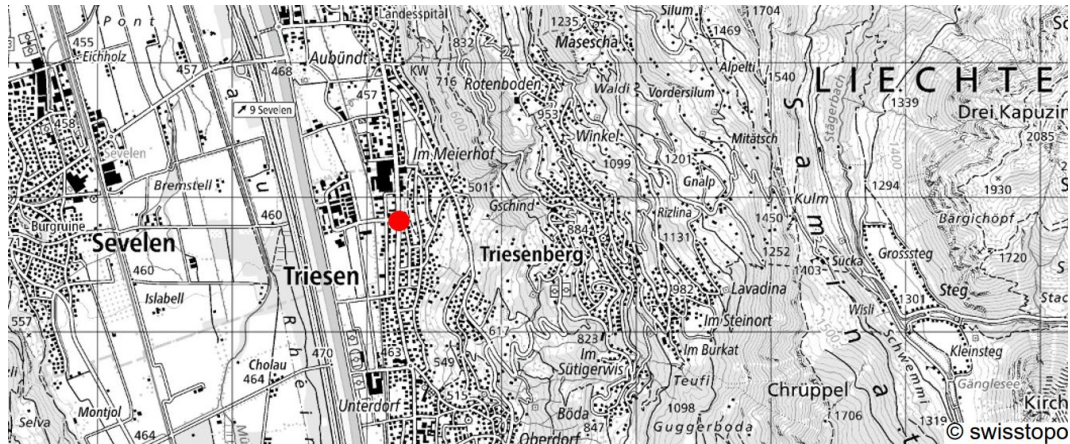


Abbildung 7: Triesen Landstrasse, Industriekreisel; Quelle: swisstopo (Juli 2025).

Bei den Werkleitungseigentümern besteht Bedarf für Anpassungen und Ausbauten am bestehenden Werkleitungsnetz in der Landstrasse, dem Industriekreisel und der Industriestrasse Triesen. Ebenso ist der Zustand des Strassenbelags im Industriekreisel im kritischen Bereich. Der Kreisel weist ausserdem einen zu geringen Durchmesser auf, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auswirkt.

Im Jahr 2025 wurde der Teilabschnitt vom Industriekreisel bis zur Maschlinastrasse erneuert. Der Zeitplan der weiteren Arbeiten für den Industriekreisel Triesen und den Abschnitt Hoval bis Industriekreisel hängt vom Ausgang der Landerwerbsverhandlungen ab. Für die geplanten verkehrlichen Optimierungen (Vergrösserung des Durchmessers des Industriekreisels und Verlängerung Busspur bis Haltestelle Messina) sind kleinere, aber unverzichtbare Landerwerbe erforderlich. Diese konnten noch nicht abgeschlossen werden. Zudem muss der Zeitplan mit dem allfälligen Bau der Verbindungsstrasse Vaduz – Triesen entlang des Rheindamms sowie anderen Tiefbauprojekten in den Gemeinden Triesen und Vaduz koordiniert werden.

3.1.5 Eschen Essanestrasse, Radstreifen Gossmadpark

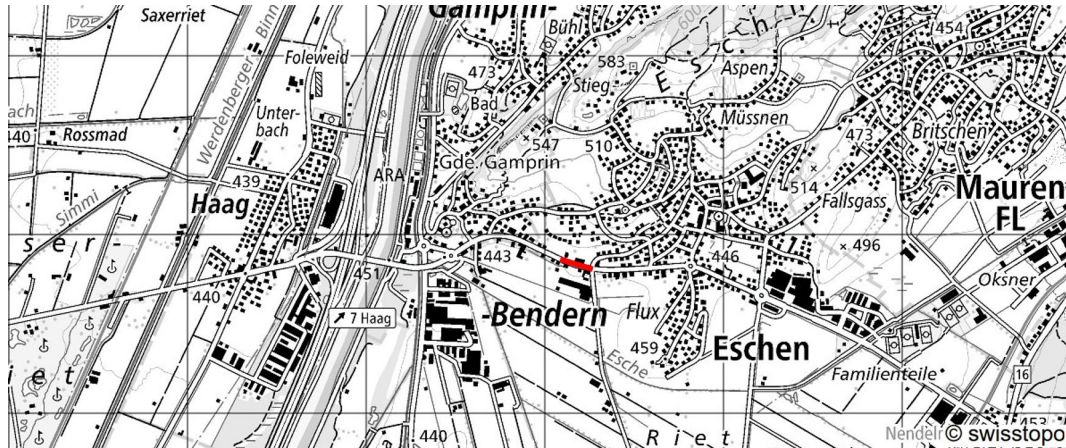


Abbildung 8: Eschen Essanestrasse, Radstreifen Gossmadpark, Quelle: swisstopo (Juli 2025).

Als Folge der Errichtung des neuen Einkaufszentrums Gossmad Park an der Essanestrasse in Eschen wird ein angepasstes Verkehrskonzept auf der Landstrasse im betreffenden Abschnitt erforderlich. Das ATG hat in diesem Zusammenhang die Führung des Längsverkehrs überarbeitet, um eine sichere und effiziente Verkehrsabwicklung zu gewährleisten.

Bislang nutzten Radfahrer und Fussgänger gemeinsam das bestehende Trottoir, was insbesondere bei stark frequentierten Zufahrten zu Konfliktsituationen führt. Um die Verkehrssicherheit nachhaltig zu erhöhen und den unterschiedlichen Anforderungen der Verkehrsteilnehmenden besser Rechnung zu tragen, wird der Radverkehr künftig im Abschnitt zwischen der Einfahrt zum Gossmad Park und der Brüelgasse auf die Fahrbahn verlegt. Die Führung der Radfahrer erfolgt dabei mittels eines neu markierten Radstreifens. Dieser gewährleistet eine klare Trennung vom MIV, bietet den Radfahrenden eine sichere und klare Verkehrsführung und erhöht die Wahrnehmbarkeit des Radfahrers bei Zufahrten.

Für die Umsetzung des Radstreifens ist es erforderlich, die bestehende Bushaltestelle an der Essanestrasse um die Breite des Radstreifens nach Süden zu versetzen. Diese Anpassung stellt sicher, dass der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt wird.

und alle Verkehrsteilnehmenden ausreichend Raum erhalten. Im Zuge dieser Massnahme wird die Bushaltestelle mit einer Buswartekabine ausgestattet, um den Komfort und den Witterungsschutz für die Fahrgäste zu verbessern.

3.1.6 Bendorf Schaarer Strasse, Fussgängerquerung Unter Atzig

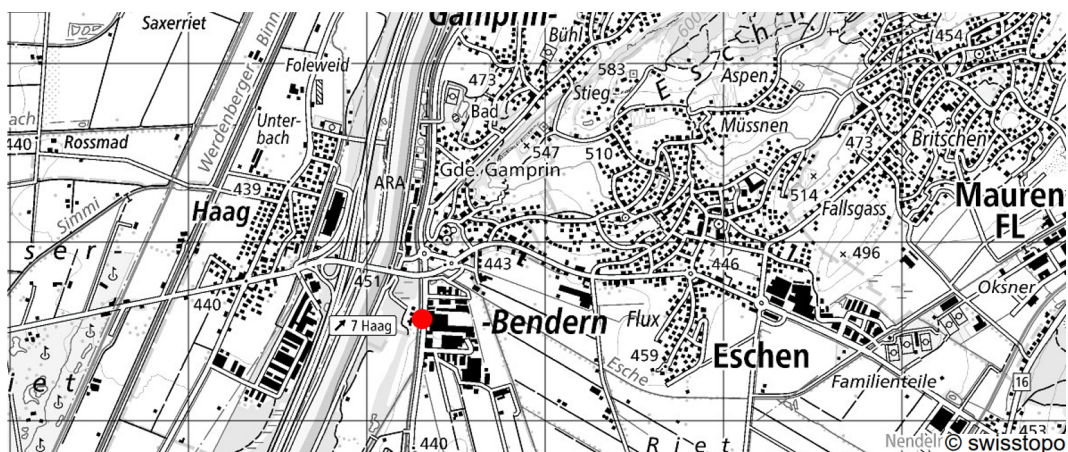


Abbildung 9: Bendorf Schaarer Strasse, Fussgängerquerung Unter Atzig; Quelle: swisstopo (August 2025).

Die derzeitigen Haltestellen «Under Atzig» an der Schaarer Strasse in Bendorf entsprechen nicht den Vorgaben des geltenden Behindertengleichstellungsgesetzes. Beide Haltekanten sind nur geringfügig erhöht und es fehlt die erforderliche Manövrierfläche auf dem östlichen Gehweg. Ein geschützter Übergang zwischen den Haltestellen fehlt ebenfalls. Für sehbehinderte Menschen sind die Haltestellen nicht erkennbar und die Überquerung der Fahrbahn gefährlich.

Neu wird der Fussgängerstreifen zwischen den Haltestellen mit einer Mittelinsel sicher gestaltet. Die Haltestellen werden mit erhöhten Haltekanten und taktilen Flächen barrierefrei ausgestaltet. Ausserdem wird der notwendige Platz zum Manövrieren geschaffen, damit der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet ist. Zudem wird die Buswartekabine in Richtung Schaan erneuert.

3.1.7 Sanierung Bendern-Ruggell, Jedergass - Badäl

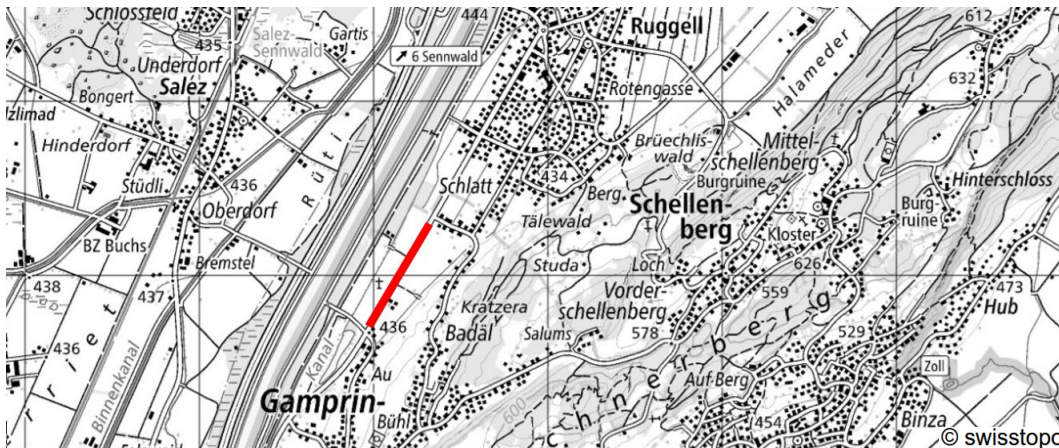


Abbildung 10: Bendern-Ruggell, Jedergass-Badäl, Ausbau 2025; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Mit der Ausführung des Projekts der Strassensanierung Jedergass bis Badäl konnte bereits früh im Jahr 2025 begonnen werden und der Ausbau schritt aufgrund des vorhanden Platzes ausserorts gut voran, sodass die Bauarbeiten bereits Ende 2025 abgeschlossen werden können. Im Frühsommer 2026 ist der Einbau des Deckbelags auf der Strasse und dem Radweg über eine Länge von 730m und damit die Fertigstellung des Abschnitts vorgesehen.

3.1.8 Sanierung Bendern-Ruggell, ARA - Mühlegass, Ausbau 2025

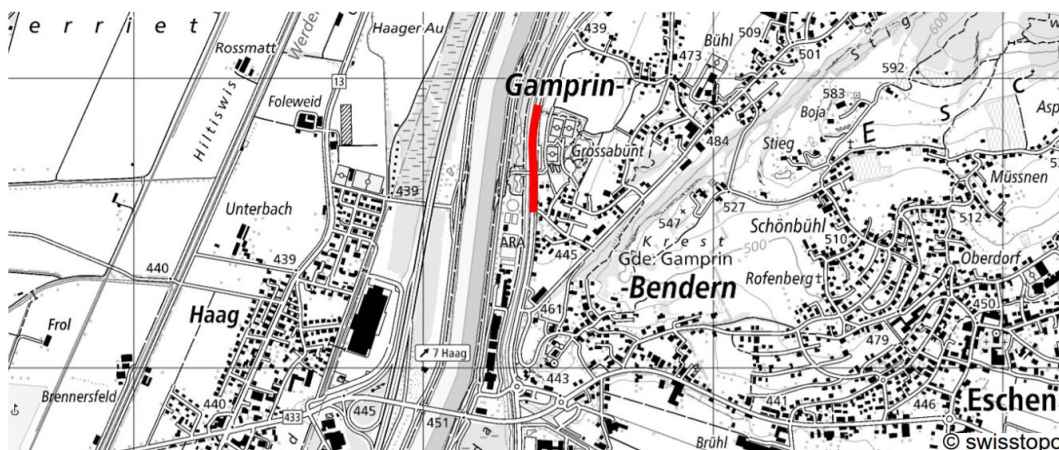


Abbildung 11: Sanierung Bendern-Ruggell, ARA Bendern-Mühlegass, Ausbau 2025; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Die Umsetzung des Sanierungsprojekts wurde im Mai 2025 in Angriff genommen und ist bereits weit fortgeschritten. Die Werkleitungen wurden etappenweise eingebaut. Der Radweg wurde verbreitert und diente etappenweise als Umfahrung der Baustelle für den MIV. Die Fertigstellungsarbeiten im Jahr 2026 beinhalten den Ausbau des Einlenkers Fallsbretscha und die Deckbelagsarbeiten.

3.1.9 Ruggeller Strasse, Schwibboga-Kreisel, Anpassung Fussweg

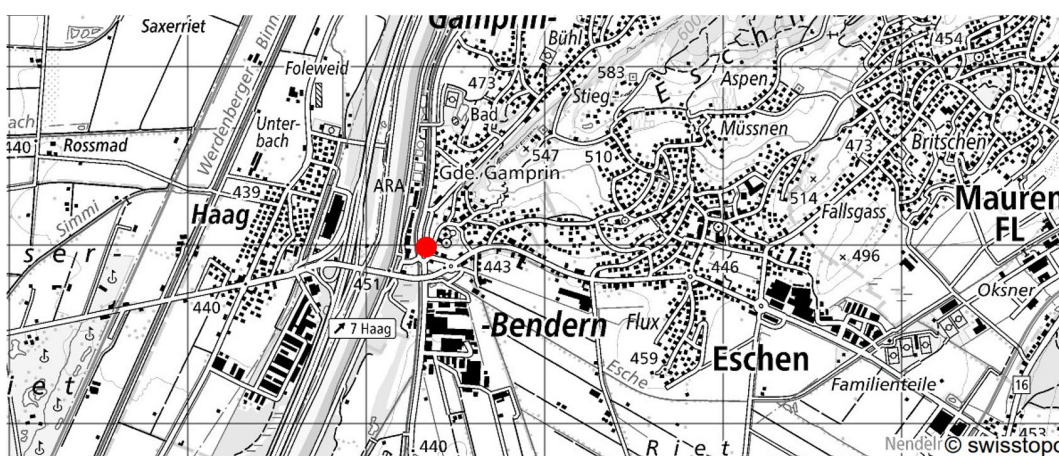


Abbildung 12: Ruggeller Strasse, Schwibboga-Kreisel; Quelle: swisstopo (Juli 2025).

Der bestehende Fussweg, auf dem auch die Benutzung mit Fahrrädern gestattet ist, weist im Abschnitt zwischen der Ruggeller Strasse und der Strasse «Im Schwibboga» lediglich eine Breite von rund 2.50m auf. Die geringe Wegbreite stellt in Kombination mit der Sicht einschränkung durch eine Hecke, insbesondere im Bereich des Schwibboga-Kreisels, ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

Im Rahmen der geplanten Massnahmen ist vorgesehen, den Fussweg auf eine Breite von etwa 3.50m zu erweitern und dadurch mehr Raum für eine konfliktfreie gemeinsame Nutzung durch den Fuss- und Radverkehr zu schaffen.

Zur Umsetzung dieser Massnahme muss eine neue Zufahrt zum Grundstück Nr. 210 und der darauf errichteten Liegenschaft, Gamprin, geschaffen werden. Zusätzlich wird die bestehende Hecke versetzt, um die erforderlichen Sichtweiten

sicherzustellen. Somit wird die Übersichtlichkeit und dadurch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.

3.1.10 Sanierung Bendern-Ruggell, ARA - Mühlegass, Ausbau 2026

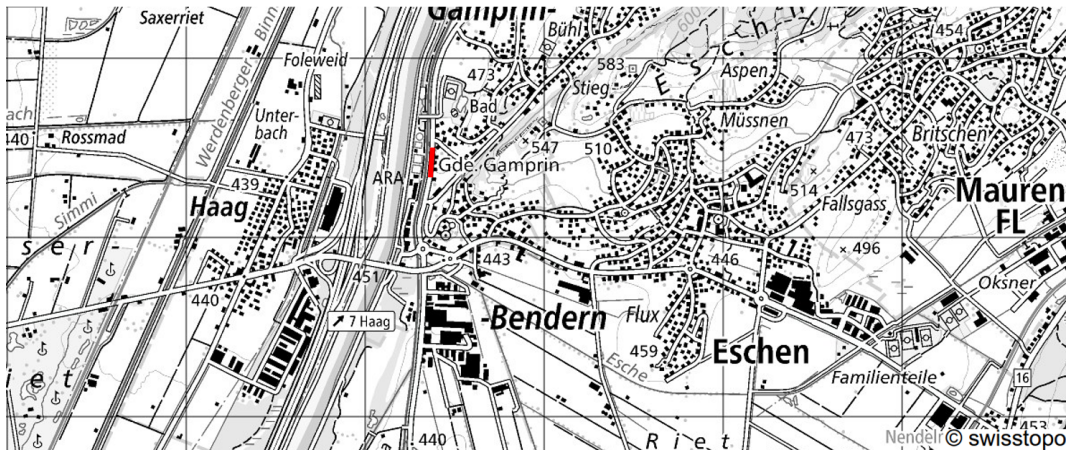


Abbildung 13: Sanierung Bendern-Ruggell, ARA Bendern-Mühlegass; Quelle: swisstopo (August 2025).

