

BERICHT UND ANTRAG

DER REGIERUNG

AN DEN

LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

BETREFFEND

DEN BAU UND DIE SANIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN

LIECHTENSTEIN

(VERKEHRSINFRASTRUKTURBERICHT 2027)

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

Nr. 118/2026

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	6
Zuständiges Ministerium.....	7
Betroffene Stelle	7
I. BERICHT DER REGIERUNG	9
1. Ausgangslage	9
2. Grundlagen Strassenbauprogramm 2027	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.....	17
2.3.1 Strasseninfrastruktur	17
2.3.2 Kunstabauten	20
2.4 Mehrjahresplanung und Terminierung der Baumassnahmen.....	22
3. Strassenbauprogramm 2027	24
3.1 Strassenneubau	24
3.1.1 Mauren Vorarlberger-Strasse, Digitalisierung Zollamtsplatz Schaanwald	25
3.1.2 Schaan Feldkircher Strasse, Dorfausgang bis Hiltikreisel	25
3.1.3 Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendeplatz mit beidseitigem Radweg.....	27
3.1.4 Triesen Landstrasse, Hoval bis Industriekreisel	28
3.1.5 Sanierung BERNER-RUGGELL, ARA BERNER-MÜHLEGASS, Ausbau 2026.....	29
3.1.6 Vaduz Zollstrasse, Durchlass Irkalesbach.....	30
3.1.7 Gamprin Oberbühl, Sanierung Lums.....	31
3.1.8 Schellenbergstrasse, Steinbruch-Loch	32
3.1.9 Mauren, Binzastrasse, Kurvenausbau Einlenker Purtscher	33
3.1.10 Mauren, Peter-Kaiser-Strasse, Poppers-Café Matt, 1. Etappe	34

3.1.11	Vaduz Bergstrasse, Schlossareal	35
3.1.12	Vaduz Fürst-Franz-Josef-Strasse, Josef-Rheinberger- Strasse-Mareestrasse.....	36
3.1.13	Vaduz Fürst-Franz-Josef-Strasse, Mareestrasse- Haldenweg	37
3.1.14	Triesenberg Bergstrasse, Bushaltestelle Sportplatz Leitawies	38
3.1.15	Triesenberg Grosssteg, Brücke Kleinsteg-Kirchle	38
3.1.16	Triesenberg Landstrasse, Sütigerwis (IPAG) bis Zentrum, 1. Etappe	39
3.2	Unterhalt von Strassen.....	41
3.2.1	Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Franz-Josef-Oehri-Str. bis Meldina.....	42
3.2.2	Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Hirschen bis Schulhaus	43
3.2.3	Vaduz Bergstrasse, Parkplatz Schloss bis Kehrplatz.....	44
3.2.4	Triesenberg Grosssteg, Tunnelportal bis Brücke Kleinsteg.....	45
3.2.5	Triesenberg Malbunstrasse, Jugendheim bis Chalberstall ..	46
3.2.6	Triesenberg Malbunstrasse, Flutattolabrücke bis Parkhaus.....	47
3.2.7	Triesenberg, Rotenbodenstrasse, Abzw. Bergstrasse bis Rotaboda	48
3.2.8	Belagsreparaturen.....	49
3.2.9	Diverse kleine Projekte	49
3.2.10	Strassenneubau (Infrastruktur Bau)	50
3.3	Unterhalt von Brücken und Stützbauten	51
3.3.1	Rheinbrücke Vaduz-Sevelen.....	52
3.3.2	Planken Oberplanknerstrasse, Abzweigung Oberplanknerstrasse/Gafadurastrasse.....	53
3.3.3	Triesenberg Frommenhausstrasse, Bankettsicherung	54
3.3.4	Steg, Saminabachbrücke nach Tunnel	54
3.3.5	Steg, Saminabachbrücke Steg-Sücka	55
3.3.6	Malbun, Brücke Schlucher	55
3.3.7	Unterhalt von diversen Stützmauern	56
3.3.8	Diverse kleine Reparaturen.....	56
3.3.9	Diverse Untersuchungen.....	56
3.4	Bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	57
3.4.1	Ausbau und Unterhaltsarbeiten	57
3.4.2	Busbevorzugungsmassnahmen.....	58
3.5	Bauliche Massnahmen zur Behindertengleichstellung.....	58

4.	Grosse Ausbauprojekte und Neuanlagen.....	60
4.1	Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen	60
4.2	Schaan, Nordausfahrt Bushof Schaan	61
4.3	Mauren, Busspur und Radweg Zuschg bis Zoll in Schaanwald	62
5.	Weitere Studien und Projekte	63
5.1	Strassengesetz	63
5.2	Projekt Raum und Mobilität 2050.....	64
5.3	Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg-Liechtenstein	65
5.4	Sicherung und Aufwertung der Wildtierkorridore.....	65
5.5	Nachhaltigkeit und Qualitätssicherung im Tiefbau.....	65
5.6	Informationssystem Baustellen und Verkehr	66
6.	Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit, Ressourceneinsatz und nachhaltige Entwicklung.....	67
6.1	Neue und veränderte Kernaufgaben	67
6.2	Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen.....	67
6.3	Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung	68
II.	ANTRAG DER REGIERUNG	70

ZUSAMMENFASSUNG

Der Verkehrsinfrastrukturbericht 2027 bildet die Grundlage für die Budgetierung und Priorisierung der im kommenden Jahr vorgesehenen Investitionen in die staatliche Verkehrsinfrastruktur. Im Vordergrund der Tätigkeiten des Landes im Strassenbauwesen stehen der Werterhalt des bestehenden Netzes, die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie gezielte Ausbauten, insbesondere zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs.

Der Unterhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur zählen zu den zentralen staatlichen Daueraufgaben. Sie gewährleisten, dass die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft zuverlässig, sicher und zweckmässig abgedeckt werden können.

Knapp die Hälfte des liechtensteinischen Hauptstrassennetzes befindet sich in einem guten Zustand. Gleichzeitig weist etwa die Hälfte des Netzes nur einen ausreichenden oder kritischen Zustand auf. Die Erneuerungsinvestitionen müssen deshalb auch in den kommenden Jahren auf hohem Niveau fortgeführt werden, um die Funktionsfähigkeit des Netzes langfristig zu sichern und den Anteil der Strassen in schlechtem Zustand weiterhin tief zu halten.

Die Schwerpunkte des Bauprogramms 2027 liegen auf der Erneuerung überalterter Strassenabschnitte, der koordinierten Erneuerung von Werkleitungen, Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr, Massnahmen zur Busbevorzugung sowie dem barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen. Grössere langfristige Vorhaben, wie die Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen, der Rheinübergang Vaduz-Sevelen sowie die Bus- und Radverkehrsanlagen in Schaanwald, werden laufend weiterentwickelt oder stehen kurz vor der Realisierung.

Im Budget 2027 sind für Strassenverbesserungen und -neubauten (Konto 600.501.01) Investitionen von CHF 13.9 Mio. vorgesehen. Für den Strassenunterhalt (Konto 600.314.04) sind CHF 4.35 Mio. und für den Unterhalt von Brücken und Stützbauten (Konto 600.314.05) sind CHF 1.8 Mio. eingestellt. Das im Vergleich zu den Vorjahren deutlich tiefere Budget für Brücken und Stützbauten erklärt sich dadurch, dass derzeit primär die Strategie verfolgt wird, Bauwerke soweit möglich im Rahmen ohnehin anstehender Strassenerneuerungen zu überprüfen und instand zu setzen.

Mit dem Bauprogramm 2027 verfolgt die Regierung eine klare Prioritätensetzung: Die bestehende Infrastruktur wird rechtzeitig erhalten und modernisiert, während Ausbauten gezielt dort vorgesehen werden, wo sie die Verkehrssicherheit, die Leistungsfähigkeit und die nachhaltige Mobilität wesentlich verbessern.