Wie bei den Vorgängerprojekten an der Ruggeller Strasse ist der Auslöser des Sanierungsprojekts der Neubau der Pumpendruckleitung des Entsorgungszweckverbands der Gemeinden Liechtensteins (EZV) zwischen Ruggell und der ARA Bendern. Aufgrund der Verordnung vom 1. Juli 2014 zum Schutze der Grundwasserpumpwerke «Oberau» und «Spetzau» der Wasserversorgung Liechtensteiner Unterland⁶ ist die Verlegung der bestehenden Pumpendruckleitung des EZV zwischen Ruggell und der ARA Bendern notwendig. Bis spätestens 31. Dezember 2027 muss die Abwasserpumpleitung ausserhalb der Gewässerschutzzone verlaufen. Bei den Sanierungsprojekten der Rheinstrasse, der Landstrasse Ruggell und der Ruggeller Strasse von 2020 bis 2025 wurde die Pumpendruckleitung bereits in die Landstrasse verlegt.

⁶ Verordnung vom 1. Juli 2014 zum Schutze der Grundwasserpumpwerke «Oberau» und «Spetzau» der Wasserversorgung Liechtensteiner Unterland LGBl. 2014 Nr. 188.

Auch in der Ausbautetappe 2026 erneuern und ergänzen die Wasserversorgung Liechtensteiner Unterland (WLU) und die Liechtenstein Wärme ihre Gas-Verbindungsleitungen. Die Werkleitungen werden unter der westlichen Fahrbahn verlegt, der Radweg wird analog den Vorgängeretappen auf 3m verbreitert und dient während der Bauphase als Umfahrung der Baustelle. Am südlichen Ende des Bauabschnittes muss der Binnenkanal mit Werkleitungen unterquert werden.

Die Strassenentwässerung wird zukünftig nicht mehr über die Kanalisationsleitung der ARA zugeführt, sondern in der Rabatte zwischen Fahrbahn und Radweg versickert. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind Notüberläufe vorgesehen, damit bei einem Starkregen das überschüssige Wasser in den Binnenkanal abläuft.

Die einzigartige Lindenallee mit ihren stattlichen Einzelbäumen soll soweit möglich erhalten bleiben, was nach einer Begehung mit dem zuständigen Förster mit entsprechenden Schutzmassnahmen auch grösstenteils gelingen sollte.

3.1.11 Vaduz Zollstrasse, Durchlass Irkalesbach

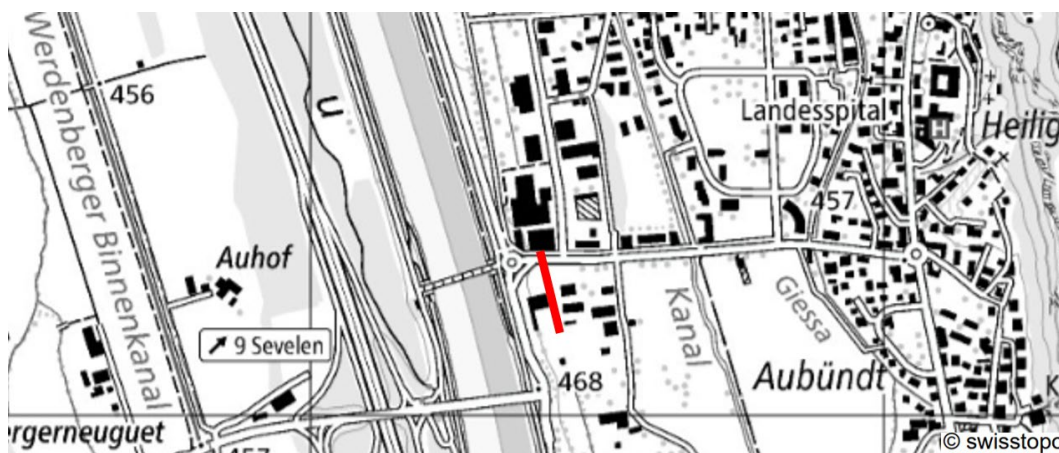


Abbildung 14: Vaduz Zollstrasse, Durchlass Irkalesbach; Quelle swisstopo (Juli 2024).

Eine Umlegung des Irkalesbachs ist im Zusammenhang mit dem Neubau des Landesspitals notwendig, da der momentane, eingedolte Verlauf des Giessens das Baufeld quert. Von der Bachumlegung, welche auch eine Vergrösserung des Durchflussprofils beinhaltet, ist auch die Unterquerung der Zollstrasse betroffen.

Deshalb wurde für die Finanzierung ein Kostenteiler zwischen der Gemeinde Vaduz als Eigentümerin des Bachs, dem Landesspital als Verursacher der Umlegung und dem Land Liechtenstein als Eigentümer des Bachdurchlasses unter der Zollstrasse fixiert.

Die Umlegung des Irkalesbachs muss vor dem Beginn der Hochbauarbeiten des Landesspitals erfolgen. Aufgrund des hohen Grundwasserstands ist es notwendig, die Wintermonate bestmöglich für die Bauarbeiten zu nutzen, um die Kosten für den Bau aufgrund der Grundwasserabsenkung und die Bauzeit zu reduzieren.

3.1.12 Ruggell Schellenbergstrasse, Steinbruch bis Loch

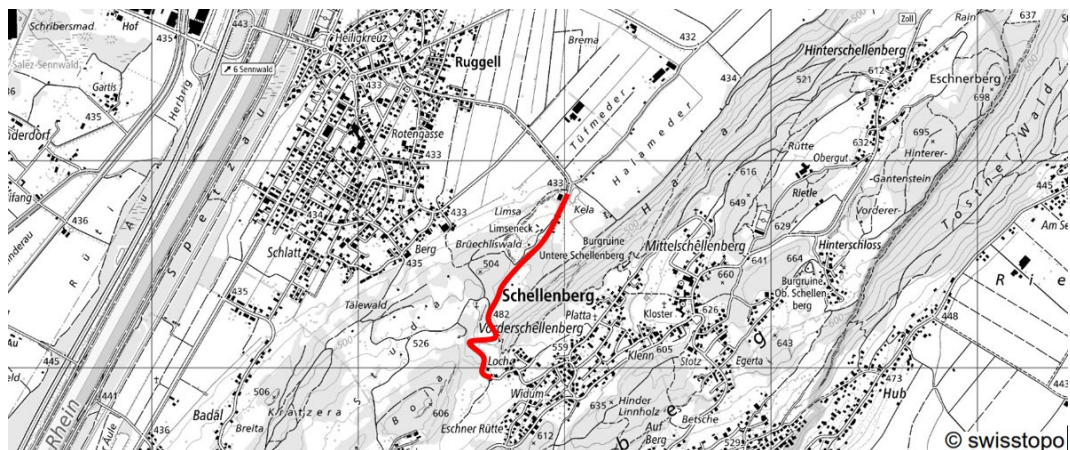


Abbildung 15: Ruggell Schellenbergstrasse, Steinbruch bis Loch Quelle: swisstopo (Juli 2025).

Die Schellenbergstrasse zwischen Ruggell und Schellenberg weist erhebliche Belagsschäden auf, die in einer aktuellen Zustandserhebung zur Einstufung in die Zustandsklasse «kritisch» geführt haben. Parallel dazu hat die Gemeinde Schellenberg Bedarf zur Erneuerung ihrer Abwasserleitung in Richtung Ruggell angemeldet. Um ein geeignetes Sanierungskonzept zu entwickeln, war eine umfassende Variantenstudie notwendig, bei der verschiedene Aspekte zu berücksichtigen waren. Die Bestvariante konnte im Herbst 2025 festgelegt werden.

Ein wichtiges Thema ist dabei der Amphibienschutz, da sich entlang der Strasse der bedeutendste Amphibienwanderplatz des Unterlands und zugleich der grösste Erdkrötenwanderplatz Liechtensteins befindet. Derzeit werden während der Wanderzeiten mobile Leiteinrichtungen mit Auffangbehältern eingesetzt, die täglich kontrolliert und geleert werden müssen.

Auch die Verbesserung des Strassenabschnitts für den Radverkehr spielt eine wichtige Rolle, da die Schellenbergstrasse im Entwurf des Hauptradroutennetzes als Alltagsverbindung vorgesehen ist. Durch eine bergwärts führende, baulich abgesetzte Kriechspur für Radfahrende kann die Sicherheit erhöht und die Attraktivität der Route verbessert werden. Zur Umsetzung ist eine Verbreiterung des Strassenquerschnitts erforderlich.

Im Bereich der Abwasserentsorgung verläuft die Hauptleitung der Gemeinde Schellenberg entlang der Strasse nach Ruggell, an welcher auch die Strassenentwässerung angeschlossen ist. Im Rahmen der Sanierung wird die Strassenentwässerung umgebaut, damit das Regenwasser künftig über die Strassenschulter versickern kann und dadurch der Eintrag von schwach verschmutztem Wasser in die Mischwasserkanalisation reduziert werden kann. Diese Massnahme trägt zur Erhaltung des natürlichen Wasserkreislaufs bei.

Nachdem die Regierung im Herbst 2025 die Ergebnisse des Variantenstudiums genehmigt hat, kann im Jahr 2026 mit der Realisierung begonnen werden. Aufgrund der grossen Projektlänge wird das Projekt in mehreren Etappen realisiert.

3.1.13 Triesenberg Schlosstrasse, Waldrand-Haldastrasse, Neubau Trottoir

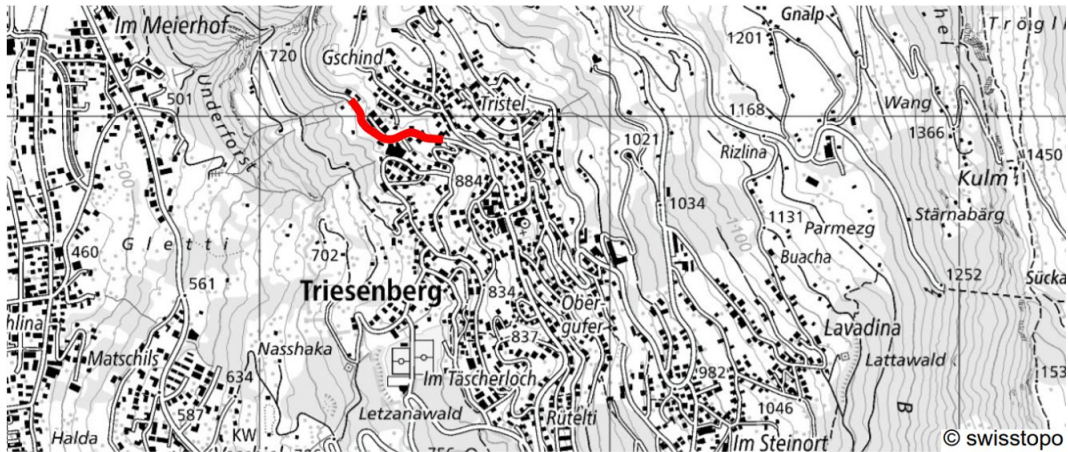


Abbildung 16: Triesenberg Schlosstrasse, Neubau Trottoir; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Bei der Schlosstrasse im Abschnitt Waldrand bis Haldastrasse in Triesenberg wurde das fehlende Trottoir sowie der Fussgängerübergang beim Einlenker Haldastrasse im Jahr 2025 realisiert. Auch die Gemeinde und die Werkbetreiber konnten ihre Arbeiten im 2025 abschliessen. Zum Abschluss des Projekts wird noch der Deckbelag über den Projektabschnitt eingebaut.

3.1.14 Vaduz Bergstrasse, Schlossareal

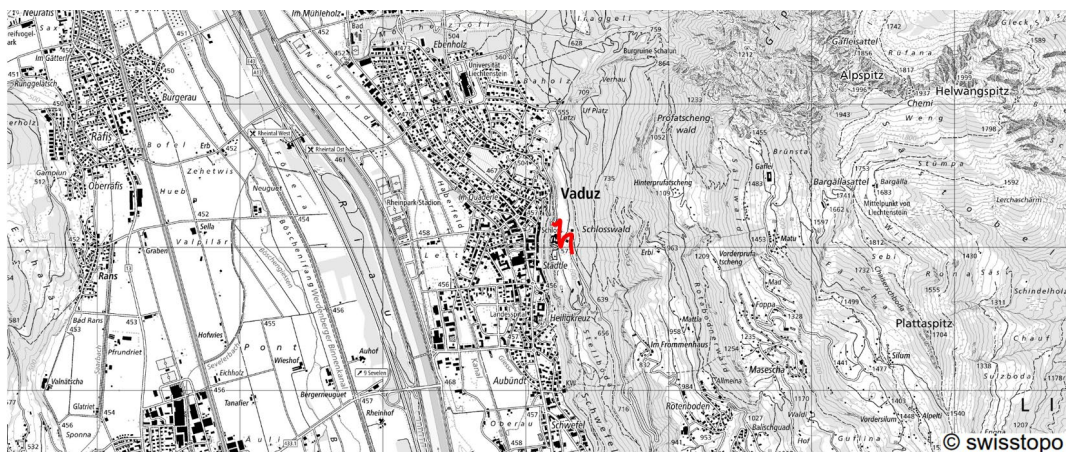


Abbildung 17: Vaduz Bergstrasse; Schlossareal; Quelle: swisstopo (August 2025).

Die Bergstrasse im Abschnitt des Schlosses Vaduz weist schon seit längerem grössere Fahrbahnschäden auf. Aufgrund der Bautätigkeiten an den Liegenschaften im Bereich des Schlosses in Vaduz konnte die nötige Sanierung der Strasse in den letzten Jahren nicht ausgeführt werden. Damit die Gestaltung des Strassenraums beim Schloss der grossen touristischen Bedeutung gerecht wird, wurde zusammen mit dem Landschaftsarchitekten der Schlossliegenschaften eine Gestaltungsstudie ausgearbeitet und mit der Fürstenfamilie besprochen und von dieser gutgeheissen. Die Bergstrasse wird im Abschnitt von der ersten Kehre vor dem Schloss bis zum öffentlichen Parkplatz oberhalb des Schlosses zum «Schlossareal» umgestaltet. Die Einfahrt bzw. Ausfahrt aus dem «Schlossareal» wird visuell mit einer Natursteinpflasterung und einer Torsituation sichtbar und spürbar gemacht. Innerhalb des Schlossareals wird die signalisierte Geschwindigkeit reduziert, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Die jetzigen Natursteinpflasterungen in den Kehren werden entfernt und durch einen leiseren und unterhaltsarmen Asphaltbelag ersetzt. Die bestehende Strassenentwässerung wird erneuert. Das Trottoir wird mit einem Randstein von der Fahrbahn getrennt, um die Sicherheit der Fussgänger zu erhöhen. Der bestehende Asphaltbelag im Trottoir wird durch eine Natursteinpflasterung ersetzt. Der bestehende öffentliche Parkplatz oberhalb des Schlosses wird angepasst, um einen reibungslosen, sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten.

3.1.15 Triesenberg Grossteg, Brücke Kleinsteg-Kirchle



Abbildung 18: Triesenberg Grossteg; Brücke Kleinsteg-Kirchle; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Im Zuge der dringend notwendigen Sanierung des Strassenkörpers im Bereich Brücke Kleinsteg bis Kirchle wird die Linienführung der Landstrasse für die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt leicht angepasst. Die Verschiebung der Strassenachse und die Verlegung der Parkflächen machten eine Anpassung des Zonenplans durch die Gemeinde notwendig.

Weiters werden behindertengerechte Bushaltestellen erstellt, die Verkehrssicherheit durch die Verlegung und Aufhebung von Parkflächen erhöht und die Stützmauern unterhalb und oberhalb der Malbunbachbrücke ergänzt.

Das Zonenplanverfahren konnte im Sommer 2025 abgeschlossen werden, sodass im August bzw. September 2025 mit dem Ausbau begonnen werden konnte. Die Fertigstellungsarbeiten des Strassenausbaus erfolgen im Berichtsjahr 2026.

3.1.16 Schaan Feldkircherstrasse, Spritzwerk bis Hiltikreisel

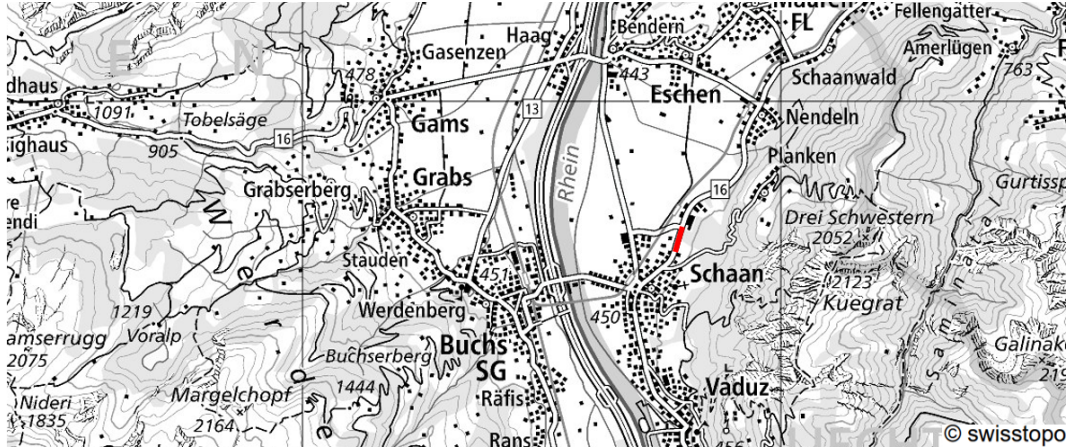


Abbildung 19: Schaan Feldkircherstrasse, Spritzwerk bis Hiltikreisel; Quelle: swisstopo (Juli 2025).

Der Strassenabschnitt zwischen dem Ortsende von Schaan (Spritzwerk) und dem Hiltikreisel wurde in den 70er Jahren erstellt und hat seine Lebensdauer erreicht. Der Querschnitt mit den Radstreifen ausserorts widerspricht den aktuellen Normen und soll künftig die heutigen Ansprüche des Fuss- und Radverkehrs erfüllen. Die Strasse verläuft seit ihrer Erstellung teilweise auf Privatgrund. Die vorhandene Strassenbreite soll erhalten und rechtlich gesichert werden, weshalb derzeit der Landerwerb im Gange ist. Ein flächengleicher Tausch der Strassenflächen mit Gemeindegrundstücken soll bis Ende des Jahres 2025 erfolgreich abgeschlossen werden.

Der neue Querschnitt der Strasse soll analog dem Projekt «Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendeplatz» beidseitig durch Grünstreifen abgetrennte attraktive Fuss- und Radwege beinhalten. Die Fussgänger werden einseitig auf einem gemeinsamen Fuss- und Radweg mit 3m Breite geführt, der Radweg auf der gegenüberliegenden Seite wird 2.50m breit geführt. Das anfallende Strassenabwasser wird nicht mehr in die Kanalisation geleitet, sondern wird nach dem Umbau über die Schulter abgeleitet, damit es in die angrenzenden Grünstreifen und -flächen versickern kann.

Beim oben beschriebenen Projekt handelt es sich um ein Reserveprojekt, für das keine Budgetmittel vorgesehen sind. Es wird deshalb nur ausgeführt, wenn bereits früh im Jahr feststeht, dass ein budgetiertes Projekt nicht realisiert werden kann, alle budgetierten Projekte im Kostenrahmen vergeben werden können und es die verkehrliche Situation im Hinblick auf andere Bauvorhaben zulässt.

3.1.17 Triesen Landstrasse, Hoval (Pflugstrasse) bis Industriekreisel

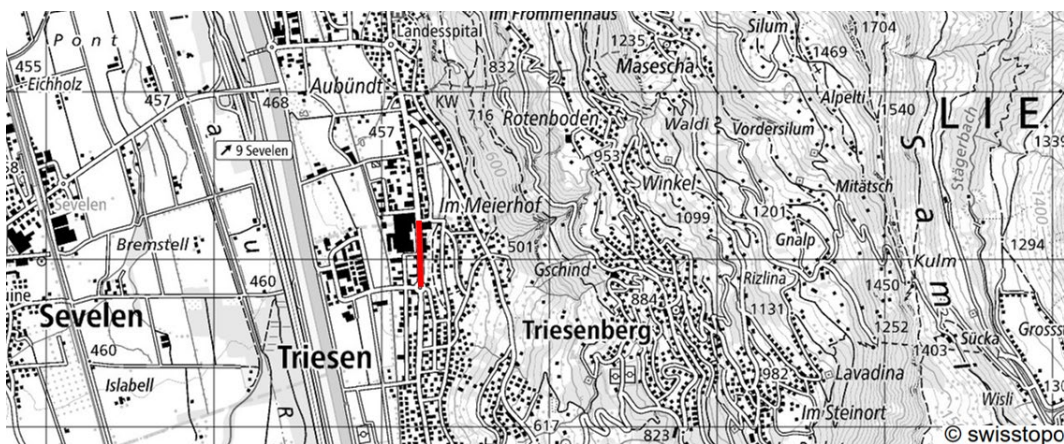


Abbildung 20: Triesen Landstrasse, Hoval (Pflugstrasse) bis Industriekreisel; Quelle: swisstopo (Juli 2025).

In der Landstrasse und in der Industriestrasse, Triesen, besteht bei den Werkleitungseigentümern Bedarf bezüglich Anpassungen und Ausbauten des bestehenden Werkleitungsnetzes.

Im Jahr 2025 wurde der Strassenabschnitt vom Industriekreisel bis zur Maschlinastrasse, Triesen, erneuert. Weiters ist auch der Abschnitt Hoval bis Industriekreisel, Triesen, in einem schlechten Zustand und soll erneuert und baulich angepasst werden. Es ist eine Verlängerung der Busspur bis zur Haltestelle Messina vorgesehen, damit sich der Bus nicht wieder aus der Busbucht in den fliessenden Verkehr einfädeln muss, um die rund 150m bis zum Beginn der Busspur zurückzulegen. Zudem soll westseitig eine Grünrabatte mit schattenspendenden Bäumen – analog dem Projekt Triesen Landstrasse, Industriekreisel-Maschlina – errichtet werden. Für die Realisierung des Projekts sind noch Landerwerbe notwendig,

weshalb das Projekt als Reserveprojekt aufgeführt ist. Zudem ist auch bei diesem Projekt der Zeitplan mit dem Bau der Verbindungsstrasse Vaduz – Triesen entlang des Rheindamms sowie anderen Tiefbauprojekten in den Gemeinden Triesen und Vaduz zu koordinieren.

3.1.18 Triesen Landstrasse, Knoten Bächlegatter

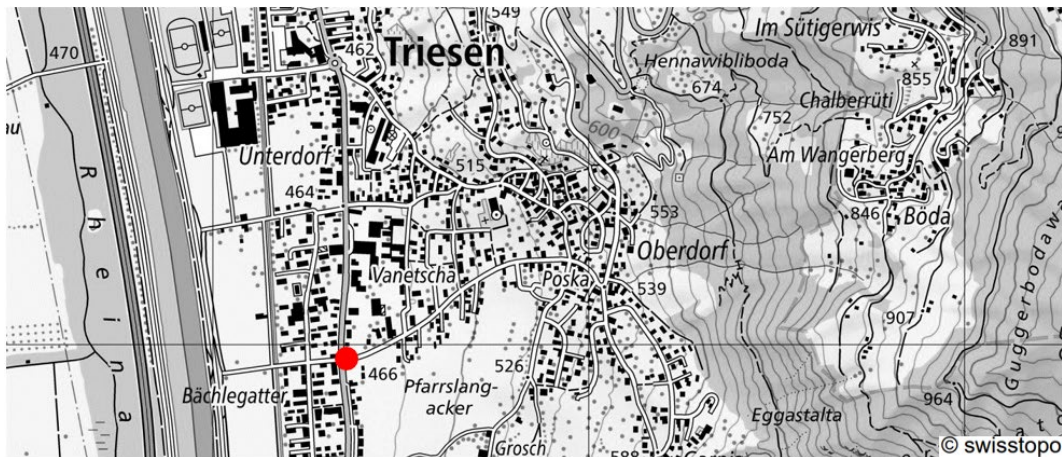


Abbildung 21: Triesen Landstrasse, Knoten Bächlegatter; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Die unbefriedigende Verkehrssituation an der Kreuzung Landstrasse/Bergstrasse in Triesen (Bächlegatter) ist seit Jahren bekannt. Wenn ein Fahrzeug aus der Bergstrasse in Richtung Balzers abbiegen möchte und aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Landstrasse warten muss, entsteht auf der Bergstrasse ein Rückstau. Dadurch werden auch die Fahrzeuge in Richtung Vaduz blockiert, was dazu führt, dass die Dorfstrasse Triesen als Ausweichroute genutzt wird.

Auf Initiative der Gemeinde Triesen soll zur Reduktion des Ausweichverkehrs eine Linksabbiegespur erstellt werden. Dies erfordert den Umbau der Kreuzung sowie eine Verbreiterung der Bergstrasse, für die ein Landerwerb notwendig ist.

Die für das Projekt erforderlichen Landerwerbsverhandlungen konnten bisher keinen positiven Abschluss finden, weshalb das Projekt aktuell nicht realisiert werden kann. Das Vorhaben wird daher für das Jahr 2026 nur noch als Reserveprojekt aufgeführt. Falls die Landerwerbsverhandlungen kurzfristig doch noch erfolgreich

abgeschlossen werden können und Mittel aus anderen Projekten frei werden, könnte das Vorhaben doch noch im Jahr 2026 realisiert werden.

3.1.19 Modernisierung/Erweiterung Eisenbahnkreuzungen in Schaan und Nendeln

Die ÖBB sanieren im Rahmen der Instandstellung der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs im Sommer 2026 die Bahnübergänge auf Liechtensteinischem Staatsgebiet. Dazu sind zeitweise Vollsperrungen der Bahnübergänge notwendig. Im Auftrag des Landes werden Bahnübergänge in Schaan (Bretscha und Zollstrasse) und Nendeln (Rheinstrasse und Sportfeldstrasse) und die Schrankenanlagen verbreitert, um mehr Platz für den Fuss- und Radwegverkehr zu schaffen. Durch die Vollsperrung der Bahnübergänge sind in diesem Zeitraum Verkehrsbehinderungen nicht zu vermeiden. Die Baustellen des Landes werden nach Möglichkeit so koordiniert, dass während dieser Zeit keine zusätzlichen Sperrungen und Behinderungen entstehen.

3.2 Unterhalt von Strassen

Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt die im Jahr 2026 budgetierten Projekte im Konto Unterhalt von Strassen (Konto 600.314.04):

Projektbezeichnung	Budget CHF
L1 - Vaduz Äulestrasse, Kreisel Äule bis Kreisel Regierung	550'000
L4 - Nendeln Rheinstrasse, Bahnübergang bis Engelkreuzung	150'000
L5 - Ruggell Landstrassenkreisel	400'000
L5 - Bondern Schwibboga-Kreisel	100'000
H4 - Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Franz-Josef-Oehri-Strasse bis Meldina	250'000
H5 - Eschen, Kohlplatz bis Poppers	700'000
H7 - Schaan Plankner Strasse, Galerie bis Kappile	200'000
H8 - Triesenberg Frommenhausstrasse, Im Frommenhaus bis Raibühel	300'000
H10 - Steg – Malbun, Brücke Stachler bis Jugendheim	500'000
N2 - Mauren Rietstrasse, Vogelparadies bis Feldstrasse	300'000
Belagsreparaturen	225'000
Div. kleine Projekte	225'000
Strassenneubau (Infrastruktur Bau)	450'000
Total	4'350'000

Tabelle 2: Übersicht Konto 600.314.04 Unterhalt von Strassen; Quelle: ATG.

Der Budgetbetrag für den Unterhalt von Strassen liegt im Rahmen der Vorjahre. Es sind im Vergleich zum Vorjahr keine grösseren, dafür sehr viele kleinere Belags-sanierungsprojekte vorgesehen. Diese sind aufgrund des Zustands etwa gleich dringend und wurden teilweise in den Vorjahren zurückgestellt, um grössere In-standsetzungsvorhaben ohne eine Erhöhung des Budgets finanzieren zu können.

In den nachfolgenden Kapiteln 3.2.1 bis 3.2.12 werden die einzelnen Projekte aus dieser Übersicht genauer beschrieben.

3.2.1 Vaduz Äulestrasse, Adlerkreisel bis Regierungsgebäude

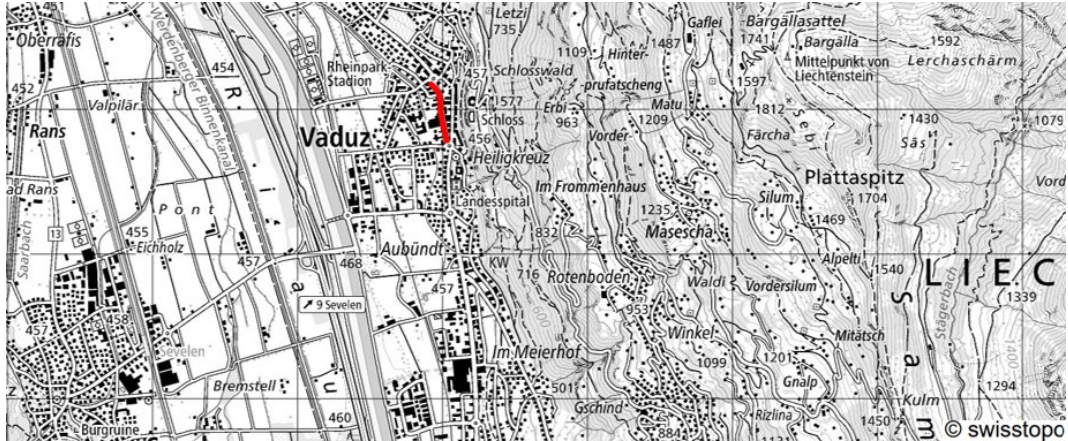


Abbildung 22: Vaduz Äulestrasse, Adlerkreisel bis Regierungsgebäude; Quelle: swisstopo (August 2025).

Die Liechtenstein Wärme erweitert laufend ihr Leitungsnetz und muss deshalb im Bereich «Äuli» die Äulestrasse unterqueren. Da zudem auch der Belag an der Äulestrasse aus den 90er-Jahren in einem schlechten Zustand ist, wird dieser nach Ausführung der Werkleitungsarbeiten instandgesetzt. Das Projekt sieht vor, die oberste Belagsschicht abzufräsen und einen neuen Deckbelag einzubauen. Größere Anpassungen an der Pflasterung sowie der Entwässerung sind nicht vorgesehen. Durch diese Überbrückungsmassnahme kann mit geringem finanziellem Aufwand und minimalen Verkehrsbehinderungen die Zeit bis zur vollständigen Erneuerung der Äulestrasse verlängert werden. Der Abschnitt zwischen dem Post- und Verwaltungsgebäude Vaduz und dem Lindenkreisel wird von dieser Massnahmen ausgenommen, da dieser beim Bau der Busspur neu erstellt wurde und damit in einem guten Zustand ist.

3.2.2 Nendeln Rheinstrasse, Bahnübergang bis Engelkreuzung

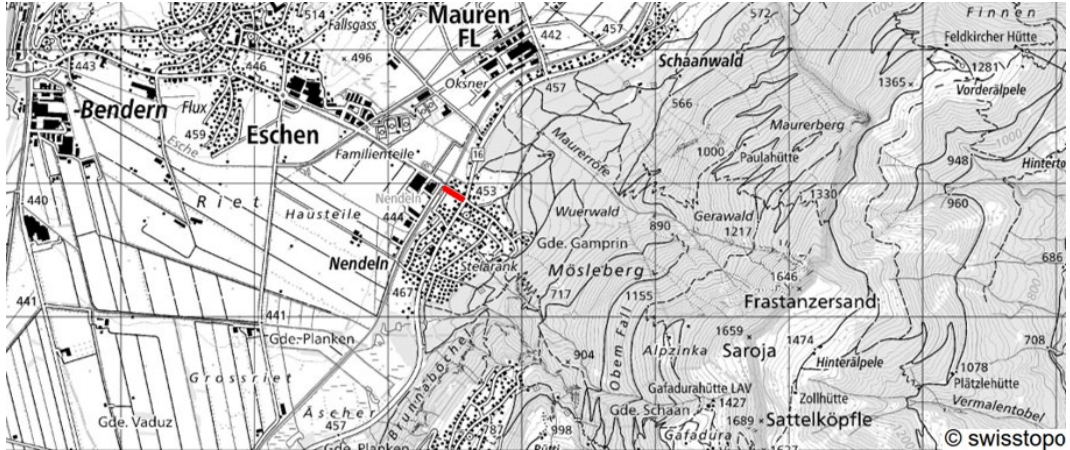


Abbildung 23: Nendeln Rheinstrasse, Bahnübergang bis Engelkreuzung; Quelle: swisstopo (August 2025).

Der Belag der Rheinstrasse vom Bahnübergang bis zur Engelkreuzung in Nendeln ist in einem schlechten Zustand und muss daher erneuert werden. Die oberste Belagsschicht wird abgefräst, damit ein neuer Deckbelag eingebaut werden kann. An der Strassenentwässerung und Pflasterung werden keine Anpassungen vorgenommen. Die Arbeiten werden zeitlich mit der Sperrung des Bahnübergangs Rheinstrasse durch die ÖBB koordiniert.

3.2.3 Ruggell Landstrassenkreisel

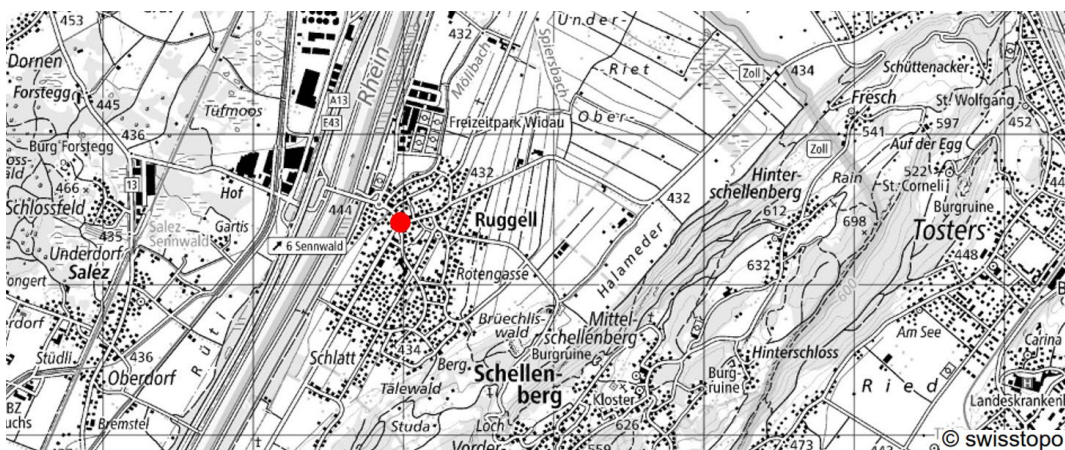


Abbildung 24: Ruggell, Landstrassenkreisel; Quelle: swisstopo (Juli 2025).