Der Verkehrsinfrastrukturbericht 2027 verdeutlicht, dass der Schwerpunkt nicht auf einer generellen Ausweitung des Strassenangebots liegt, sondern auf einem sorgfältig abgestimmten Erhalt, einer bedarfsgerechten Modernisierung und punktuellen Verbesserungen des bestehenden Verkehrsnetzes.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Bildung

BETROFFENE STELLE

Amt für Tiefbau und Geoinformation

Vaduz, 6. Oktober 2026

LNR 2026-1380

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 2027) zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

Die Ausgangslage des Verkehrsinfrastrukturberichts 2027 entspricht jener des Mobilitätskonzepts 2030 sowie den Ausführungen in den bisherigen Monitoringberichten zum Mobilitätskonzept 2030.¹

Im Mobilitätskonzept 2030² wurde aufgezeigt, wie den Herausforderungen im Verkehrsbereich begegnet werden soll. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

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.

nimmt dabei grundsätzlich viel Zeit in Anspruch, da knappe Raumverhältnisse, häufig anspruchsvolle Landerwerbsverhandlungen sowie die bestehende Bebauung in den Zentren bauliche Lösungen erschweren oder teilweise verunmöglichen.

Ausserorts werden Neu- und Ausbauten neben den oft schwierigen Landerwerbsverhandlungen zusätzlich durch das Bodenerhaltungsgesetz³ sowie weitere umweltrechtliche Vorgaben eingeschränkt oder ausgeschlossen.

Zusätzlich zur generell steigenden Mobilitätsnachfrage infolge des Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums werden zunehmend weitere Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturanlagen gestellt, die teilweise eine Ausweitung dieser Anlagen erforderlich machen. Neben der Schaffung separater Verkehrsflächen für Fahrräder und Linienbusse erfordern auch Grünflächen zur gestalterischen Aufwertung und zur Hitzeminderung eine Ausweitung der Anlagen. Darüber hinaus werden für Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit, beispielsweise der Bau von Fussgängerschutzinseln, zusätzliche Flächen benötigt, die häufig nicht zur Verfügung stehen.

In diesem anspruchsvollen Umfeld sind Neu- und Ausbauten trotz guter finanzieller Rahmenbedingungen vielfach nur schwer oder nicht umsetzbar. Auch aus diesem Grund arbeitet die Regierung an der Schaffung eines Strassengesetzes, das die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau von Strassen für den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fuss- und Radverkehr (FRV) sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV) verbessern soll. Die Vernehmlassung des Strassengesetzes erfolgte im Jahr 2025. Die eingegangenen Stellungnahmen werden derzeit vom zuständigen Ministerium ausgewertet.

³ Gesetz vom 25. März 1992 über die Erhaltung und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens, LGBl. 1992 Nr. 41.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass eine Erweiterung des Strassenangebots aus ökonomischen und ökologischen Gründen nicht uneingeschränkt möglich ist. Deshalb wird vorrangig die Effizienz der bestehenden Verkehrsinfrastruktur optimiert, beispielsweise durch den Umbau unregelmässiger Kreuzungen in leistungsfähigere Knotenformen. Ergänzend werden Massnahmen, wie eine Verkehrslenkung mittels Pfortneranlagen und Busbevorzugung, geprüft sowie der Umstieg auf Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gefördert.

Die Ausbauten und Erweiterungen der Verkehrsanlagen stützen sich mehrheitlich auf die Vorgaben des Mobilitätskonzepts 2030, des Landesrichtplans und des Busbevorzugungskonzepts. Weitere längerfristig notwendige Massnahmen, die allenfalls einen Ausbau des Verkehrsnetzes sowie neue Lösungsansätze umfassen, werden im Projekt Raum und Mobilität 2050 entwickelt. Dieses Vorgehen hat die Regierung in der Postulatsbeantwortung betreffend «ein nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» (BuA 2023/25) vom 28. Februar 2023 aufgezeigt.

Neben der Realisierung neuer Projekte stellen der Unterhalt und die Erneuerung der bestehenden Anlagen eine wesentliche Daueraufgabe dar.

2. GRUNDLAGEN STRASSENBAUPROGRAMM 2027

2.1 Mobilitätskonzept 2030

Das im März 2020 von der Regierung verabschiedete Mobilitätskonzept 2030 legt die Massnahmen fest, die zur Verbesserung der Mobilität in Liechtenstein umgesetzt werden sollen. Viele dieser Massnahmen führen zu Um- und Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur, die in das Mehrjahresprogramm des Amtes für Tiefbau und Geoinformation (ATG) einfließen. Für verschiedene Leitprojekte laufen Initialisierungs- und Vorbereitungsarbeiten. Bei weiteren Vorhaben befinden sich die

Konzepte oder gesetzlichen Grundlagen in der Erarbeitung, beispielsweise die Überarbeitung des Hauptradroutennetzes oder die Schaffung eines Strassengesetzes. Einzelne Massnahmen, wie etwa das Busbevorzugungskonzept, wurden bereits verabschiedet und befinden sich in Umsetzung.

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) sowie den betroffenen Gemeinden umzusetzen. Dies betrifft bauliche Massnahmen wie bestehende und neue Busspuren, betriebliche Massnahmen wie Lichtsignalsteuerungen sowie weitere flankierende Massnahmen zur Lenkung des MIV im Verkehrsnetz. Die Massnahmen wurden in vier Umsetzungskategorien unterteilt. Die «Sofortmassnahmen» umfassen kurzfristig umsetzbare und überprüfbare Massnahmen, die auf Stufe der Schwachstellen hoch priorisiert sind.

Die möglichen Sofortmassnahmen wurden bereits umgesetzt. Dazu zählen insbesondere Optimierungen an bestehenden Lichtsignalanlagen zugunsten der ÖV-Priorisierung sowie ein Testversuch zu Haltestellen und Haltebuchten ohne Überholmöglichkeiten. Zudem wird derzeit die Nordausfahrt beim Bushof Schaan umgesetzt, welche den Betrieb und die Pünktlichkeit der Busse verbessern soll.

Für stark befahrene Verkehrsknoten werden Studien erarbeitet, um den öffentlichen Verkehr priorisieren zu können. In Mauren wird beispielsweise am Knoten Vorarlberger-Strasse/Rietstrasse ein Turbokreisel geplant, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Wartezeit für den ÖV am Knoten zu verkürzen.

2.2.2 Grünflächen entlang Landstrassen

Basierend auf dem im Jahr 2023 erarbeiteten «Konzept für nachhaltige Grünflächen entlang von Landesstrassen», das auf eine erhöhte Biodiversität, die Minderung von Klimafolgen und die Aufwertung des Strassenraums abzielt, prüft das ATG bei allen Projekten bereits in einem frühen Stadium das Potenzial für die Erstellung von Grünflächen. Dadurch können Bepflanzungen als Projektbestandteile mitgeplant werden. Der Spielraum ist jedoch aufgrund fehlender Landreserven begrenzt. Zudem sind die verkehrliche Leistungsfähigkeit auf Hauptachsen sowie die Verkehrssicherheit bei der Gestaltung des Strassenraums vorrangig zu berücksichtigen.

Mit den zunehmenden Grünflächen in der Verantwortung des ATG steigen auch die personellen Aufwendungen für die Grünpflege. Bei einer Fremdvergabe der Pflegearbeiten erhöht sich der Finanzbedarf im Unterhaltskonto entsprechend.

2.2.3 Hauptradroutennetz

Gestützt auf die Massnahmen 1.10 bis 1.13 des Mobilitätskonzepts 2030 überarbeitet das AHR das Hauptradroutennetz konzeptionell. Dabei sollen Netzlücken geschlossen (1.10), das Netz erweitert (1.11), Radschnellwege geprüft beziehungsweise ergänzt (1.12) sowie Radwege in Hanglagen überprüft werden (1.13).