Der Landstrassenkreisel in Ruggell weist einige Fahrbahnschäden und Sicherheitsdefizite auf. Die Fahrbahn wurde in der Vergangenheit mehrfach ausgebessert, was zu einer ungleichmässigen Oberfläche und zahlreichen Belagsflicken geführt hat. Zudem sind tiefe Spurrinnen vorhanden, die sowohl den Fahrkomfort als auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Im Rahmen der geplanten Sanierung wird der bestehende Belag vollständig entfernt und durch einen neuen ersetzt. An der Geometrie des Kreisels selbst sind keine baulichen Anpassungen erforderlich.

Ziel der Massnahmen ist es, die Benutzbarkeit des Kreisels für weitere zehn bis fünfzehn Jahre sicherzustellen. Während die an den Kreisel anschliessenden Strassenabschnitte Landstrasse, Rheinstrasse und Nellengasse bereits saniert wurden, steht die sicherheitstechnische Sanierung des Fussgängerübergangs am Kreiselarm Dorfstrasse noch aus und wird nun im Zuge der Arbeiten nachgeholt. Dabei wird die Fussgängerinsel im Bereich der Dorfstrasse versetzt, da die bestehende Insel zu nahe am Kreisel liegt. Aktuell besteht deshalb kein ausreichender Wartebereich für ein- und ausfahrende Personenwagen zur Verfügung. Die an der Kreiseinfahrt wartenden Fahrzeuge blockieren daher mit dem hinteren Teil ihres Fahrzeuges den Fussgängerstreifen, während die am Fussgängerstreifen anhaltenden aus dem Kreisel ausfahrenden Fahrzeuge die Durchfahrtsbreite auf der Kreisel-fahrbahn einschränken. Beides ist aus Sicht der Verkehrssicherheit unerwünscht und wird deshalb mit den baulichen Massnahmen behoben.

3.2.4 Bendern Schwibboga-Kreisel

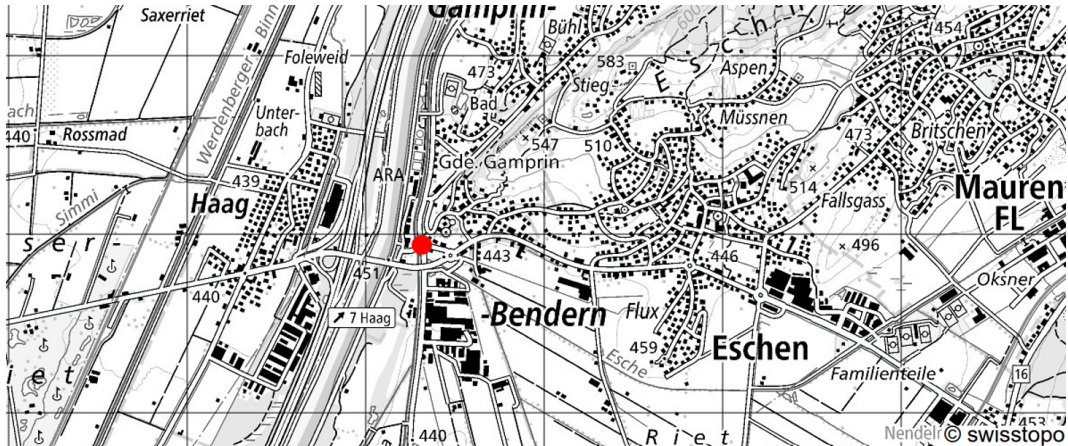


Abbildung 25: Ruggeller Strasse, Schwibboga-Kreisel; Quelle: swisstopo (Juli 2025).

Der Schwibboga-Kreisel in Bendern muss zustandsbedingt im Rahmen einer kleinen Sanierung instandgesetzt werden. Die Massnahme dient als Übergangslösung, bis der geplante Verkehrsknoten Unterbendern realisiert wird. Der Innenring des Kreisels besteht derzeit aus einer Pflasterung, die deutliche Abnutzungserscheinungen durch den Schwerverkehr und die Witterung zeigt. Der Innenring wird daher vollständig erneuert und neu in Betonbauweise ausgeführt, was eine höhere Belastbarkeit und geringeren Unterhaltsaufwand bedeutet.

Im Bereich des Anschlusses an die Ruggeller Strasse ist die bestehende Entwässerung unzureichend, weshalb diese im Zuge der Sanierung gezielt verbessert wird. Zusätzlich wird die Pflasterung zwischen den beiden Kreisellarmen Obere Au und Schaaner Strasse teilweise ersetzt. Dieser Abschnitt ist besonders stark durch den Schwerverkehr beansprucht, was zu einer hohen Abnutzung geführt hat. Die Geometrie des Kreisels bleibt unverändert.

3.2.5 Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Franz-Josef-Oehri-Strasse bis Meldina

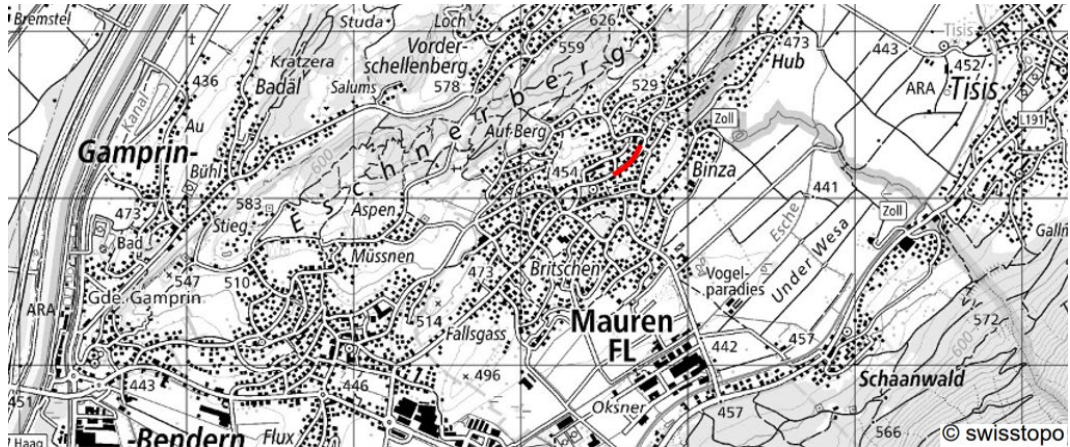


Abbildung 26: Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Franz-Josef-Oehri-Strasse bis Meldina; Quelle: swisstopo (August 2025).

Die Peter-und-Paul-Strasse im Abschnitt Franz-Josef-Oehri-Strasse bis Meldina weist einen schlechten Belagszustand auf. Auch die Strassenentwässerung muss teilweise erneuert werden. Im Rahmen des Projekts werden der Belag sowie stellenweise die Pflasterung erneuert. Die Strassenschächte werden auf Dichtigkeit geprüft und die Schachtabdeckungen ausgewechselt. Die Oberflächen des berg- und talseitigen Trottoirs haben unterschiedliche, sich abwechselnde Oberflächen aus Belag und Verbundsteinen und sind deshalb nicht als durchgehenden Gehweg erkennbar und im Unterhalt aufwändig. Diese Flächen werden im Zuge der Massnahmen neu in einem einheitlichen Belag ausgeführt.

3.2.6 Eschen, Kohlplatz bis Popers

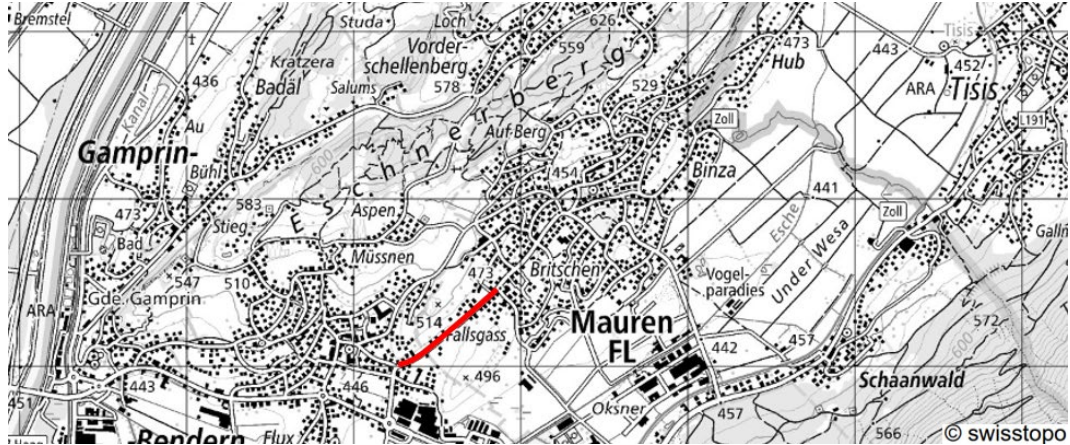


Abbildung 27: Eschen, Kohlplatz bis Popers; Quelle: swisstopo (August 2025).

Im Strassenabschnitt Kohlplatz, Eschen, bis Popers, Mauren, hat die WLU dringenden Sanierungsbedarf aufgrund von Wasserverlust angemeldet. Diese Arbeiten werden im Herbst 2025 ausgeführt. Auch die Belagsfläche auf diesem Abschnitt sowie die Pflästerung weisen Schäden auf und müssen erneuert werden. Das Projekt sieht vor, die Binder- und Deckschicht zu erneuern. Bei der Pflästerung besteht der bestehende Wasserstein aus Porphyryr und weist grosse Schäden auf. Deshalb wird der Wasserstein beidseitig entfernt und nur noch dort, wo technisch nötig, in Granit ausgeführt. Bei den Einlaufschächten wird der Zustand geprüft und die Schachtabdeckungen erneuert.

3.2.7 Schaan Plankner Strasse, Galerie bis Kappile

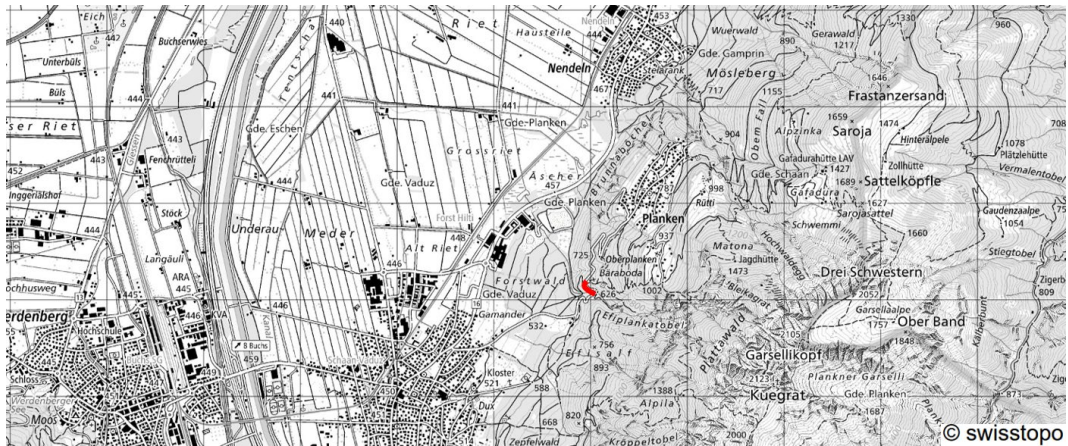


Abbildung 28: Schaan, Plankner Strasse, Galerie bis Kappile; Quelle: swisstopo (August 2025).

Der Strassenabschnitt Galerie bis Kappile ist gemäss den Messdaten des Road-Management-System (RMS) des ATG in einem fahrdynamisch schlechten Zustand. Dies äussert sich in Verwerfungen und tiefen Spurrinnen, weshalb über diesen Strassenabschnitt der Deckbelag erneuert wird. An der bestehenden Entwässerung sowie an der talseitigen Lehnbrücke und der bergseitigen Stützmauer sind in den nächsten zehn Jahren voraussichtlich keine Unterhaltsarbeiten nötig. Die Überbrückungsmassnahme dient der Sicherstellung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts bis zur Vornahme einer umfangreichen Instandsetzung des vor genannten Abschnitts.

3.2.9 Steg – Malbun, Brücke Stachler bis Jugendheim

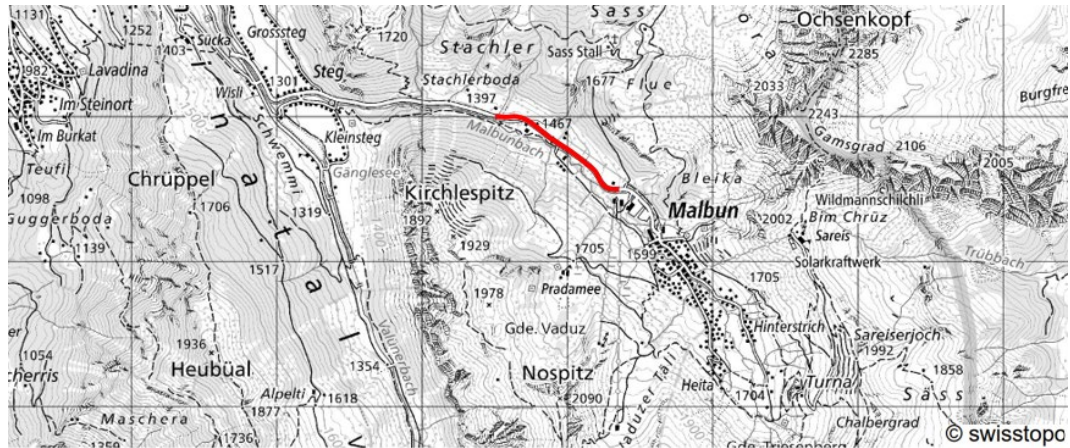


Abbildung 30: Malbun, Stachler - Jugendheim; Quelle: swisstopo (August 2025).

Der Belag der Malbunstrasse weist von der im Jahr 2025 instandgesetzten Bogenbrücke Stachler bis zum Jugendheim eine sehr grosse mechanische Abnutzung und tiefe Spurrinnen auf. Belagsuntersuchungen haben ergeben, dass der bestehende Deckbelag nicht für diese Kombination aus Höhenlage und Belastung geeignet ist. Deshalb wird dieser durch einen widerstandsfähigeren Belag ersetzt. Die Pflasterung weist nur an einzelnen Stellen kleine Schäden auf und soll daher nur repariert werden. Die Entwässerung wird auf ihre Funktionalität hin geprüft, gegebenenfalls instandgesetzt und die Schachtabdeckungen werden ersetzt.

3.2.10 Mauren Rietstrasse, Vogelparadies bis Feldstrasse

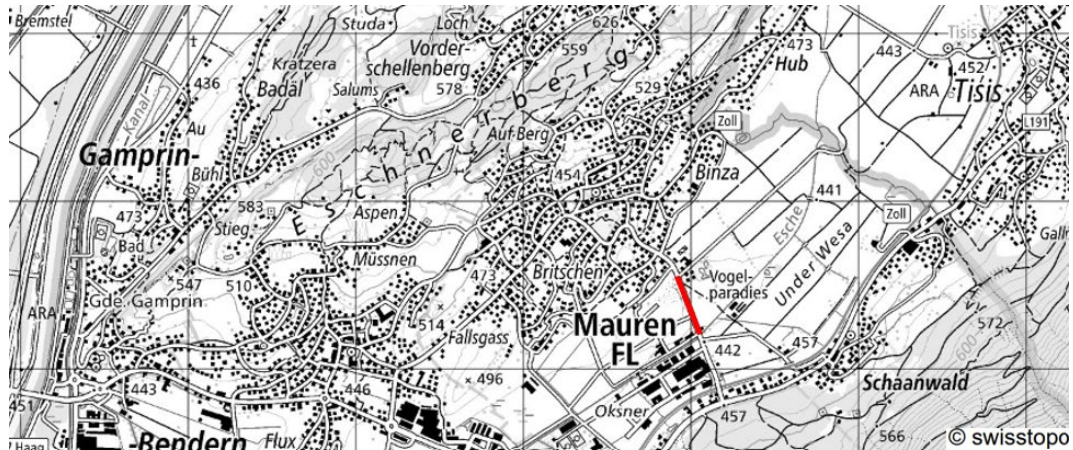


Abbildung 31: Mauren Rietstrasse Vogelparadies bis Feldstrasse; Quelle: swisstopo (August 2025).

Unter der Rietstrasse in Mauren wurde im Abschnitt Vogelparadies bis Feldstrasse beim Bau aufgrund des schlecht tragfähigen Baugrunds eine Betonplatte erstellt, welche die Strassenlasten auf den Untergrund verteilen kann. Der Deckbelag über dem Beton weist diverse Risse und Verformungen auf und muss daher ersetzt werden. Die Betonplatten sind jedoch noch gut erhalten und werden nicht saniert. Die Entwässerung, die über die Schulter gelöst ist, bleibt unverändert.

3.2.11 Belagsreparaturen

Auf dem ganzen Landstrassennetz entstehen im Jahresverlauf immer wieder unvorhersehbare Schäden an Belag, Pflästerung oder Schächten, welche zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und zur Verhinderung von Folgeschäden unmittelbar behoben werden müssen. Diese unvorhersehbaren Arbeiten werden mit einem aus den Vorjahren abgeleiteten Erfahrungswert budgetiert.

3.2.12 Diverse kleine Projekte

Im Rahmen des Strassenunterhalts sind oft kleine Projekte für Reparaturen und Anpassungen notwendig, welche zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Budgets nicht vorhersehbar waren. Neben den eigentlichen Strassenbauten verursachen

auch Nebenanlagen wie Einfriedungen, Signalisationen, Grünanlagen etc. laufende Unterhalts- und Reparaturarbeiten. Ebenso kann es vorkommen, dass Gemeinden, Werke oder private Bauherrschaften direkt neben Landstrassen ein Bauwerk realisieren und es dadurch Sinn macht, bauliche Massnahmen an der Landstrasse auszulösen oder vorzuziehen. Diese unvorhersehbaren Arbeiten werden mit einem aus den Vorjahren abgeleiteten Erfahrungswert budgetiert.

3.2.13 Strassenneubau (Infrastruktur Bau)

Im Zusammenhang mit Baustellen von Gemeinden und Werken, aber auch bei privaten Überbauungen, ergeben sich oft kurzfristig Möglichkeiten für eine Optimierung der Verkehrsanlage. Mit der gemeinsamen Durchführung von Baumassnahmen sind vielfach Lösungen möglich, welche im Alleingang mehr Kosten verursachen würden oder gar nicht realisierbar wären. Für solche Gelegenheiten, aber auch für andere kurzfristig zwingend notwendige Massnahmen, ist häufig schnelles Handeln notwendig und bedingt eine finanzielle Flexibilität für die Realisierung von Kleinprojekten.

Zudem entstehen im Lauf eines Jahres diverse Anliegen, welche einer kurzfristigen Lösung bedürfen. Vielfach sind es Anliegen der Gemeinden oder Anfragen über die Regierung, welche ein unvorhersehbares Projekt auslösen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Verbesserungen der Schulwegsicherheit und der allgemeinen Fussgängersicherheit. Mit relativ kleinen Anpassungen oder Ergänzungen ist oft eine Lösung möglich, sofern das Budget die entsprechenden Reserven enthält.

3.3 Unterhalt von Brücken und Stützbauten

In der folgenden Tabelle werden die im Jahr 2026 budgetierten Projekte im Konto Unterhalt von Brücken und Stützbauten (Konto 600.314.05) dargestellt:

Projektbezeichnung	Budget CHF
L6 - Rheinbrücke Vaduz-Sevelen, Instandsetzung	80'000
H9 - Triesenberg Rotenbodenstrasse, Tobelbachbrücke	40'000
H10 - Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Guschgerbach	400'000
H10 - Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Stachlertobel	350'000
H10 - Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Stachlerbach	100'000
H10 - Triesenberg Abzwg. Bergstrasse/Rotenbodenstr., Ankerersatz	200'000
H10 - Triesenberg Malbunstrasse, LB Gitzihöll, Brücken Rüfenen u. Tieftobel	200'000
Unterhalt von diversen Stützmauern	350'000
Diverse kleine Reparaturen	120'000
Diverse Untersuchungen	60'000
Reserveprojekte	
H9 - Triesenberg, Frommenhausstrasse, Bankettsicherung	-
Total	1'900'000

Tabelle 3: Übersicht Konto 600.314.05 Unterhalt von Brücken und Stützbauten, Quelle: ATG.

Die Reduktion des Budgets gegenüber dem Vorjahr um CHF 2.1 Mio. ist auf die Verzögerung des Projekts Rheinbrücke Vaduz-Sevelen zurückzuführen. In der Mehrjahresplanung war eine Realisierung im Jahre 2026 vorgesehen. Die im Frühling 2025 abgeschlossenen Untersuchungen zeigten jedoch, dass umfangreichere Arbeiten als geplant notwendig sind, weshalb in Abstimmung mit dem Tiefbauamt des Kantons St. Gallen entschieden wurde, die Arbeiten um ein Jahr zu verschieben.

Da dieser Umstand erst kurz vor der Budgetierung bekannt wurde und keine anderen für 2026 baureifen Projekte vorliegen, wurde das Budget entsprechend gekürzt. Im Budget 2027 muss aber mit entsprechend höheren Kosten gerechnet

werden. In den nachfolgenden Kapiteln 3.3.1 bis 3.3.9 werden die einzelnen Budgetpositionen aus dieser Übersicht detailliert beschrieben.

3.3.1 Rheinbrücke Vaduz-Sevelen

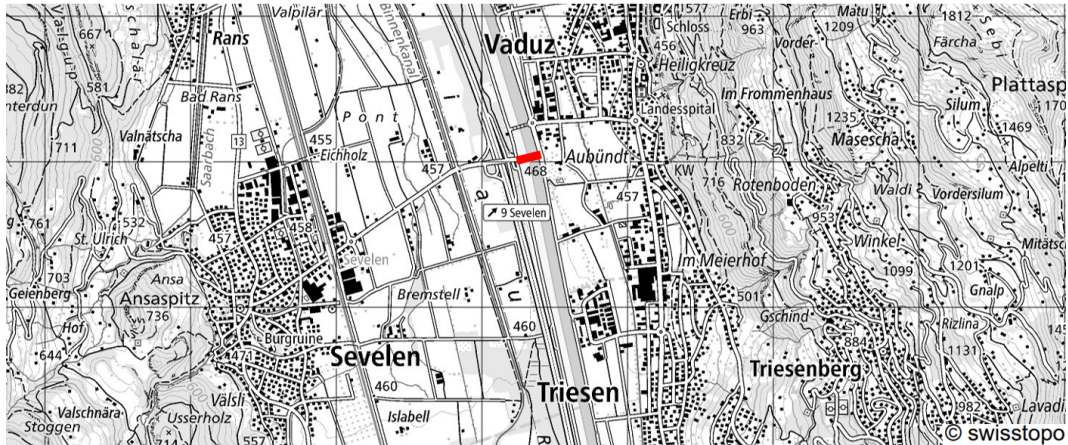


Abbildung 32: Rheinbrücke Vaduz-Sevelen; Quelle: swisstopo (August 2025).

Die Rheinbrücke Vaduz-Sevelen wurde im Jahr 2023/2024 im Hinblick auf den angedachten Wechselspurausbau statisch überprüft. Dabei zeigte sich, dass bereits heute statische Defizite vorhanden sind, welche vor der Einrichtung des Wechselspurbetriebs und dem Anbringen der Signalportale behoben werden müssen. Im Zuge der weiteren Bearbeitung hat sich ergeben, dass die Arbeiten umfangreicher sind als angenommen und mehr Vorlaufzeit (Beschaffung Planer, etc.) benötigen.

Da eine Realisierung im Jahr 2026 nicht möglich ist, wurden nur die Planungsarbeiten für dieses Projekt budgetiert.

3.3.2 Triesenberg Rotenbodenstrasse, Projekt Tobelbach

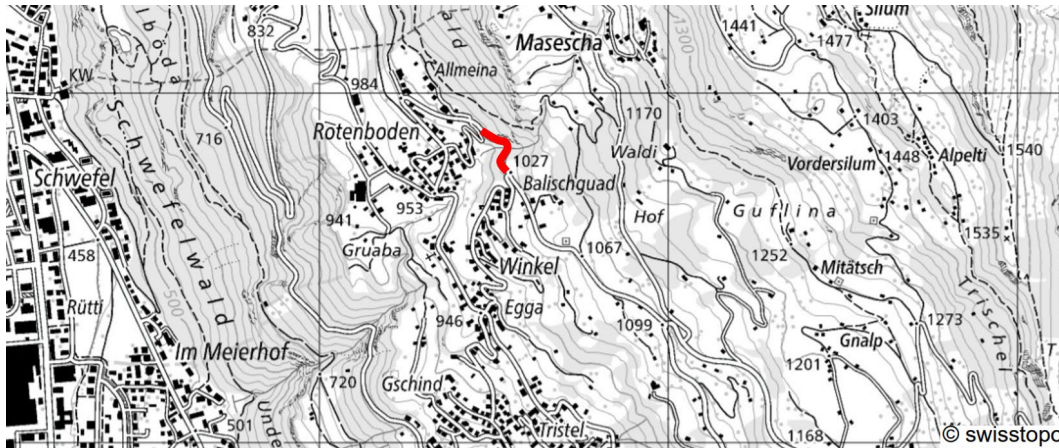


Abbildung 33: Triesenberg Rotenbodenstrasse, Projekt Tobelbach; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Die geologischen Untersuchungen im Projektperimeter konnten im Jahr 2025 abgeschlossen werden. Ebenso fanden mit dem Amt für Bevölkerungsschutz (ABS) erste Besprechungen statt. Dabei zeigte sich, dass Synergien zwischen der angeordneten Strassenkorrektur und der Reduktion der Verklauungsgefahr⁷ beim Bachdurchlass bestehen. Ebenso steht mittlerweile fest, dass in der Nähe der Strassenkorrektur definitiv kein Standort für ein neues Geschieberückhaltebecken vorgesehen ist. Damit besteht nun Klarheit über die Randbedingungen des Projekts, weshalb nun mit den Projektierungsarbeiten begonnen werden kann.

⁷ Unter Verklauung wird eine Gefahrensituation verstanden, in der Schwemmholz, Geschiebe und ähnliches Losmaterial Brücken, Durchlässe etc. verstopfen. Es kann dadurch zu Überflutungen kommen.

3.3.3 Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Guschgerbach

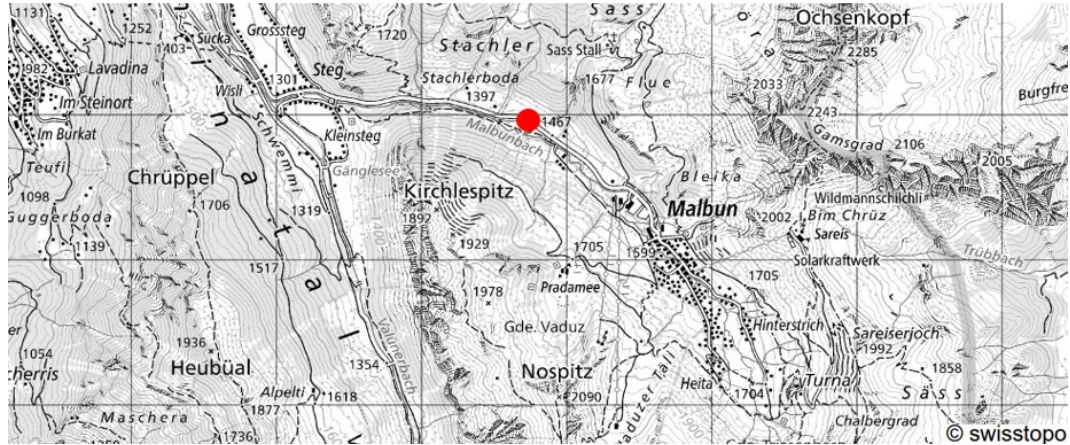


Abbildung34: Malbunstrasse, Durchlass Guschgerbach; Quelle: swisstopo (August 2025).

Der Durchlass Guschgerbach liegt unterhalb der Bushaltestelle Jugendheim Malbun. Der Durchlass wurde beim Ausbau der Strasse nach Malbun Ende der 60er Jahre einseitig verlängert. Er besteht daher aus zwei Teilen mit unterschiedlicher Bauart und Alter, welche beide einen schlechten baulichen Zustand haben. Der Durchlass weist zudem einen ungünstigen Querschnitt auf, was eine erhebliche Verklauungsgefahr im Hochwasserfall bedeutet. Bevor der Deckbelag über den ganzen Abschnitt (vgl. Kap. 3.2.9) erneuert wird, ist sinnvollerweise ein Ersatzneubau des Durchlasses vorzunehmen. In diesem Zusammenhang wird auch die Abwasserleitung von Malbun nach Steg, welche aktuell den Durchlass durchquert, so verlegt, dass sie zukünftig unter dem Durchlass verläuft und damit kein zusätzliches Verklauungsrisiko mehr besteht. Die heute bestehenden Betonmauern im Ein- und Auslaufbereich werden, sofern sie technisch nicht notwendig sind, durch naturnahe Böschungen ersetzt.

3.3.4 Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Stachlertobel



Abbildung 35: Malbunstrasse, Durchlass Stachlertobel; Quelle: swisstopo (August 2025).

Der Durchlass Stachlertobel liegt unterhalb des Durchlasses Guschgerbach an der Strasse zwischen Steg und Malbun. Auch dieser Durchlass wurde beim Ausbau der Strasse nach Malbun Ende der 60er Jahre nur verlängert. Er besteht daher auch aus zwei Teilen mit unterschiedlicher Bauart und Alter, welche beide einen schlechten baulichen Zustand aufweisen. Zudem weist er ebenfalls einen ungünstigen Querschnitt auf, was eine erhebliche Verklauungsgefahr im Hochwasserfall verursacht. Hinzu kommt, dass im Durchlass das Gefälle der Bachsohle stark abnimmt und sich daher dort häufig Geschiebe ablagert, welches in der Vergangenheit mehrmals mühsam geräumt werden musste. Bevor der Deckbelag (vgl. Kap. 3.2.9) über den ganzen Abschnitt erneuert wird, ist sinnvollerweise ein Ersatzneubau des Durchlasses vorzunehmen. Die heute bestehenden Betonmauern im Ein- und Auslaufbereich werden, sofern sie technisch nicht notwendig sind, durch naturnahe Böschungen ersetzt.

3.3.5 Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Stachlerbach

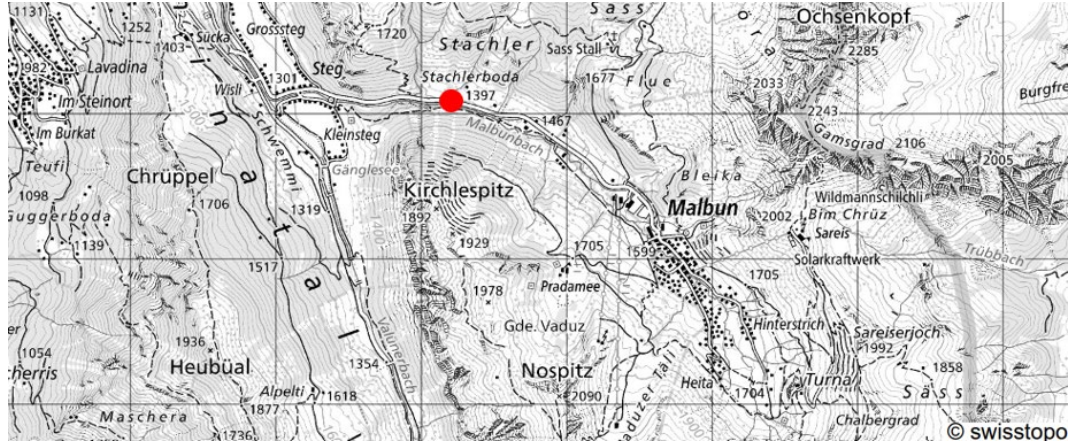


Abbildung 36: Malbunstrasse, Durchlass Stachlerbach; Quelle: swisstopo (August 2025).

Die Lehenbrücke Stachler, die auch den Durchlass Stachlerbach beinhaltet, wurde im Jahr 2011 saniert und befindet sich daher in einem annehmbaren Zustand. Es werden vor dem Einbau des neuen Deckbelags (vgl. Kap. 3.2.9) nur kleine Instandsetzungsarbeiten vorgenommen. Zur Reduktion des Verklauungsrisikos beim Durchlass Stachlerbach wird das Entfernen einer ungünstig gelegenen Bachsperre geprüft. Diese Arbeiten folgen in enger Absprache mit dem ABS, welches für den Rüfeunterhalt zuständig ist.

3.3.6 Triesenberg Abzweiger Bergstrasse/Rotenbodenstrasse, Ankerersatz

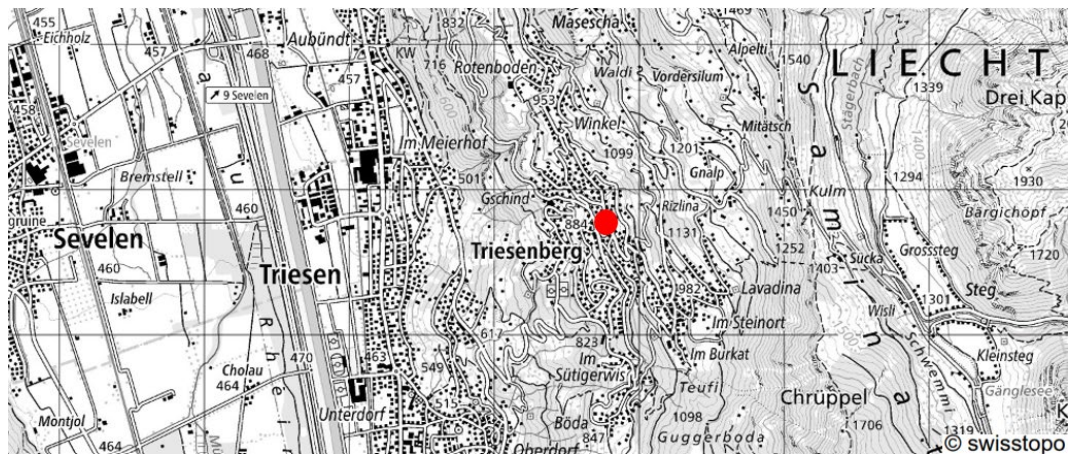


Abbildung 37: Triesenberg, Abzwg. Bergstr./Rotenbodenstr.; Quelle: swisstopo (August 2025).

In den Jahren 2022 bis 2024 wurden die Bauwerke im Landstrassennetz, die über ältere permanente Verankerungen verfügen, erfasst, untersucht und deren Zustand bewertet. Dabei wurde festgestellt, dass die nach einer Instabilität in den 80er Jahren angebrachten permanenten Stabanker⁸ an der Stützmauer unterhalb der Verzweigung Bergstrasse/Rotenbodenstrasse am Ende ihrer Lebensdauer angekommen sind. Einer der Stabanker ist bei den Untersuchungen überraschend und ohne jegliche Vorankündigung gebrochen. Das Objekt wird seither permanent messtechnisch überwacht. Die alten, unzuverlässigen Stabanker sollen durch moderne Litzenanker⁹ ersetzt werden, welche zuverlässig überwacht werden können und eine längere Lebensdauer erwarten lassen.