Das Routennetz für Alltags-, Pendler- und Freizeitradverkehr wurde im Entwurf erarbeitet; beim Freizeitradverkehr konnten mehrheitlich bestehende Routen übernommen werden. Zudem wurden Massnahmenblätter sowie ein Entwurf zur Regelung von Zuständigkeiten und Finanzierung zwischen Land und Gemeinden ausgearbeitet. Mitte 2024 wurden die Entwürfe allen Gemeinden bilateral vorgestellt und diskutiert. Nach weiterer Überarbeitung wurden die Unterlagen Ende 2024 den Gemeinden sowie eingeladenen Vereinen und Verbänden zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Rückmeldungen wurden, soweit möglich, mit dem externen

Begleitbüro in das Konzept eingearbeitet. Bei Bedarf folgen weitere Gespräche mit den Standortgemeinden zur Klärung offener Punkte.

Nach Abschluss der Vernehmlassung fanden weitere verwaltungsinterne Besprechungen statt. Dabei wurden zusätzliche Fragen behandelt, insbesondere mit dem Amt für Umwelt (AU) konfliktbehaftete Radrouten und das weitere Vorgehen zur strategischen Umweltprüfung. Zudem wurde der konzeptionelle Charakter des Hauptradroutenkonzepts klarer hervorgehoben. Für neue Radwegverbindungen, insbesondere ausserhalb der Bauzone, sind nach der Verabschiedung des Konzepts bei konfliktbehafteten Routen detaillierte Variantenstudien erforderlich. Erst danach kann die konkrete Routenführung unter Berücksichtigung von Umweltvorgaben und Eigentumsverhältnissen festgelegt werden. Für neue direkte Radwege sind vergleichbare Herausforderungen und Realisierungszeiten wie bei anderen Verkehrsanlagen zu erwarten.

Vorgezogene Baumassnahmen

Obwohl die Überarbeitung des Hauptradroutennetzes noch nicht abgeschlossen ist, wird das Radwegnetz laufend verbessert. Da für die vollständige Finanzierung des Baus von Hauptradrouten durch das Land Liechtenstein abseits bestehender Landstrassen derzeit noch keine gesetzliche Grundlage besteht, werden derzeit einzig Verbesserungen der Hauptradrouten entlang bestehender Landstrassen im Zuge notwendiger Erneuerungsarbeiten der Landstrassen vorgenommen. Folgende Projekte sind zu erwähnen:

Radwegverbindung Schaan-Nendeln

Nachdem der Entscheid zur Routenführung der Hauptradroute vorlag, wurde im Rahmen der überfälligen Erneuerung der Strasse zwischen der Hilti AG und Nendeln ein abgetrennter Fuss- und Radweg realisiert. Die erste Etappe wurde im Jahr 2025 gebaut, die zweite Etappe folgte im Jahr 2026. Der Abschluss der dritten und

letzten Etappe ist für das Jahr 2027 geplant. Ebenfalls kann im Jahr 2027 voraussichtlich auch der Abschnitt vom Ortsausgang Schaan bis zum Kreisel realisiert werden. Damit entsteht auf den Ausserortsstrecken von Schaan nach Nendeln eine strassenbegleitende, abgetrennte Radwegführung.

Erweiterung Hauptradroutennetz, Schaanwald Zuschg-Zoll

Für die zukünftige Ausgestaltung der Vorarlberger-Strasse in Schaanwald im Abschnitt Zuschg bis Zollamt sind eine Busspur in Richtung Feldkirch sowie eine neue Radwegverbindung geplant. Diese Radwegverbindung ist als Hauptradroute klassifiziert und schliesst eine Lücke zwischen dem Zollamt Schaanwald und dem Radweg im Bereich der Sägenstrasse (ehemalige Bahnhaltestelle Schaanwald). Der Radweg soll getrennt von der stark frequentierten Hauptstrasse verlaufen und nach den aktuellen Ausführungsstandards gestaltet werden.

Das neue Teilstück der Hauptradroute ist Bestandteil des in Kapitel 4.3 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 allen Teilstrecken ohnehin neu erstellt werden muss. Im Zuge dieser Arbeiten wird der im Gegenverkehr genutzte Radweg durchgehend 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 Ruggell-Sennwald

Im Zusammenhang mit dem Industriekreisel Ruggell wurden auch die Radwegverbindungen verbessert. Zudem wird im Zuge der Erneuerung des Anschlusses Sennwald/Ruggell an die A13 eine optimierte Radwegführung umgesetzt. Zum Lückenschluss soll der Rheinübergang verbessert werden, indem eine separate Fuss- und Radwegbrücke erstellt wird. Nach der Festlegung eines geeigneten Standorts für die Fuss- und Radwegbrücke führten die Standortgemeinden Ruggell und Sennwald im Jahr 2025 einen Projektwettbewerb durch und wählten ein Siegerprojekt aus. Das Vorprojekt wurde 2026 erarbeitet.

Das Projekt ist als A-Massnahme Bestandteil des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein der fünften Generation. Da dieses vom zuständigen Bundesamt als Ganzes abgelehnt wurde, entfallen die Bundesbeiträge. Die Standortgemeinden, das Land Liechtenstein, sowie der Kanton St. Gallen erarbeiten derzeit einen Finanzierungsschlüssel für den Bau der Fuss- und Radwegbrücke.

Radwegverbindung Schaan-Planken

Das Trasse der Planknerstrasse soll im Zuge der in den kommenden Jahren erforderlichen Erneuerung der Kunstbauten so verbreitert werden, dass künftig neben der bergwärts verlaufenden Fahrspur ein kombinierter Fuss- und Radweg für bergwärts fahrende Radfahrerinnen und Radfahrer geschaffen werden kann. Damit 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. Aktuell laufen die Planungsarbeiten für einen Weiterbau der Verbindung ab 2028.

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 Hauptradroutennetzes, die durch die Gemeinden realisiert werden, einen Subventionsbeitrag von 50 % an die Erstellungskosten. Für das Jahr 2027 sind, abgesehen von der Fuss- und Radwegbrücke zwischen Ruggell und Sennwald, keine Anträge der Gemeinden eingegangen, weshalb keine weiteren Mittel budgetiert werden.

2.3 Zustand der Verkehrsinfrastrukturanlagen

2.3.1 Strasseninfrastruktur

Verkehrsinfrastrukturbauten haben aufgrund der hohen Beanspruchung eine begrenzte Lebensdauer. Sie sind starken Verkehrsbelastungen, wechselnden Witterungseinflüssen und grossen Temperaturschwankungen ausgesetzt. Insbesondere ältere Strassenaufbauten genügen den heutigen Anforderungen vielfach nicht mehr, da sie nach den zum Zeitpunkt ihrer Erstellung geltenden Normen und dem damaligen Verkehrsaufkommen dimensioniert wurden. Dies betrifft insbesondere die heutigen Belastungen durch den Schwerverkehr, die Frequenzen des öffentlichen Verkehrs sowie die insgesamt gestiegenen Verkehrsmengen.

Der Fahrbahnzustand verschlechtert sich über die Lebensdauer nicht linear. Deshalb ist eine laufende Erfassung des Zustands erforderlich. Zudem können die zunehmende Häufigkeit und Dauer von Hitzewellen infolge der Klimaveränderung die Bildung tiefer Spurrinnen und anderer Schadensbilder beschleunigen.

Durch eine regelmässige Zustandserfassung können Schäden frühzeitig erkannt und behoben werden. Dies ist besonders wichtig, da Strassenerneuerungen nicht kurzfristig und unkoordiniert durchgeführt werden können. Der Strassenzustand

bildet eine zentrale Grundlage für die Planung und Terminierung von Sanierungsmassnahmen und ist damit eine wichtige Basis für den Verkehrsinfrastrukturbericht, die jährliche Budgetierung sowie die Mehrjahresplanung.

Die jährliche Beurteilung des Fahrbahnzustands von jeweils einem Drittel des Strassennetzes durch das ATG hat sich bewährt. Damit wird jeder Strassenabschnitt alle drei Jahre neu beurteilt. Die Zustandsdaten einer bestimmten Verkehrsinfrastruktur sind somit höchstens drei Jahre alt.

Die Klassifizierung der Schäden erfolgt nach definierten Kriterien. Die visuelle Inspektion und Beurteilung werden jeweils von denselben Personen vorgenommen, damit die Ergebnisse über mehrere Jahre vergleichbar bleiben. Die Befunde werden in der Strassendatenbank erfasst und können in einem geografischen Informationssystem (GIS) je nach Fragestellung aufbereitet und ausgewertet werden. Zusätzlich wird ein Messfahrzeug mit Laserscanner zur flächendeckenden Erfassung von Unebenheiten und Spurrinnen eingesetzt.

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Entwicklung des Strassenzustands über die vergangenen Jahre. Aufgrund des beschriebenen Alterungsprozesses können und sollen nicht alle Strassen neuwertig sein und der Kategorie «gut» zugeordnet werden. Insbesondere aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit ist es sinnvoll, auch Strassenabschnitte mit «ausreichendem» Zustand weiter zu betreiben, bis eine Sanierung tatsächlich erforderlich ist. Ein vorgezogener Ersatz noch gebrauchstauglicher Infrastrukturen ist meist nicht zweckmässig. Auch Strassenabschnitte im «kritischen» oder «schlechten» Zustand werden fallweise ebenfalls weiter genutzt und mit minimalem Aufwand unterhalten, falls bereits ein grösseres Ausbauprojekt für den betreffenden Abschnitt in Vorbereitung ist.

Die Abbildungen 1 und 2 zeigen, dass der Zustand der liechtensteinischen Landstrassen in den letzten Jahren aufgrund der laufend durchgeführten

Erneuerungsmassnahmen in einem ausgewogenen Verhältnis gehalten werden konnte. Die als «schlecht» eingestuften Teilstücke liegen seit über acht Jahren auf einem sehr tiefen, einstelligen Prozentniveau.

Knapp die Hälfte des Landstrassennetzes befindet sich aktuell in einem guten oder mittleren Zustand. Durch die fortlaufende Erneuerung der kritischen Strassenabschnitte kann der Anteil der Strassen in schlechtem Zustand tief gehalten und ein Instandhaltungsstau vermieden werden. Die Grafik zeigt, dass sich etwa die Hälfte aller Landstrassen nur in einem ausreichenden oder kritischen Zustand befindet. Ohne weiterhin hohe Aufwendungen für Erneuerungsarbeiten ist absehbar, dass ein bedeutender Anteil des Netzes in einem Jahrzehnt einen schlechten Zustand haben wird. Demzufolge werden auch für das kommende Jahr ähnlich hohe Finanzmittel für Erneuerungsarbeiten budgetiert wie im vergangenen Jahr.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
gut	13.3	15.2	13.6	16.0	16.1	15.8	12.4	12.2	15.5
mittel	28.2	31.0	29.5	28.2	28.1	29.4	30.2	29.7	30.9
ausreichend	32.4	32.5	35.7	39.5	40.5	40.1	38.5	38.0	36.6
kritisch	23.8	19.8	19.4	14.7	14.5	13.4	17.5	18.8	16.0
schlecht	2.3	1.5	1.8	1.5	0.9	1.4	1.3	1.3	1.1
%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Abbildung 1: Fahrbahnzustand 2017-2025; Quelle: Auswertung RMS, ATG.

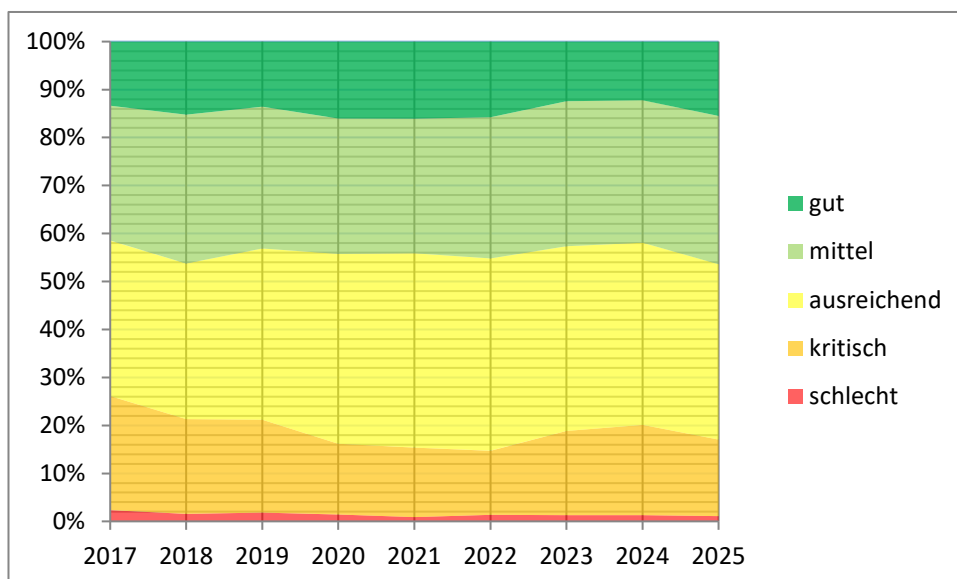


Abbildung 2: Grafik Fahrbahnzustand 2017-2025; Quelle: Auswertung RMS, ATG.

2.3.2 Kunstbauten

Auf dem liechtensteinischen Landstrassennetz sind aktuell 121 Kunstbauten in der Datenbank erfasst. Bei Kunstbauten handelt es sich um unterschiedliche Bauwerke, wie Brücken, Tunnel, Galerien oder Bachdurchlässe, die dem Verkehrsträger die Querung natürlicher oder künstlicher Hindernisse, wie Gewässer, topografisch schwieriger Gebiete oder anderer Verkehrsträger, 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 dieser Untersuchung wurde die Mehrjahresplanung im Bereich der Kunstbauten bis etwa zum Jahr 2030 abgeleitet. Die nächste Hauptinspektion wird voraussichtlich im Jahr 2028 erfolgen. Dank dieser periodischen Untersuchungen und der daraus abgeleiteten Mehrjahresplanung können die Bauwerke unter Wahrung der Sicherheit kostenoptimiert unterhalten und erneuert werden.

In der nachfolgenden Abbildung 3 wird die Verteilung der Zustandsklassen aus dem Jahr 2020 dargestellt, wobei die seither durchgeführten Instandsetzungsarbeiten und Reparaturen durch eine Anhebung der Zustandsklasse des jeweiligen Objekts berücksichtigt wurden. Die Darstellung ist insofern zu relativieren, als nur Verbesserungen nachgeführt werden. Verschlechterungen, die im Laufe der Zeit entstehen, werden erst im Rahmen der nächsten Hauptinspektion erfasst.