3.3.7 Triesenberg Malbunstrasse, Lehenbrücke Gitzihöll, Brücken Rüfenen u. Tieftobel

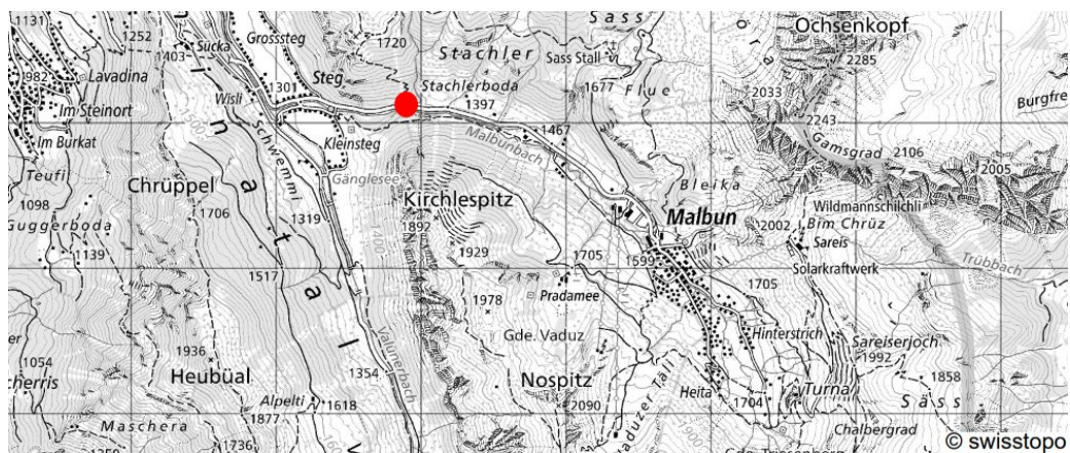


Abbildung 38: Triesenberg, Gitzihöll, Rüfenen u. Tieftobel.; Quelle: swisstopo (August 2025).

Nachdem die Lehenbrücke Gitzihöll und die daran anschliessenden Brücken Rüfenen und Tieftobel in Malbun in den Jahren 2023 bis 2025 umfassend

⁸ Ein Stabanker ist ein mittels Bohrung im Boden versetzter Stahlstab, der Kräfte in den Untergrund überträgt.

⁹ Ein Litzenanker ist wie ein Stabanker im Boden versetzt, besteht aber aus verdrehten, eingefetteten Einzeldrähten aus hochfestem Stahl und wird mit einem Kunststoffschutzrohr vor äusseren Einflüssen geschützt. Bei modernen Anker kann die Unversehrtheit des Schutzrohres messtechnisch geprüft werden.

instandgesetzt wurden, ist mit dem Einbau des Deckbelags über den ganzen Abschnitt im Jahr 2026 der Abschluss der Arbeiten geplant.

3.3.8 Unterhalt von diversen Stützmauern

Im gesamten Landstrassennetz, vorwiegend jedoch in der Gemeinde Triesenberg, sind unzählige Stützmauern mit Bruchsteinverkleidungen vorhanden, welche fortlaufend instandgesetzt werden müssen. Die Arbeiten umfassen die Erneuerung von witterungsbedingt zerstörten Mörtelfugen und Mauerkronen, den Ersatz von herausgebrochenen Steinen sowie die Entfernung von Bewuchs und die Erneuerung von funktionsuntüchtigen Absturzsicherungen.

3.3.9 Diverse kleine Reparaturen

Im Laufe des Jahres festgestellte Schäden an Brückenbauten bedürfen oft einer raschen baulichen Massnahme, um die Gebrauchstauglichkeit der Bauwerke zu erhalten und grössere Folgeschäden zu verhindern. Diese können deswegen nicht einzeln und im Voraus budgetiert werden und werden daher unter dem Posten «diverse kleine Reparaturen» zusammengefasst.

3.3.10 Diverse Untersuchungen

Die in den kommenden Jahren zu bearbeitenden Brücken oder Stützkonstruktionen müssen vorgängig untersucht werden, um die Erhaltungsmassnahmen zu definieren oder vertiefte Untersuchungen budgetieren zu können. Die vielen, teilweise sehr kleinen Aufträge können nicht einzeln budgetiert werden und werden daher unter dem Posten «diverse Untersuchungen» zusammengefasst.

3.3.11 Triesenberg, Frommenhausstrasse, Bankettsicherung

In der Vergangenheit mussten an der Frommenhausstrasse in Triesenberg immer wieder kurzfristig Bankettsicherungen erstellt werden, um ein Abrutschen des

talseitigen Strassenrandes zu verhindern. Nicht benötigte Finanzmittel aus anderen Projekten dieses Kontos sollen verwendet werden, um vorsorglich weitere Abschnitte der Frommenhausstrasse zu sichern.

3.4 Bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr

Neben den jährlich budgetierten Ausgaben für Kleinprojekte sind im Budget 2026 Aufwendungen für Massnahmen des Busbevorzugungsprojekts sowie für die Erstellung von Radabstellanlagen bei Bushaltestellen enthalten.

Projektbezeichnung	Budget CHF
- Ausbau und Unterhaltsarbeiten	250'000
- Busbevorzugungsmassnahmen	50'000
Total	300'000

Tabelle 5: Übersicht Konto 650.314.01 Bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr
Quelle: ATG.

3.4.1 Ausbau und Unterhaltsarbeiten

Neben Verbesserungen der Haltestellen, die im Rahmen von Strassenbauprojekten wie Sanierungen und Neubauten vorgenommen werden, sind weitere Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Haltestellen geplant. Darunter fallen Verbesserungen wie der Bau von Buswartekabinen, die Optimierungen der Wartebereiche und die Erstellung von behindertengerechten Haltekanten. Diese Aufwertungen der Haltestellen werden jeweils in Absprache mit der LIEmobil durchgeführt.

Fahrradabstellanlagen an ÖV-Haltestellen sollen weiterhin als Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern dienen und einen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und des Fahrradverkehrs leisten. Im Berichtsjahr sollen an ausgewählten Haltestellen zwei bis drei Radabstellanlagen (Bike and Ride) errichtet werden.

Mit dem Fahrradverleih durch die LIEmobil wird eine weitere Verbesserung für die Kombinierbarkeit von ÖV und Radverkehr erreicht. Das Angebot von LIEmobil soll ab 2026 weiter ausgebaut werden. Das LIEbike-Pilotprojekt profitiert von den bereits erstellten Radabstellanlagen, welche als LIEbike-Stationen dienen.

3.4.2 Busbevorzugungsmassnahmen

Im Busbevorzugungskonzept wurden schnell umsetzbare und besonders wirksame Sofortmassnahmen festgelegt und weitere Massnahmen in drei Paketen definiert. Ziel der Massnahmen ist, die Betriebsstabilität zu verbessern und den ÖV zu priorisieren. Weitere Knoten sollen untersucht werden, welche derzeit ohne Lichtsignalanlagen betrieben werden. Denkbar sind Busbevorzugungen mit Lichtsignalen, welche sich nur dann zuschalten, wenn ein Linienbus naht, oder auch neue Gesamtanlagen, mit welchen die Achsen mit Busbetrieb priorisiert werden können.

Mittel- und langfristig wird die Busbevorzugung weiterhin durch statische Massnahmen, also fixe Busspuren, angestrebt, teils auch in Kombination mit einer Pfortnerung des Verkehrs zur Busbevorzugung. Hierfür sind bauliche Massnahmen notwendig. Die dafür erforderlichen Landerwerke gestalten sich insbesondere innerorts und in Zentrumsnähe als herausfordernd.

3.5 Bauliche Massnahmen zur Behindertengleichstellung

Projektbezeichnung	Budget CHF
- Ausbauprojekte	220'000
- Kleinprojekte	20'000
- Ingenieurhonorare / Beiträge LBV	10'000
Total	250'000

Tabelle 6: Übersicht Konto 650.314.00 Bauliche Massnahmen zur Behindertengleichstellung
Quelle: ATG.

Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGIG)¹⁰ müssen sämtliche öffentlichen Verkehrswege und -anlagen sowie öffentliche Verkehrssysteme barrierefrei ausgestaltet werden. Dies erfordert bauliche Massnahmen, welche analog der bisherigen Strategie auf drei Arten umgesetzt werden:

1. Bei allen Projekten im Bereich von Strassenverbesserungen- und -neubauten werden die baulichen Vorgaben zur Behindertengleichstellung in der Projektierung umgesetzt. Im kommenden Jahr ist als Teil grösserer Projekte der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle «Under Atzig» in Bendern und der Bushaltestelle «Eschen Brühl» in Eschen vorgesehen.
2. Mit einzelnen Baumassnahmen wird gezielt die bestehende Infrastruktur an die Vorgaben der Behindertengleichstellung angepasst. Dies betrifft vor allem bauliche Massnahmen an Bushaltestellen. Es werden erhöhte Haltekanten erstellt, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Im Jahr 2026 ist vorgesehen, die bestehende Haltestelle «Sportplatz» in Balzers weiter östlich in den Kreuzungsbereich der Strasse Rheinau zu verlegen. Die aktuelle Haltestelle befindet sich in Fahrtrichtung Trübbach auf einem Brückenrand, der nur über eine Treppe erreicht werden kann, wodurch mobilitätseingeschränkten Personen der Zugang zur Haltestelle in Fahrtrichtung Trübbach verwehrt bleibt.
3. Konkrete Verbesserungsvorschläge des Liechtensteinischen Behindertenverbandes (LBV) oder anderer Behindertenorganisationen werden im Rahmen der Möglichkeiten kurzfristig umgesetzt, wenn diese für die betroffenen Personen zu unmittelbaren Verbesserungen führen. Dazu gehören einfache, aber wirkungsvolle Massnahmen, wie das Abschleifen von zu hohen Randsteinen, die

¹⁰ Gesetz vom 25. Oktober 2006 über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BGIG), LGBl. 2006 Nr. 243.

Erstellung einer abgesenkten Zone ohne Anschlag auf einer Mittelinsel oder das Anbringen von taktilen Markierungen für Sehbehinderte.

3.5.1 Kleinprojekte / Honorare / taktile Markierungen / Beiträge

Die kleineren Aufträge in diesem Bereich umfassen kleine bauliche Massnahmen, die Honorare für die Bauberater und Beiträge an den LBV.

4. GROSSE AUSBAUPROJEKTE UND NEUANLAGEN

In diesem Kapitel wird der Umsetzungsstand und die budgetierten Mittel aus bereits genehmigten Finanzierungskrediten erläutert. Der Vollständigkeit halber werden zu Informationszwecken auch die in Vorbereitung befindlichen Ausbauprojekte und Neuanlagen im vorliegenden Bericht erwähnt. Die Beantragung der Finanzmittel für die Realisierung erfolgt über das ordentliche Budget oder einen Bericht und Antrag an den Landtag, sobald die Projekte baureif sind.

4.1 Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen

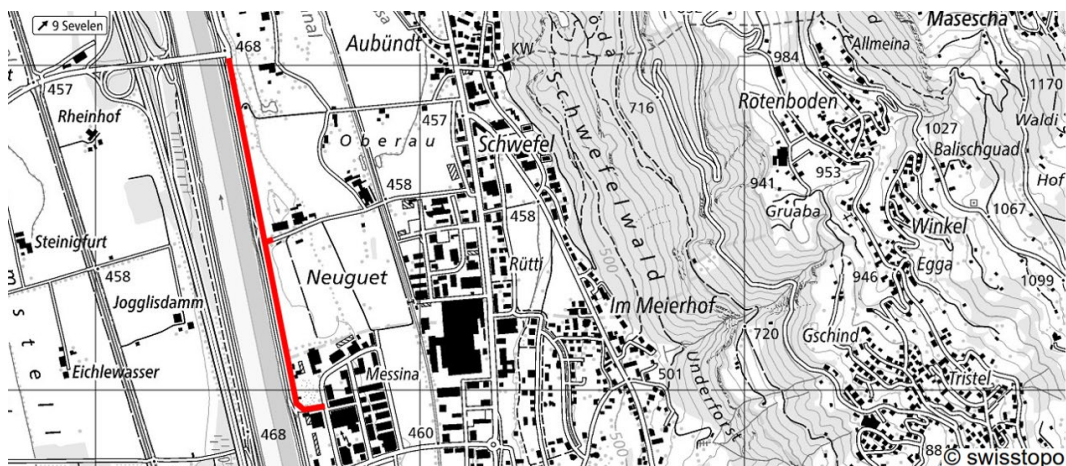


Abbildung 39: Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen, Quelle: swisstopo (Juni 2023).

Die Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen entlang des Rheindamms soll die bestehende einspurige Strasse mit Kreuzungsstellen ersetzen und es ermöglichen, die Dammkrone wieder für den Radverkehr freizugeben. Die geplante neue

Verbindungsstrasse erstreckt sich von der Rheinbrücke Sevelen-Vaduz über eine Länge von 1'200m bis zur Gewerbezone Neusand in Triesen. Die zweispurige Strasse soll parallel zum Rheindamm auf etwa halber Dammhöhe verlaufen und als Berme¹¹ in einer Breite von ca. 9m an den bestehenden Damm geschüttet werden.

Gleichzeitig mit der Realisierung des Strassenprojekts wird das ABS die Hochwassersicherheit des Rheindamms ertüchtigen. Durch die gemeinsame Umsetzung profitiert sowohl der Strassenbau als auch der Hochwasserschutz von Synergien beim Bau.

Im Februar 2022 hat die Regierung die Umweltverträglichkeit des Projekts unter Berücksichtigung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen festgestellt. Nachdem im Jahr 2023 die Beschwerde eines privaten Anstössers gegen die Feststellung der Umweltverträglichkeit letztinstanzlich abgelehnt wurde, konnte Ende 2024 ein Bericht und Antrag zuhanden des Landtags betreffend eines Verpflichtungskredits eingebracht werden.

Nachdem der Landtag dem Verpflichtungskredit zugestimmt hat und die Referendumsfrist ungenutzt verstrichen ist, wurden die Projektierungs- und Bauleitungsarbeiten für die Realisierung des Vorhabens ausgeschrieben. Aufgrund der hohen Auftragssumme musste eine internationale Ausschreibung durchgeführt werden. Im August 2025 wurden Projektierungs- und Bauleitungsarbeiten an eine liechtensteinische Ingenieurgemeinschaft vergeben. Anschliessend kann mit der Projektierung und den Vorbereitungen für die Einholung der erforderlichen

¹¹ Eine Berme ist ein horizontales Stück in der Böschung eines Dammes. Sie unterteilt die Böschung in zwei Abschnitte. Eine Böschung mit Bermen ist standsicherer als eine durchgehende Böschung ohne Bermen. Beim Projekt Vaduz-Triesen dient die Berme als Strassentrassee.

Bewilligungen beim Amt für Umwelt und den weiteren betroffenen Stellen begonnen werden.

Die erforderlichen jährlichen Finanzmittel aus dem Verpflichtungskredit werden nun abgestimmt auf den Projektfortgang über das ordentliche Budget beantragt.

4.2 Rheinübergang Vaduz-Sevelen

Der Verkehrsfluss im Bereich des Rheinübergangs Vaduz-Sevelen zwischen dem Autobahnanschluss A13 (CH) und dem Au-Kreisel in Vaduz stösst während den Spitzenzeiten im Feierabendverkehr an die Leistungsgrenze. Der MIV wird aufgrund der Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen vermutlich weiter zunehmen, sodass sich der Druck laufend erhöht. Das Angebot an Fahrspuren auf der Rheinbrücke kann ohne Neubau nicht erhöht werden, weshalb zunächst eine optimierte Nutzung der vorhandenen Fahrspuren vorgesehen ist.

4.2.1 Vaduz Rheinbrücke, Teilausbau Wechsellspur

Dem Kanton St. Gallen und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) wurde das Vorprojekt «Spurbewirtschaftung Rheinbrücke Vaduz-Sevelen» zur Vernehmlassung zugestellt. Das Projekt sieht eine wechselseitige Verkehrsführung auf der Mittelspur vor, um die Leistungsfähigkeit des Rheinübergangs zu verbessern. Durch die wechselseitige Nutzung der Mittelspur ist es möglich, die vorhandene Infrastruktur im Sinne der Nachhaltigkeit bestmöglich und intelligent zu nutzen.

Die Rückmeldungen von Kanton und ASTRA waren durchwegs positiv, jedoch sind noch Verfeinerungen vorzunehmen und ergänzende Unterlagen nachzureichen. Diese werden gemeinsam mit den Fachplanern ausgearbeitet und mit Kanton und ASTRA besprochen. Weiters werden Bewilligungen und Vereinbarungen betreffend die Ausführung und Nutzung ausgearbeitet, um mit den weiteren Projektpartnern bzw. Eigentümern der Infrastrukturanlagen die Grundlagen für den

Betrieb zu schaffen. Den Kostenteiler gilt es ebenfalls zu definieren, da sich das ASTRA nur beteiligen kann, wenn ein baulicher Mehrwert entsteht, etwa in Form von Baumassnahmen, die ohnehin anfallen würden.

Im Abschnitt der alten Rheinbrücke (Holzbrücke) bis zur Rheinbrücke werden die Planungen des Landesspitals und die Sanierung des Rheindamms durch das ABS auf die notwendigen Schüttungsarbeiten für die Spurerweiterung abgestimmt. Die Überarbeitung des Vorprojekts dient als Grundlage für den notwendigen Bericht und Antrag für dieses Projekt. Eine Behandlung im Landtag wird im Berichtsjahr angestrebt.

4.2.2 Vaduz Rheinbrücke, Vollausbau

Die im vorhergehenden Kapitel beschriebene Nutzung der Mittelspur in beide Richtungen vermag den heutigen Abendverkehr aus Vaduz abzuleiten und den Industriezubringer Vaduz – Triesen einzubinden. Auf den morgendlichen Rückstau auf die Autobahn hat die Massnahme keine Wirkung. Langfristig könnte dies den vierspurigen Ausbau der Brücken über die Autobahn A13 und den Rhein notwendig machen. Der geplante Strassenausbau für den Wechselspurbetrieb auf der Liechtensteiner Seite ist mit einem vierspurigen Ausbau der Brücken kompatibel.

Der Vollausbau muss aufgrund der langen Vorbereitungszeit für den Ausbau des Autobahnanschlusses früh genug in Angriff genommen werden. Der Zeitplan ist nicht zuletzt vom Erfolg der Wechselspur und vom Wachstum des Verkehrs abhängig. Er ist daher Bestandteil des Projekts «Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg-Liechtenstein».