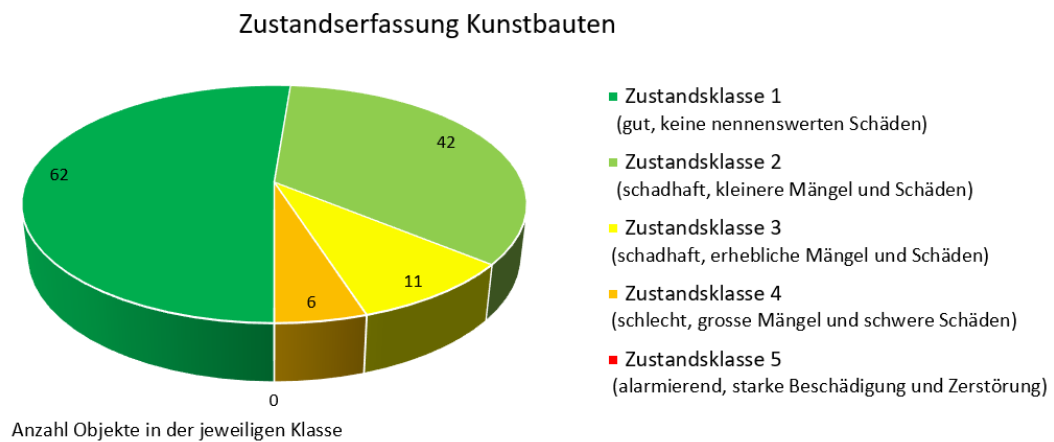


Abbildung 3: Zustand Kunstbauten, Stand 2020 mit seither erfolgten Massnahmen; Quelle: ATG.

Durch die fortlaufende Erneuerung der Bauobjekte in den Zustandsklassen 3 und 4 kann der Anteil der Objekte in der Zustandsklasse 5 auch künftig 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 Jahrzehnten ein entsprechend grosses Gewicht eingeräumt werden. In manchen Fällen ist es jedoch nicht zweckmässig, sämtliche Schäden zu reparieren. Es kann sinnvoll sein, einzelne Bauwerke mit minimalem Unterhalt bis zum Ende ihrer Lebensdauer zu nutzen und anschliessend vollständig zu ersetzen.

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, miterneuert. Durch dieses Vorgehen kann die Anzahl der Baustellen im Landstrassennetz reduziert werden.

2.4 Mehrjahresplanung und Terminierung der Baumassnahmen

Die Totalerneuerung sowie der Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur sind komplexe Vorhaben. 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 Werkleitungsnetzen gibt es unterschiedliche bauliche Zustände mit entsprechenden Bedürfnissen für Erneuerungsarbeiten. Auch die Siedlungsentwicklung und neue Technologien können zum Bedarf am Ausbau der Netze oder zu 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 über die erforderlichen Finanzmittel verfügen.

Unter Berücksichtigung all dieser Faktoren werden die Tiefbauten im Mehrjahresprogramm des ATG eingeplant und anhand der angestrebten Realisierungstermine zur Ausführungsreife entwickelt.

Verzögerungen beim Landerwerb und wechselnde Prioritäten bei den Projektpartnern, wie Werke und Gemeinden, verlangen trotz einer adäquaten Mehrjahresplanung eine grosse Flexibilität. So beeinflusste die Tatsache, dass derzeit ein neues Fernwärmeverteilnetz erstellt wird, die langfristigen Planungen. Ebenso müssen die während der Instandstellung von Rheinbrücken und wichtigen

Knotenpunkten auftretenden Verkehrseinschränkungen und der daraus resultierende Mehrverkehr auf anderen Achsen als Zwangspunkte in die Planung der übrigen Bauvorhaben aufgenommen werden. Generell stellt die Bewältigung des zunehmenden Verkehrs auf dem seit Jahrzehnten nur geringfügig erweiterten Verkehrsnetz während Teil- oder Vollsperrungen eine grosse Herausforderung dar. Dadurch steigen die Anforderungen an die zeitliche und organisatorische Koordination und Kompromisse werden zunehmend unumgänglich.

Aufgrund dieser Randbedingungen ist ein Ausblick auf konkrete Bauvorhaben, die in den darauffolgenden Jahren budgetiert werden, mit hohen Unsicherheiten verbunden, weshalb der Verkehrsinfrastrukturbericht sich auf die konkreten, budgetierten Bauvorhaben im kommenden Jahr konzentriert.

3. STRASSENBAUPROGRAMM 2027

3.1 Strassenneubau

Die nachfolgende Tabelle zeigt die im Jahr 2027 im Konto Strassenverbesserungen und -neubauten (Konto 600.501.01) budgetierten Projekte:

Projektbezeichnung		Budget CHF
L1	Mauren Vorarlberger-Strasse, Digitalisierung Zollamtsplatz Schaanwald	150'000
L1	Schaan Feldkircher Strasse, Dorfausgang bis Hiltikreisel, 2. Etappe	1'000'000
L1	Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendeplatz mit beidseitigem Radweg	1'900'000
L2	Triesen Landstrasse, Hoval bis Industriekreisel	2'200'000
L5	Sanierung Bendern-Ruggell, ARA Bendern-Mühlegass	150'000
L6	Vaduz Zollstrasse, Durchlass Irkalesbach	400'000
H1	Gamprin Oberbühl, Sanierung Lums	400'000
H3	Schellenbergstrasse, Steinbruch-Loch	1'400'000
H5	Mauren, Binzastrasse, Kurvenausbau Einlenker Purtscher	200'000
H5	Mauren, Peter-Kaiser-Strasse, Popers-Café Matt, 1. Etappe	1'400'000
H8	Vaduz Bergstrasse, Schlossareal	1'400'000
H8	Vaduz Fürst-Franz-Josef-Strasse, Josef-Rheinberger-Strasse-Mareestrasse	700'000
H8	Vaduz Fürst-Franz-Josef-Strasse, Mareestrasse-Haldenweg	1'000'000
H10	Triesenberg Bergstrasse, Bushaltestelle Sportplatz Leitawies	400'000
H10	Triesenberg Grosssteg, Brücke Kleinsteg-Kirchle	200'000
H10	Triesenberg Landstrasse, Sütigerwis (IPAG) bis Zentrum, 1. Etappe	1'000'000
Total		13'900'000

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 Unterkapiteln werden die einzelnen Projekte aus der oben ersichtlichen tabellarischen Übersicht genauer beschrieben.

3.1.1 Mauren Vorarlberger-Strasse, Digitalisierung Zollamtsplatz Schaanwald

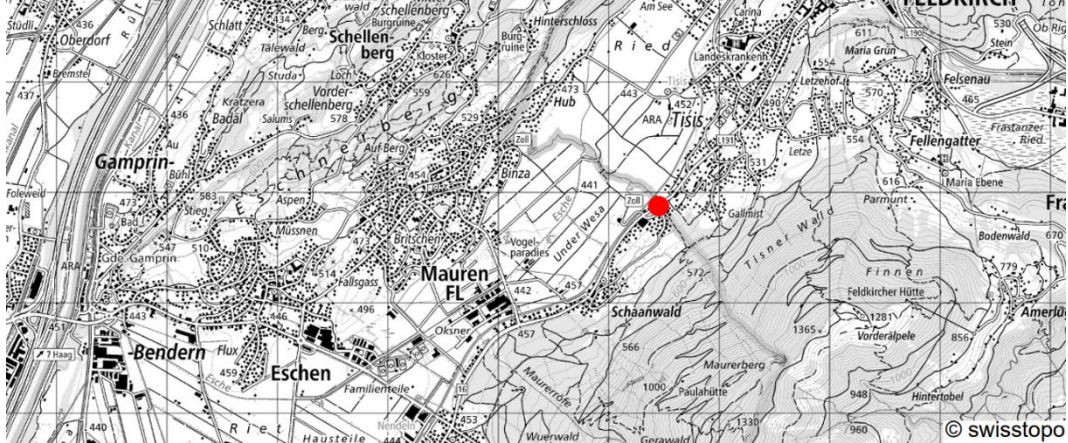


Abbildung 4 Mauren Vorarlberger-Strasse, Zollamtsplatz; Quelle: swisstopo (Mai 2026).

Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) beabsichtigt, die Zollabfertigung für den Warenverkehr beim Zollamt Schaanwald-Tisis zu digitalisieren. Der neue Prozess soll die Abfertigung vereinfachen und modernisieren. Für die Umsetzung sind eine teilweise Neuorganisation des Verkehrsablaufs auf dem Zollamtsplatz sowie zusätzliche Signalträger im Bereich der bestehenden Linksabbiegespur für den Schwerverkehr erforderlich. Daraus ergeben sich Tiefbauarbeiten, deren Umsetzung in die Zuständigkeit des Landes Liechtenstein fällt.

3.1.2 Schaan Feldkircher Strasse, Dorfausgang bis Hiltikreisel

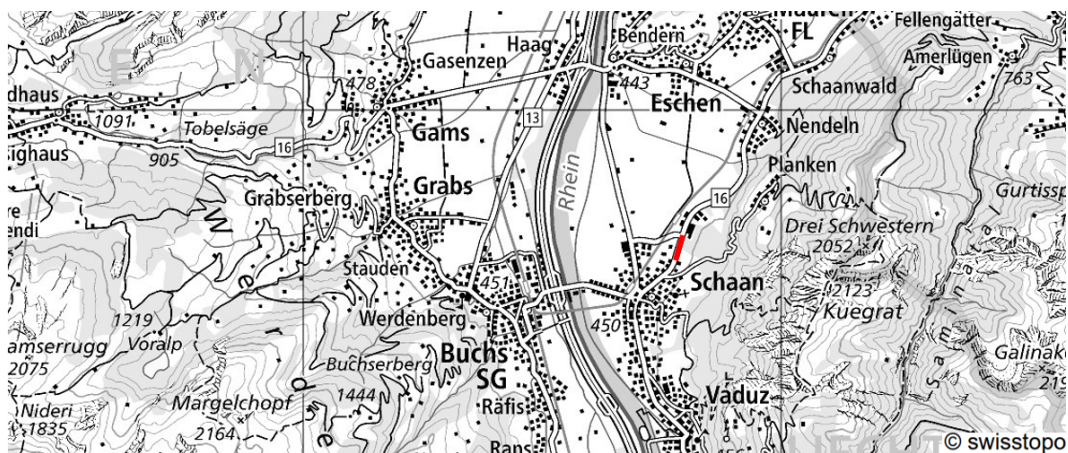


Abbildung 5 Schaan Feldkircher Strasse, Dorfausgang bis Hiltikreisel; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Der Strassenabschnitt zwischen dem Ortsende von Schaan (Spritzwerk) und dem Hiltikreisel wurde in den 1970er-Jahren erstellt und hat seine Lebensdauer erreicht. Der Querschnitt mit ausserorts angeordneten Radstreifen entspricht nicht mehr den aktuellen Normen und soll künftig den heutigen Anforderungen an den Fuss- und Radverkehr entsprechen. Die Strasse verläuft seit ihrer Erstellung teilweise auf Privatgrund. Mittels eines flächengleichen Tausches der Strassenflächen mit Gemeindegrundstücken soll diese Situation bereinigt werden und der Strassenraum dauerhaft rechtlich gesichert werden.

Der gemischte Fuss- und Radverkehr soll hier im Gegensatz zum Projekt «Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendeplatz» aufgrund anderer Anforderungen beidseitig auf einer Breite von 3 m geführt werden. Talseitig wird der Fuss- und Radweg durch eine Grünrabatte von der Strasse abgetrennt, bergseitig erfolgt die Abtrennung durch einen 10 cm hohen Randstein. Das anfallende Strassenabwasser wird nach dem Umbau nicht mehr in die Kanalisation geleitet, sondern über die Schulter abgeleitet, damit es in den angrenzenden Grünflächen versickern kann. In der Rabatte sind Notüberläufe für Starkniederschläge vorgesehen.

Ebenfalls Bestandteil des Projekts ist die vom Amt für Bevölkerungsschutz geforderte Vergrösserung des Rohrdurchmessers für die Ableitung des Wassers aus der Gamanderrüfe unter der Landstrasse hindurch.

3.1.3 Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendeplatz mit beidseitigem Radweg

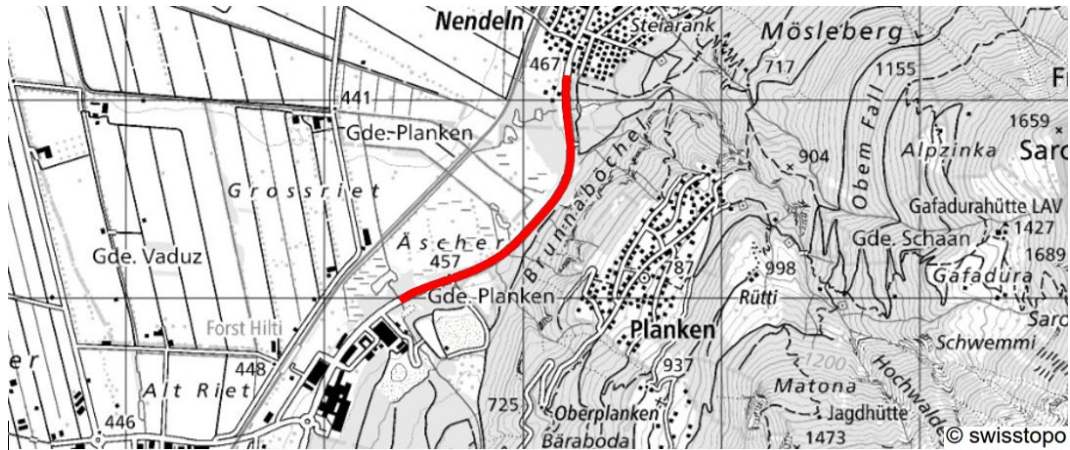


Abbildung 6 Schaan-Nendeln, Ställa-Buswendeplatz; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Die Feldkircher Strasse wurde im Jahr 1975 erstellt und befindet sich heute in einem kritischen baulichen Zustand. Eine umfassende Erneuerung ist erforderlich, da sowohl der Strassenbelag als auch der Wildschutzzaun das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben. Nachdem die Führung der Hauptradroute entlang der Landstrasse festgelegt wurde, wird der Strassenraum im Zuge der Sanierung neu organisiert. Talseitig wird ein Radweg erstellt; bergseitig entsteht ein kombinierter Geh- und Radweg. Beide Anlagen werden durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Anpassungen des Strassenquerschnitts verbessern die Verkehrssicherheit, begünstigen eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und ermöglichen die Versickerung des Strassenwassers in den Grünflächen.

Der Ausbau des rund 1.5 km langen Abschnitts erfolgt etappenweise und begann im Herbst 2025. Die erste Etappe wurde im Frühjahr 2026 abgeschlossen. Unmittelbar danach wurde mit der nächsten Bauetappe begonnen. Zur Schaffung des erforderlichen Raums für den neuen Strassenquerschnitt wurden die bestehenden Bach-, Amphibien- und Wildtierdurchlässe im gesamten Projektabschnitt bereits im Rahmen der ersten Etappe verlängert. Eine Ausnahme bildet der bestehende

Wildtierdurchlass Forst Nord. Dieser wurde aufgrund der im Jahr 2025 durchgeführten Variantenstudie für eine Wildtierpassage nicht verlängert.

Im Jahr 2027 wird der letzte, rund 500 m lange Abschnitt bis zur Dorfeinfahrt Nendeln saniert. Im Zuge dieser Arbeiten wird auch die neue Wildtierunterführung Forst Nord erstellt. Zudem wird die Bushaltestelle Oberwiesen hindernisfrei ausgebaut. Ergänzend entsteht im Bereich der Torinsel eine Querungshilfe für den Fussverkehr in Form einer Mittelinsel.