4.3 Rheinübergang Bendern-Haag

Der Rheinübergang Bendern-Haag mit den vor- und nachgelagerten Verkehrsknoten ist ein wichtiger grenzüberschreitender Verkehrskorridor. In den

Spitzenstunden können Überlastungen auf dem Liechtensteiner und Schweizer Strassennetz beobachtet werden. Die Lösungsfindung und auch die spätere Umsetzung von Massnahmen ist aufgrund der vielen beteiligten Stellen sehr komplex.

Folgende Organisationen sind beteiligt:

- ASTRA (Nationalstrasse A13 inkl. Autobahnanschluss und Nebenanlagen)
- Kanton St. Gallen (Rheinbrücke bis Rheinmitte sowie Kantonsstrasse ab Autobahnanschluss Richtung Gams)
- Land Liechtenstein (Landstrassen Liechtenstein inkl. Knoten Bendorf, ÖV Umsteigeknoten Bendorf sowie Rheinbrücke bis Rheinmitte)
- Gemeinde Gamprin (Entwicklung Gebiet Unterbendorf und Lead betreffend Fuss- und Radwegbrücke mit Gemeinde Sennwald)
- Gemeinde Sennwald (Lead Fuss und Radwegbrücke mit Gemeinde Gamprin)
- Agglomerationsprogramm Werdenberg Liechtenstein (Fuss- und Radwegbrücke sowie Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs)

Das im Jahr 2020 erstellte Gesamtverkehrskonzept zeigt Lösungen für das gesamte Gebiet auf.

Die Massnahmen teilen sich auf verschiedene Teilbereiche auf. Die planerische Bearbeitung und auch die Realisierung werden in aufeinander abgestimmten Teilprojekten erfolgen. Diese werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

4.3.1 Neuorganisation Verkehrsführung Unterbendorf (Knoten Bendorf)

Die Gemeinde Gamprin hat ein städtebauliches Gesamtkonzept ausgearbeitet, welches auf der im Gesamtverkehrskonzept definierten Umgestaltung des Knotens Bendorf basiert, raumplanerische Chancen für das Gebiet Bendorf aufzeigt und Lösungsansätze für die städtebauliche Entwicklung von Unterbendorf

darlegt. Als Folgeprojekt führte die Gemeinde im Herbst 2023 eine Masterplanung durch. Dabei wurde durch eine Arbeitsgemeinschaft die vielschichtige Aufgabenstellung der Entwicklung des Gebiets Unterbendern gelöst. Experten bearbeiteten Themen in den Bereichen der Raumplanung, Städteplanung, Verkehrsplanung, Architektur und Landschaftsplanung. Die Ergebnisse liegen nun vor.

Für den Verkehr im Gebiet Unterbendern wurde die übergeordnete Linienführung mit zentralem Knoten aus dem Gesamtverkehrskonzept übernommen. Die Neuorganisation sieht die Verlegung der Hauptachse von der heutigen «Eschner Strasse» auf eine neue Achse südlich davon vor. Dadurch ist eine Etappierung möglich und der bestehende Rheinübergang kann genutzt werden, bis das neue Trasse über den Rhein vorbereitet ist. Im Bereich des derzeitigen Kreisels, welcher die Rheinvorbrücke mit dem Schwibboga und der Eschner Strasse verbindet, soll ein Platz direkt unter dem Kirchhügel entstehen. Die Achse Eschner Strasse-Schwibboga soll verkehrsberuhigt ausgebildet werden und als Mobilitätsknoten für den ÖV sowie den Fuss- und Radverkehr dienen.

Der Fuss- und Radverkehr wird in der Masterplanung über den zentralen Platz geführt. Zudem soll eine Passerelle die Ost-West-Beziehung mit Anbindung des Rheindamms verbessern.

In einer Vorstudie werden die geometrischen Ausführungen und die Funktionsfähigkeit des zukünftigen Verkehrssystems detailliert untersucht. Dazu gehören die Darstellung aller Knotenpunkte und Verkehrsbeziehungen des Haupt- und Neben-netzes, die Führung des ÖVs sowie des Fuss- und Radverkehrs. Basis dazu waren umfangreiche Auswertungen vorhandener Verkehrserhebungen und Hochrechnungen zum zukünftigen Verkehrsaufkommen. Die daraus resultierenden Spurbelastungspläne dienen als Grundlage für die Verkehrssimulation, um das Verkehrssystem abbilden zu können. Nach Würdigung der Ergebnisse erfolgt die Gestaltung des Strassenraumes. Dazu wurde ein Lageplan ausgearbeitet, der die neue

Linienführung und alle Querschnittselemente wie Fahrbahnen, Trennelemente, Nebenanlagen, Trottoirs, etc. aufzeigt. Dieser dient als Basis für das Vorprojekt des zukünftigen Verkehrskorridors, mit dessen Planung im Berichtsjahr begonnen werden soll.

Um die unmittelbaren und mittelbaren Umweltauswirkungen des neuen Verkehrskorridors bereits während der Planung systematisch zu ermitteln, muss allenfalls eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt werden. Dieses Instrument dient der frühzeitigen Integration von Umweltbelangen und kann bei Entscheidungsprozessen nützlich sein. Ergebnisse der SUP liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor, sie werden im Jahr 2026 erwartet. Diese werden in den weiteren Planungen des Verkehrskorridors berücksichtigt.

Die Erarbeitung eines Berichts und Antrags an den Landtag für die Finanzierung ist aufgrund des aktuellen Projektstands noch nicht möglich.

4.3.2 Fuss- und Radweg Brücke Bendern-Haag

Die derzeitige Führung des Fuss- und Radverkehrs über die Rheinbrücke Bendern-Haag weist Defizite auf und soll verbessert werden. Die Gefahrenstellen liegen insbesondere bei den Kreuzungen vor und nach der Rheinbrücke. Auf der Brücke selbst stehen durchgehende Radstreifen zur Verfügung, die aufgrund der starken Verkehrsbelastung in Kombination mit einem hohen Schwerverkehrsanteil jedoch unattraktiv sind.

Eine separate Fuss- und Radverkehrsbrücke im Bereich der Rheinbrücke Bendern-Haag soll die Attraktivität und die Sicherheit des Fuss- und Radverkehrs erhöhen, erfordert aber eine gute Integration ins zukünftige Radwegnetz auf beiden Rheinseiten. Eine vorzeitige Verbesserung für den Fuss- und Radverkehr, losgelöst von der derzeitigen Rheinbrücke und der Führung des MIV, ist bedingt möglich.

Basierend auf den verfügbaren Grundlagen, wie dem Projekt Rheinaufweitung, Masterplanung Unterbendern sowie der Berücksichtigung der Fahrradbindung auf der Schweizer Seite, gilt es, einen geeigneten Standort für die neue Fuss- und Radverkehrsbrücke zu finden. Im Lead für die weitere Bearbeitung sind dabei die beiden Gemeinden Gamprin-Bendern und Sennwald. Zusätzlich ist eine weitere Koordination mit dem ASTRA notwendig, da auch die Autobahn resp. der Autobahnanschluss überquert werden muss. Die Standortgemeinden Gamprin-Bendern und Sennwald werden dabei weiter durch das ATG unterstützt. Aufgrund der nicht sehr weit fortgeschrittenen Planungen konnte das Projekt nur als B-Massnahme in die fünfte Generation des Aggloprogramms aufgenommen werden. Sobald die Standortfrage geklärt ist, werden die Gemeinden voraussichtlich ein Projekt erstellen, welches für die Eingabe beim Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein notwendig ist.

4.3.3 Neubau Rheinbrücke Bendern-Haag

Die heutige Rheinbrücke hat zwei Fahrbahnen für den MIV. Für den Radverkehr stehen in jeder Fahrtrichtung nicht baulich getrennte Radstreifen zur Verfügung. Die Fussgängerinnen und Fussgänger werden beidseitig auf höhenmässig abgesetzten Trottoirs geführt. Denselben Querschnitt hat auch die lange Vorlandbrücke bis zum Kreisel in Bendern.

Eine Verbesserung für den Radverkehr durch baulich abgetrennte Radwege ist aus technischen Gründen nicht möglich. Auch wenn der Fuss- und Radverkehr über eine separate Brücke geführt werden würde, wären zusätzliche Fahrspuren für den MIV aus statischen Gründen nur mit grossem Aufwand realisierbar.

Aufgrund der Lichtsignalanlagen auf dem Autobahnknoten und beim Einkaufszentrum Haag staut sich der Verkehr auf der Rheinbrücke jeweils bis zum Knoten Bendern und von dort in die Essane- und Bändererstrasse. Mit dem oben

beschriebenen Umbau des Knotens in Unterbendern allein wird das Problem nicht gelöst, da der Autobahnanschluss dadurch nicht leistungsfähiger wird. Eine Verbesserung wäre gemäss Gesamtverkehrskonzept mit einem Bypass von der Rheinbrücke direkt auf die Autobahneinfahrt Richtung St. Gallen resp. von der Autobahneinfahrt von Sargans Richtung Liechtenstein möglich. Dies setzt jedoch eine vierspurige Rheinbrücke voraus. Ein kompletter Neubau der Rheinbrücke ist unvermeidlich, wobei die volle verkehrliche Wirkung einer vierspurigen Brücke erst erreicht wird, wenn die Knoten beidseitig des Rheins entsprechend ausgebaut sind. Aus diesem Grund soll dieser Rheinübergang im Projekt «Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg-Liechtenstein» prioritär behandelt werden.

4.4 Busspur und Radweg Zuschg bis Zoll in Schaanwald

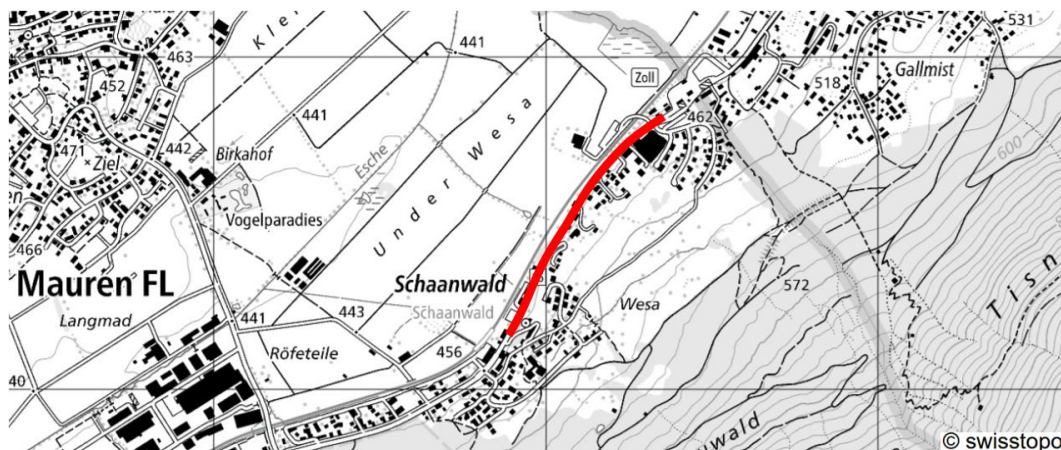


Abbildung 40: Busspur und Radweg Zuschg-Zoll Schaanwald; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Das Verkehrsaufkommen im Bereich des Zollamts in Schaanwald ist mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von ca. 10'000¹² Fahrzeugen/Tag hoch. Vor allem der Schwerverkehrsanteil mit über 6% ist einer der höchsten in Liechtenstein. Durch die Inbetriebnahme des Stadttunnels Feldkirch im Jahr 2030 wird gemäss den Berechnungen im Verkehrsmodell eine Zunahme des täglichen Verkehrs

¹² gemäss Verkehrszählungen des AHR, siehe <https://service.geo.llv.li/verkehrszahlstellen/94930401.pdf>

um 1'300 bis 1'500 Fahrzeuge erwartet. Um den Pendlerinnen und Pendlern eine attraktive Alternative zu bieten und die Fahrplanstabilität zu gewährleisten, sind verschiedene Massnahmen geplant:

Zum einen soll an der Vorarlberger Strasse in Fahrtrichtung Feldkirch eine neue Busspur errichtet werden, die ab dem «Alten Zoll» beginnt. Die bestehenden Fahrspuren für den MIV werden auf eine Breite von 3.50m und die Busspur auf 3m ausgebaut. Im nördlichen Abschnitt sind aufgrund von Verbreitungen des Strassenquerschnitts talseitige Stützkonstruktionen notwendig, um die Höhendifferenzen zwischen Vorarlberger Strasse und der Bahnlinie auszugleichen. Die Busspur führt bis zum Bereich der Kaiser AG vor den Zollübergang.

Weiter ist geplant, die Hauptradroute parallel zur Landstrasse zu führen, um das grenzüberschreitende Angebot für den Radverkehr zu verbessern. Die geplante Strecke soll getrennt vom MIV verlaufen, um Konflikte mit dem Strassenverkehr grösstmöglich zu vermeiden. Dazu wird der Radweg mittels Rabatte von der Fahrbahn getrennt. Im südlichen Bereich des Projekts führt der Radweg entlang der ÖBB-Bahnlinie an den bestehenden Radweg im Bereich des Areals Zuschg. Der Radweg, der als Zweirichtungsverkehr für Radfahrer und Fussgänger geplant ist, wird an den Zollübergang geführt. Hierzu laufen Abstimmungen mit der Stadt Feldkirch und dem Land Vorarlberg, um eine optimale grenzüberschreitende Verbindung sicherzustellen.

Die bestehende Strasse wird zudem durch den Ausbau der Vorarlberger Strasse vom Saal Zuschg bis zum Zollamt auf einer Länge von etwa 870m erneuert und den aktuellen Normanforderungen angepasst. Die geplante Umgestaltung des Zollamtsplatzes und des Zollabfertigungsareals wird dabei ebenfalls berücksichtigt, um sowohl den Radweg als auch die Busspur nahtlos in das Verkehrsnetz zu integrieren. Querungsstellen entlang des Radwegs sollen den Anliegerinnen und Anliegern von Schaanwald eine gute Zugänglichkeit und Anbindung bieten, während

Stützmauern im Bereich unter der Kirche den zusätzlichen Platzbedarf durch die Busspur abdecken. Die Anbindung an den Kirchenweg wird weiterhin gewährleistet.

Ein Teil der für den Bau erforderlichen Landerwerbe ist bereits positiv abgeschlossen. Sobald die noch fehlenden Grundstücke erworben sind, werden die nächsten Projektphasen eingeleitet.

5. WEITERE STUDIEN UND PROJEKTE

5.1 Strassengesetz

Liechtenstein kennt, anders als etwa die Schweizer Kantone oder die österreichischen Bundesländer, kein «Strassengesetz» bzw. kein Gesetz, das die Errichtung und Nutzungsfragen im Zusammenhang mit öffentlichen Strassen regelt. Obwohl dies in diversen Bereichen gestützt auf einzelne Normen und langjährige Praxis gut funktioniert, führt es doch immer wieder zu rechtlichen Unklarheiten.

Ein grundlegendes Defizit stellt der Umstand dar, dass für den Bau von neuen Strassen, ausser bei Baulandumlegungen, kein spezifisches Bewilligungsverfahren mit Einspracherecht besteht. Aufgrund dessen weichen betroffene Personen zum Teil auf das UVP-Verfahren aus, um sich gegen Strassenprojekte zur Wehr zu setzen, was jedoch nur bei Strassenneubauten, welche auch der UVP-Pflicht unterliegen, möglich ist. Die Nutzung des UVP-Verfahrens gemäss dem Gesetz vom 5. Dezember 2013 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)¹³ ist aber grundsätzlich nicht als Rechtsschutzinstrument für einzelne betroffene Personen gedacht. Derartige Verfahren dauern zudem äusserst lange und verzögern somit die Umsetzung massgeblich. Aufgrund dessen sieht das sich in Erarbeitung befindliche

¹³ Gesetz vom 5. Dezember 2013 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), LGBl. 2014 Nr. 19.

Strassengesetz ein Bewilligungsverfahren für grössere Strassenbauprojekte, insbesondere für Strassenneubauten, vor, um diesen gesetzlichen Mangel zu beseitigen und den betroffenen Personen ein angemessenes Rechtsmittel einzuräumen. Ausserdem sollen diverse Elemente der langjährigen Praxis über die Nutzung der Strassengrundstücke (z.B. für Werkleitungen), die meist in Form von Regierungsbeschlüsse vorliegen, in einem Gesetz zusammengefasst werden, was die Rechtssicherheit für alle Beteiligten erhöht.

Eine weitere Herausforderung für die Umsetzung von Strassenbauvorhaben ist der oft sehr schwierige und teilweise fast unmögliche Landerwerb. Da das Enteignungsrecht in Liechtenstein in der Praxis kaum angewendet wird, stellen manche Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer unterschiedliche Forderungen, bis sie sich mit dem Verkauf der für den Strassenbau erforderlichen Flächen einverstanden erklären. Diese Ansprüche können nicht immer erfüllt werden, was zum Scheitern ganzer Bauvorhaben führen kann. Dem gegenüber steht das Interesse der Allgemeinheit an sicheren öffentlichen Verkehrswegen. Daher müssen Lösungen gefunden werden, um Eigentum an den erforderlichen Grundstücken erlangen zu können. Gemäss der Vernehmlassungsvorlage des neuen Strassengesetzes soll neu die Regierung, und nicht wie bisher der Landtag als legislatives Organ, in Enteignungsverfahren die entscheidende Behörde sein. Diese Regelung ähnelt dem Enteignungsrecht anderer Staaten wie beispielsweise der Schweiz oder Österreich. Die Vernehmlassungsvorlage knüpft hier an der haushaltsrechtlichen Unterscheidung zwischen neuen und gebundenen Ausgaben für Verkehrsinfrastrukturprojekte an: Bei neuen Projekten soll die Regierung entsprechende Enteignungen nur dann durchführen können, wenn der Landtag die entsprechenden neuen Verkehrsinfrastrukturprojekte im Rahmen seiner finanzhaushaltsrechtlichen Kompetenzen genehmigt und damit indirekt die Enteignung in Kauf nimmt. Bei gebundenen Ausgaben für Verkehrsprojekte soll die Regierung nur auf Basis einer neu zu errichtenden Enteignungskommission entscheiden, deren Mitglieder

mehrheitlich vom Landtag ernannt werden sollen. Diese Enteignungskommission soll der Regierung eine Empfehlung zur Enteignung abgeben, von welcher die Regierung nur bei Vorliegen triftiger Gründe abweichen darf. Die Regierungskompetenz ist in Enteignungsfragen also stark begrenzt. Unabhängig davon gilt, dass das Mittel der Enteignung dabei aufgrund der Schwere des Eingriffs weiterhin nur äusserst zurückhaltend und als ultima ratio angewendet werden soll.