3.1.4 Triesen Landstrasse, Hoval bis Industriekreisel

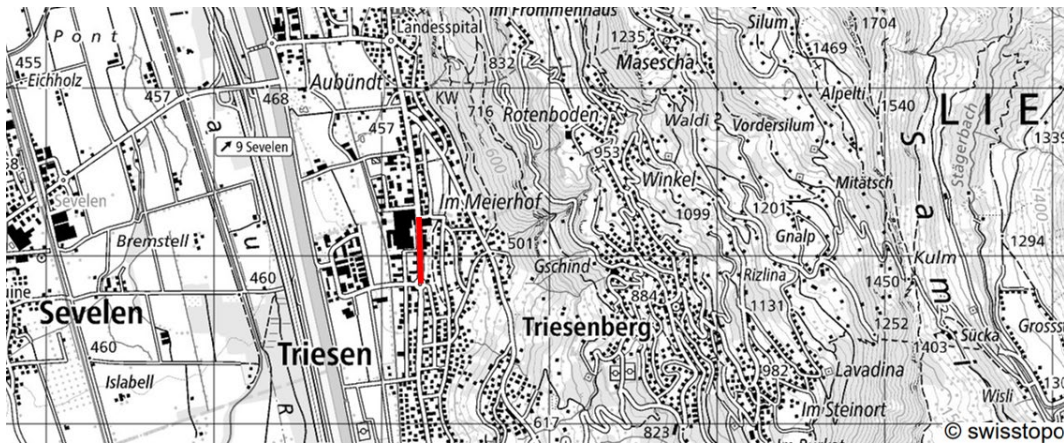


Abbildung 7 Triesen Landstrasse, Hoval bis Industriekreisel; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

In der Landstrasse und der Industriestrasse in Triesen besteht seitens der Werkleitungseigentümer Bedarf für Anpassungen und den Ausbau des bestehenden Werkleitungsnetzes. Zudem hat der Strassenoberbau aus den 1970er-Jahren das Ende seiner Lebensdauer erreicht und muss vollständig erneuert werden.

Im Jahr 2025 wurde der Strassenabschnitt vom Industriekreisel bis zur Maschli-
nastrasse in Triesen erneuert. Der Abschnitt zwischen Hoval und dem Industrie-
kreisel befindet sich ebenfalls in einem schlechten Zustand und soll deshalb erneu-
ert und modernisiert werden. Geplant ist zudem eine Verlängerung der Busspur
bis zur Haltestelle Messina. Dadurch muss der Bus nach dem Halt nicht mehr aus

der Busbucht in den fliessenden Verkehr einfädeln, um die rund 150 m bis zum Beginn der bestehenden Busspur zurückzulegen.

Zusätzlich soll auf der Westseite eine Grünrabatte mit schattenspendenden Bäumen erstellt werden. Die Gestaltung orientiert sich am bereits realisierten Projekt «Triesen Landstrasse, Industriekreisel-Maschlina». Für die Umsetzung der Grünrabatte, welche ein innovatives Regenwassermanagement nach dem Prinzip der Schwammstadt vorsieht, sind noch Landerwerke erforderlich.

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

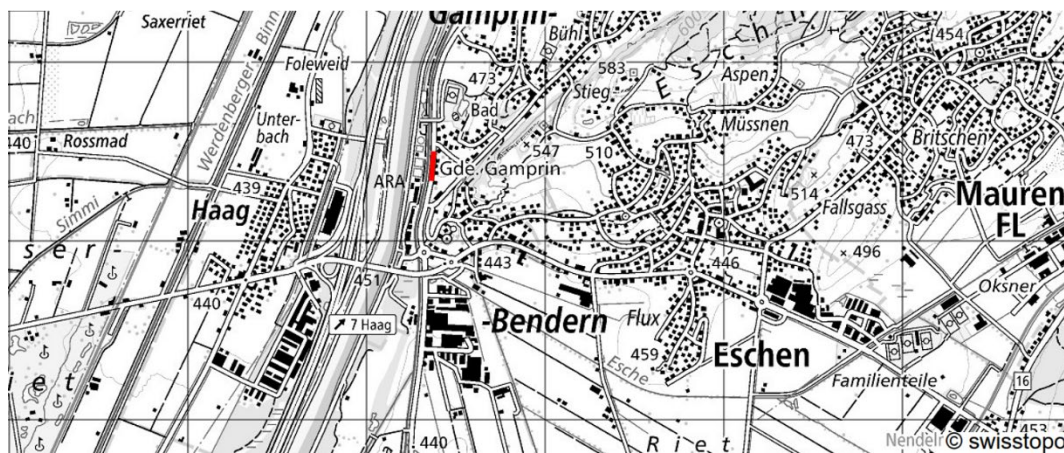


Abbildung 8 Sanierung Bendern–Ruggell, ARA Bendern-Mühlegass; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Im Jahr 2027 erfolgen die Fertigstellungs- und Deckbelagsarbeiten an der Landstrasse Bendern-Ruggell im Abschnitt ARA Bendern-Mühlegass, Ausbau 2026.

Auslöser des Sanierungsprojekts ist der Neubau der Pumpendruckleitung des Entsorgungszweckverbands der Gemeinden Liechtensteins (EZV) zwischen Ruggell und der ARA Bendern. Aufgrund der Verordnung vom 1. Juli 2014 zum Schutz der Grundwasserpumpwerke «Oberau» und «Spetzau» der Wasserversorgung Liechtensteiner Unterland ist die Verlegung der bestehenden Pumpendruckleitung des EZV erforderlich. Bis spätestens 31. Dezember 2027 muss die Abwasserpumpleitung ausserhalb der Grundwasserschutzzone verlaufen.

3.1.6 Vaduz Zollstrasse, Durchlass Irkalesbach

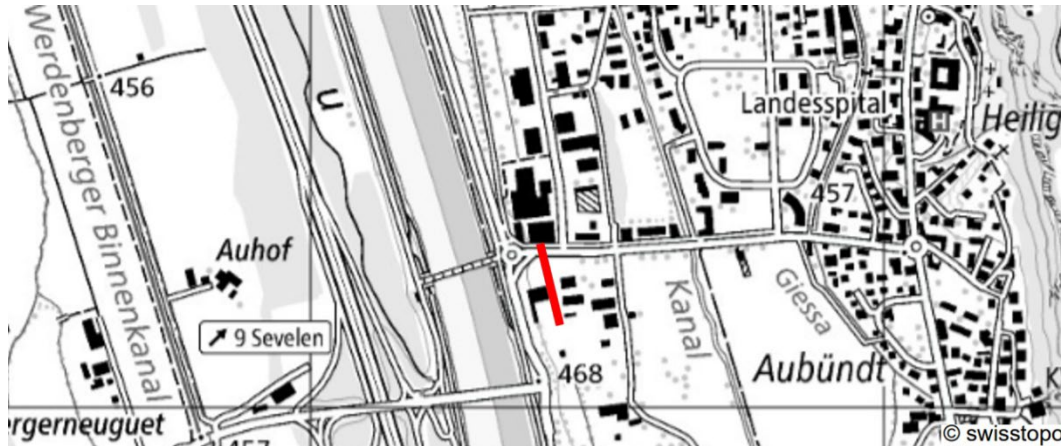


Abbildung 9 Vaduz Zollstrasse, Durchlass Irkalesbach; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Eine Umlegung des Irkalesbachs ist für den Neubau des Landesspitals notwendig, da der eingedolte Verlauf des Giessens das Baufeld quert. Von der Bachumlegung, die auch eine Vergrößerung des Durchflussprofils umfasst, ist auch die Unterquerung der Zollstrasse betroffen. Für die Finanzierung wurde deshalb 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 festgelegt.