Das Strassengesetz wurde anfangs 2025 in die Vernehmlassung geschickt. Die eingegangenen Rückmeldungen werden derzeit ausgewertet.

5.2 Projekt Raum und Mobilität 2050

Das aufgrund der Postulatsbeantwortung betreffend «ein nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» von der Regierung lancierte Projekt «Raum und Mobilität 2050» wurde im August 2023 mit einer ersten Sitzung des Lenkungsausschusses gestartet.

Das Projekt «Raum und Mobilität 2050» verfolgt das Ziel, Lösungen für die langfristigen Mobilitätsbedürfnisse Liechtensteins zu erarbeiten.

Die Arbeiten an der Phase 1 des Projekts konnte im Mai 2025 abgeschlossen werden. Die in Phase 1 erarbeiteten Stossrichtungen für die nächste Phase sind die weitere Umsetzung des Mobilitätskonzepts 2030, eine aktive Verkehrslenkung, die Prüfungen bekannter Vorhaben und Ideen für punktuelle Umfahrungsstrassen, die Eigentrossierung des öffentlichen Busverkehrs sowie die Verbesserung der S-Bahn. Eine Hochbahn/Magnetbahn wurde als Rückfallebene respektive als mögliche langfristige Weiterentwicklung aufgeführt.

Die in Phase 1 definierten Stossrichtungen werden in der nun gestarteten Phase 2 weiterverfolgt. Die Federführung der Phase 2 obliegt dem Amt für Hochbau und Raumplanung. Das ATG wird sich in der Phase 2 hauptsächlich mit der

Stossrichtung «punktuelle Umfahrungsstrassen» beschäftigen. Mit diesen Arbeiten konnte im Sommer 2025 gestartet werden.

5.3 Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg-Liechtenstein

Aufgrund der bereits in Kapitel 4 erläuterten grossen Komplexität beim Ausbau der Rheinübergänge zwischen Liechtenstein und der Schweiz wurde durch die Agglomeration Werdenberg Liechtenstein das Projekt «Langfriststrategie Verbindung Werdenberg-Liechtenstein» ins Leben gerufen. Durch den Einbezug aller Akteure in Politik und Verwaltung beidseits des Rheins sowie dem Beizug eines erfahrenen Bauherrenunterstützers soll eine breit abgestimmte Langfriststrategie für alle Rheinübergänge erarbeitet werden. Die Rheinbrücke Haag-Bendern soll in diesem Zusammenhang prioritär behandelt werden.

5.4 Sicherung und Aufwertung der Wildtierkorridore

Die Regierung hat das ATG auf Antrag des AU im Juni 2024 beauftragt, an der «Sicherung und Aufwertung der Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung» mitzuwirken. Der dazugehörige Bericht enthält verschiedene Empfehlungen aus wildbiologischer Sicht, deren Umsetzung zu prüfen ist. Die Empfehlungen, welche das ATG betreffen, sind:

- Erstellen einer Wildtierpassage (Über- oder Unterführung) an der Feldkircher Strasse zwischen Schaan und Nendeln.
- Massnahmen zur Reduktion von Unfällen mit Wildtieren entlang der Benderer Strasse und der Landstrasse Triesen–Balzers.

Im Jahr 2025 wurde zusammen mit dem AU eine Auslegeordnung der verschiedenen möglichen Massnahmen und Lösungsansätzen erstellt und anschliessend die Rahmenbedingungen und Ziele für das Variantenstudien definiert. Das Ergebnis

der Variantenstudien auf den einzelnen Abschnitten soll bis Ende 2025 der Regierung zur Genehmigung unterbreitet werden.

5.5 Nachhaltigkeit im Tiefbau

Die im Tiefbau verwendeten Baumaterialien sind wechselhaften Witterungsverhältnissen, hohen mechanischen Beanspruchungen und chemischen Belastungen (insbesondere Tausalz) ausgesetzt. Die eingesetzten Produkte wurden auf diese Anforderungen hin entwickelt und optimiert. Die erhöhten Anforderungen sind in den entsprechenden Normen festgehalten. Zunehmend werden auch Recyclingbaustoffe normiert, was deren sichere Anwendbarkeit auch im anspruchsvollen Umfeld des Tiefbaus ermöglicht. Das ATG verlangt von seinen Auftragsnehmern, dass diese dem Stand der Technik entsprechende, ressourcenschonende Produkte auf den Strassenbaustellen des Landes eingesetzt werden.

Der Walzasphaltbelag stellt einer der Hauptbaustoffe dar, die das ATG verwendet, weshalb das ATG ein Mitglied in der «Vereinigung Interkantonale Walzasphalt-Zulassung» (VIWZ) ist. Hier profitiert das ATG von den Erfahrungen der Tiefbauämter grösserer Kantone. Zu den Mitgliedern der VIWZ gehört auch ein akkreditiertes Labor, welches zusammen mit den Mitgliedern jährlich eine Walzasphalt-Liste herausgibt. Die auf der Liste aufgeführten Beläge sind auf ihre Zusammensetzung mit dem maximal möglichen Recycling-Anteil geprüft und können so bedenkenlos auf den Strassenbaustellen des Landes eingesetzt werden.

5.6 Informationssystem Baustellen und Verkehr

Im Verkehrsinfrastrukturbericht 2025 wurde der Landtag informiert, dass das ATG zur Koordination von Veranstaltungen und Baumassnahmen, welche Auswirkung auf den Verkehr haben, ein digitales Verwaltungstool einführt. Neben den Vorteilen, die dieses Tool auch für die Bearbeitung von Signalisationsgesuchen bietet, verfügt die Software zudem über direkte Schnittstellen zu den

Verkehrsinformationsdiensten (wie beispielsweise Viasuisse/TCS). Die erfassten Sperrungen werden darin bereits abgebildet.

Im Jahr 2025 werden die Gemeinden und weitere Projektpartner in der Handhabung dieses Systems geschult. Bis Ende 2025 sind auch die Gemeinden im Rahmen eines Projektbetriebs angehalten, ihre Baustellen und verkehrsbehinderte Massnahmen im System zu erfassen. Bei positivem Abschluss dieses Pilotprojekts ist geplant, die Daten im Berichtsjahr den Blaulichtorganisationen, weiteren Amtsstellen, den Gemeinden und der Öffentlichkeit im Rahmen des Geodatenportals zur Verfügung zu stellen.

6. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT, RESSOURCENEINSATZ UND NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

6.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Die im Verkehrsinfrastrukturbericht beschriebenen Projekte, welche 2026 ausgeführt werden sollen, liegen alle im Aufgabenbereich des ATG und verändern die Kernaufgaben nicht.

6.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Bei den Projekten handelt es sich durchgehend um Um- oder Ausbauten von bestehenden Anlagen. Diese weisen teilweise gegenüber heute etwas grössere Strassen- und Verkehrsflächen auf, was in der Theorie einen leicht erhöhten Unterhalt sowie einen höheren Wiederbeschaffungswert darstellt. Nachdem mit den Strassenausbauten und -erneuerungen neuwertige Strassenstücke erstellt werden, wirkt sich dieser Umstand nicht oder nur sehr langfristig aus. Aufgrund des im Verhältnis zum gesamten Strassennetz geringen Anteils werden die Auswirkungen auf den Strassenunterhalt in der Praxis nicht merkbar sein.

Die Förderung der Biodiversität und die Aufwertung der Grünanlagen werden sich aufgrund der sich erhöhenden Flächen auf die Erstellungskosten auswirken. Die Mehrkosten sind im Verhältnis zu den Baukosten eher gering und fallen kaum ins Gewicht. Die Unterhaltskosten werden aufgrund des Pflegeaufwands im Verhältnis zu den neu geschaffenen Flächen jedoch ansteigen.

Bei neuen Strassenzügen ist ein Bericht und Antrag an den Landtag erforderlich, in welchem jeweils die Auswirkungen projektspezifisch aufgezeigt werden.

6.3 Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung

Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, auf welche UNO-Nachhaltigkeitsziele die Vorlage einen positiven Einfluss haben wird:

Betroffenes Ziel	Relevante Unterziele	Zu erwartende Auswirkungen durch die Regierungsvorlage
SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen	3.6	Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist in jedem Projekt ein sehr wichtiger Punkt. Damit wird dem Ziel der «Minimierung von Todesfällen und Verletzungen bei Verkehrsunfällen» Rechnung getragen.
SDG 6 Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen	6.3, 6.6	Durch die Einhaltung der Gewässerschutzvorschriften sowie dem Bau nach den Regeln der Baukunst werden Verkehrsinfrastrukturen so erstellt, dass sie keinen negativen Einfluss auf die «Qualität von Grund- und Quellwasser» haben.

		<p>In diesem Zusammenhang ist die Landstrasse in Triesen erwähnenswert, bei der durch die Versickerung des vorgereinigten Strassenabwassers das Schmutzwassersystem entlastet und die neue Bepflanzung im Sommer mit mehr Wasser versorgt wird.</p>
<p>SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur</p>	9.1, 9.4	<p>Durch den punktuellen, bedarfsorientierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann eine «hochwertige Infrastruktur» aufrechterhalten werden. Mit unterschiedlichen Massnahmen zur Behindertengleichstellung, insbesondere bei Bushaltestellen und bei öffentlichen Bauten wird ein «gleichberechtigter Zugang» sichergestellt.</p>
<p>SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden</p>	11.a, 11.2	<p>Die vorgesehenen Erneuerungen und Ausbauten dienen der Erhaltung oder Verbesserung von heutigen Anlagen. Mit dem Konzept für nachhaltige Grünflächen entlang von Landstrassen und dessen Umsetzung wird das Potenzial für die Verbesserung der Biodiversität sowie der Beschattung von versiegelten Flächen ausgenutzt.</p> <p>Der barrierefreie Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ermöglicht auch «Menschen in prekären Situationen» die Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse.</p>

<p>SDG 12</p> <p>Nachhaltige/r Konsum und Produktion</p>		<p>Es werden, soweit es die Qualitätsansprüche erlauben, rezyklierte Baustoffe verbaut. Beispielsweise wird durch die Beimischung von Ausbauasphalt in neue Straßenbeläge ein Recyclingprodukt erzeugt.</p>
---	--	---

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag betreffend den Bau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Liechtenstein (Verkehrsinfrastrukturbericht 2026) zur Kenntnis nehmen.

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

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

gez. Brigitte Haas

Str.	Projekt	Bemerkung	
	600.501.01 Strassenverbesserungen und -neubauten		13'500'000
L1	Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendepunkt mit beidseitigem Radweg	2. Etappe (Gesambausumme: ca. CHF 6 Mio.)	2'100'000
L1	Mauren Vorarlberger-Strasse, Digitalisierung Zollamtsplatz Schaanwald	Tiefbauarbeiten im Zusammenhang mit der Digitalisierung des Grenzübergangs	100'000
L2	Triesen Landstrasse, Industriekreisel - Maschlina	Deckbelag und Fertigstellungsarbeiten	150'000
L2	Triesen Landstrasse, Industriekreisel	abhängig von mehreren offenen Landerwerben	1'900'000
L4	Essanestrasse, Radstreifen Gossmahdpark	Neubau Radstreifen und Bushaltestelle	350'000
L5	Bendern Schaaner Strasse, Fussgängerquerung und Haltestelle Under Atzig	inkl. Anpassung Strassenentwässerung	500'000
L5	Sanierung Bendern-Ruggell, Badäl-Jedergass, Ausbau 2025	Fertigstellungsarbeiten und Deckbelag	450'000
L5	Sanierung Bendern-Ruggell, ARA Bendern-Mühlegass, Ausbau 2025	Fertigstellungsarbeiten und Deckbelag	350'000
L5	Ruggeller Strasse, Schwibbboga-Kreisel, Anpassung Fussweg für Radfahrer gestattet		150'000
L5	Sanierung Bendern-Ruggell, ARA Bendern-Mühlegass, Ausbau 2025		700'000
L6	Vaduz Zollstrasse, Durchlass Irkalesbach	abhängig von Bauvorhaben neues Landesspital	450'000
H3	Ruggell Schellenbergstrasse, Steinbruch - Loch	inkl. Änderung Entwässerungssystem	1'950'000
H8	Triesenberg Schlossstrasse, Waldrand-Haldastrasse	Deckbelag und Fertigstellungsarbeiten	150'000
H8	Vaduz Bergstrasse, Schlossareal	Erneuerung und Gestaltung	2'500'000
H10	Triesenberg Grosssteg, Brücke Kleinsteg - Kirchle	bereits 2025 Budgetiert (Verzögerung Baubeginn 2025 infolge Orstplanrevision)	1'000'000
Div.	Erweiterung Eisenbahnkreuzungen in Schaan und Nendeln	nur Mehrkosten für Vergrößerung Durchfahrtsbreiten bei Schrankenanlagen	700'000
Res. L1	Schaan Feldkircherstrasse, Spritzwerk - Hiltkreisel mit beids. Radwegen	Reserveprojekt / Abhängig von anderen Bauvorhaben	-
Res. L2	Triesen Landstrasse, Hoval (Pflugstr.) - Industriekreisel	Reserveprojekt / Abhängig von Landerwerb bei Hoval AG	-
Res. L2	Triesen Landstrasse, Knoten Bächlegatter	Reserveprojekt / Abhängig von Liegenschaftstausch mit AHV	-

Str.	Projekt	Bemerkung	
	600.501.05 Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen		1'500'000
H13	Bau- und Projektierungsarbeiten 2026	Kosten gemäss Finanzmittelbedarfsplanung in BuA (Gesamtsumme: CHF 13 Mio.)	1'500'000

Str.	Projekt	Bemerkung	
	600.314.04 Unterhalt von Strassen		4'350'000
L1	Deckbelag Äule, inkl. Kreisel Äule und Regierungsgebäude		550'000
L4	Nendeln, Rheinstrasse Bahnübergang-Engelkreuzung		150'000
L5	Sanierung Landstrassenkreisel-Kreisel, Ruggell		400'000
L5	Sanierung Schwibboga-Kreisel, Gamprin		100'000
H4	Mauren, Peter- und Paul-Str, Franz-Josef-Oehri-Str - Meldina		250'000
H5	Eschen, Kohlplatz - Poppers		700'000
H7	Schaan Plankner Strasse, Galerie bis Kappille		200'000
H8	Triesenberg, Frommenhausstr, Im Frommenhaus-Raibühel		300'000
H10	Steg-Malbun, Brücke Stachler - Jugendheim		500'000
N2	Rietstrasse, Vogelparadies-Feldstrasse		300'000
FL	Belagsreparaturen	Erhöhung der allgemeinen Positionen aufgrund allg. Teuerung	225'000
FL	Div. Kleine Projekte	Erhöhung der allgemeinen Positionen aufgrund allg. Teuerung	225'000
FL	Strassenneubau (Infrastr. Bau)	Erhöhung der allgemeinen Positionen aufgrund allg. Teuerung	450'000

Str.	Projekt	Bemerkung	
	600.314.05 Unterhalt von Brücken und Stützbauten		1'900'000
L6	Rheinbrücke Vaduz-Sevelen, Instandsetzung	Projektierung für Realisierung 2027, Abgesprochen mit TBA SG, nur Anteil FL budgetiert	80'000
H9	Triesenberg Rotenbodenstrasse, Tobelbachbrücke	nur Projektierung, Realisierung frühestens 2027	40'000
H10	Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Guschgerbach	Ersatzneubau infolge Zustand und kleiner Kapazität zusammen mit DB-Ersatz	400'000
H10	Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Stachlertobel	Ersatzneubau infolge Zustand und kleiner Kapazität zusammen mit DB-Ersatz	350'000
H10	Triesenberg Abzwg.Bergstrasse/Rotenbodenstr., Ankerersatz	Zustandsbedingter Ersatz der Stabanker an der talseitigen Mauer	200'000
H10	Triesenberg Malbunstrasse, LB Gitzihöll, Brücken Rüfenen u. Tieftobel	Deckbelag und Fertigstellungsarbeiten	200'000
H10	Triesenberg Malbunstrasse, Durchlass Stachlerbach	Ersatzneubau infolge Zustand und kleiner Kapazität zusammen mit DB-Ersatz	100'000
Res. H7	Schaan Planknerstrasse, Kehre Forstboda u. Kragplatte vor Kehre Forstboda	Ausbau 2026/2027 ohne AGGLO-Beiträge da keine 4. Generation (ca. 120'000.-) => warten	-
Res. H9	Triesenberg Frommenhausstrasse, Bankettsicherung	Fertigstellung / Lückenschlüsse in Bankettsicherungen 2024 u. 2025, Reserveprojekt	-
FL	Diverse Unterhaltsarbeiten an Stützmauern	laufende Mauerfugenerneuerungen in ganz FL u. Mauerfugen Steg-Malbun bergseits	350'000
FL	Diverse kleine Reparaturen	Erhöhung der allgemeinen Positionen aufgrund allg. Teuerung	120'000
FL	Diverse Untersuchungen	Erhöhung der allgemeinen Positionen aufgrund allg. Teuerung	60'000