Die Umlegung des Irkalesbachs muss vor Beginn der Hochbauarbeiten für das Landesspital erfolgen. Aufgrund des hohen Grundwasserstands sind die Wintermonate bestmöglich für die Bauarbeiten zu nutzen, um die Kosten für die Grundwasserabsenkung sowie die Bauzeit zu reduzieren.

3.1.7 Gamprin Oberbühl, Sanierung Lums

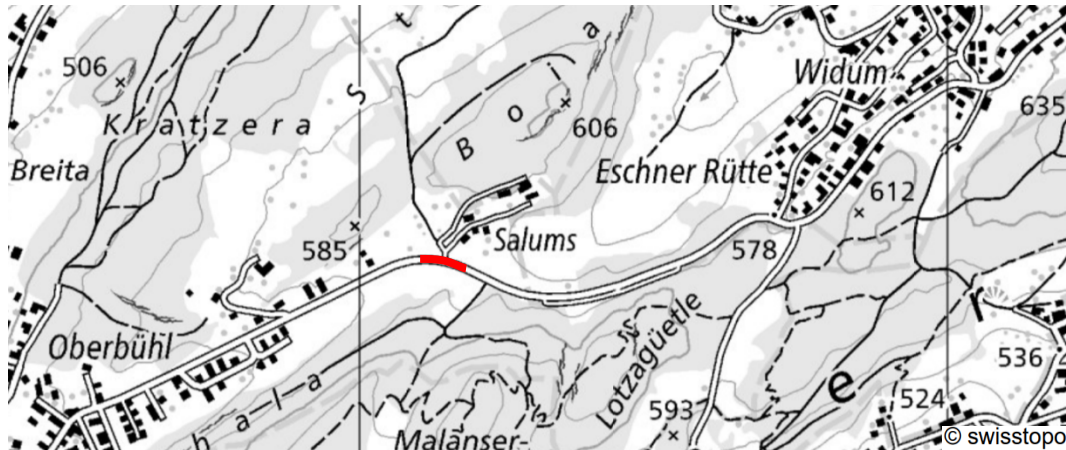


Abbildung 10 Gamprin Oberbühl, Sanierung Lums; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

An der Landstrasse «Oberbühl» an der Ortsgrenze Gamprin/Schellenberg werden über einen bestehenden Einlenker die Wohnhäuser im Gebiet erschlossen. Über die Erschliessungsstrasse «Salums» führen zudem ein Wanderweg und eine Mountainbike-Route. Südlich der Landstrasse plant die Gemeinde Gamprin im Bereich «Michel Öhri» eine Baulandumlegung. Dadurch ist mit weiteren Bebauungen und einer entsprechenden Zunahme des Fuss- und Radverkehrs zu rechnen.

Heute befindet sich entlang der Landstrasse auf der südlichen Seite ein durchgehendes Trottoir. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Radverkehr wird im Bereich des Einlenkers Salums auf der Landstrasse eine Querungshilfe mit Mittelinsel realisiert. Diese ermöglicht Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Wandernden ein sicheres Queren der Fahrbahn. Zugleich soll durch die Mittelinsel eine Torwirkung am Ortseingang erzielt und damit eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten begünstigt werden. Im Rahmen des Projekts wird zudem die Bushaltestelle «Gamprin Salums» barrierefrei ausgebaut und in Fahrtrichtung Benden mit einer Wartekabine ausgestattet.

3.1.8 Schellenbergstrasse, Steinbruch-Loch

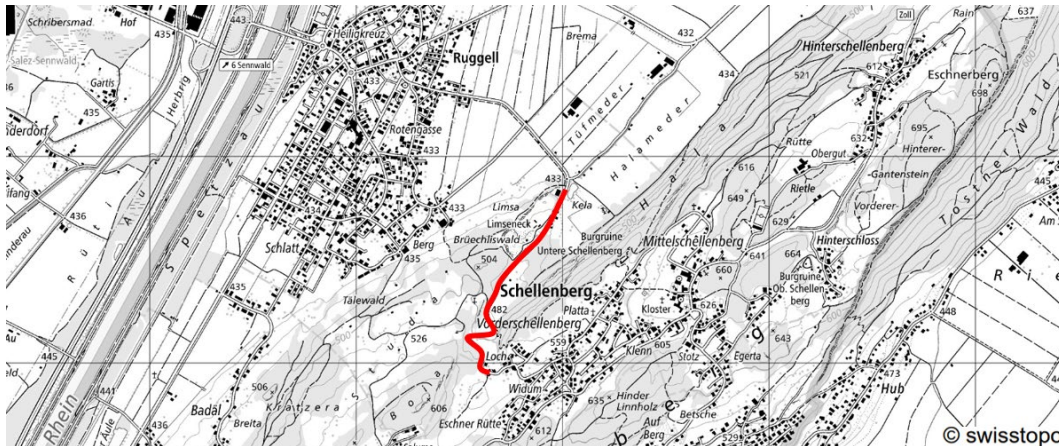


Abbildung 11 Ruggell Schellenbergstrasse, Steinbruch bis Loch; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Die Schellenbergstrasse zwischen Ruggell und Schellenberg weist erhebliche Belagsschäden auf, weshalb sie in der aktuellen Zustandserhebung der Zustandsklasse «kritisch» zugeordnet wurde. Parallel dazu hat die Gemeinde Schellenberg Bedarf zur Erneuerung ihrer Abwasserleitung in Richtung Ruggell angemeldet.

Ein wesentliches Thema ist dabei der Amphibienschutz, da sich entlang der Strasse der bedeutendste Amphibienwanderplatz des Unterlands und zugleich der grösste Erdkrötenwanderplatz Liechtensteins befindet. Während der Wanderzeiten werden derzeit mobile Leiteinrichtungen mit Auffangbehältern eingesetzt, die täglich kontrolliert und geleert werden müssen. Daher werden Amphibiendurchlässe erstellt, damit die Tiere selbständig und gefahrlos die Strasse queren können.

Zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wird eine bergwärts führende, baulich abgesetzte Kriechspur für Radfahrende erstellt. Dadurch werden die Sicherheit erhöht und die Attraktivität der Route verbessert.

Im Rahmen der Sanierung wird auch die Strassenentwässerung umgebaut, damit das Regenwasser künftig über die Strassenschulter versickern kann und der Eintrag von schwach verschmutztem Wasser in die Mischwasserkanalisation

reduziert wird. Diese Massnahme trägt zur Erhaltung des natürlichen Wasserkreislaufs und der Reduktion des Abwasseranfalls bei.

Der Ausbau des Strassenabschnitts erfolgt etappenweise. Die Arbeiten der ersten Etappe begannen im Herbst 2026.

3.1.9 Mauren, Binzastrasse, Kurvenausbau Einlenker Purtscher



Abbildung 12 Mauren Binzastrasse, Kurvenausbau Einlenker Purtscher; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Seit Dezember 2023 erschliesst LIEmobil mit der Linie 33 den Ortsteil Binza in Mauren. Der Fahrbahnquerschnitt im Bereich des Einlenkers Purtscher beträgt lediglich 5.4 m und verengt sich anschliessend auf 5.3 m. Damit ist die Kurvenverbreiterung deutlich unzureichend. In der Linkskurve direkt nach dem Knoten Purtscher müssen der Linienbus und andere grössere Fahrzeuge bei Gegenverkehr mit dem vorderen Überhang über das Trottoir überschwenken, um den Gegenverkehr passieren zu lassen. Dies wurde von besorgten Eltern bereits mehrfach beobachtet und bei der Gemeinde Mauren beanstandet, da das einseitige Trottoir in diesem Bereich als Schulweg dient. Sofern der notwendige Landerwerb erfolgreich abgeschlossen werden kann, wird mit dem Projekt eine Kurvenverbreiterung im südlichen Bereich des Knotens sowie eine normkonforme Trottoirüberfahrt umgesetzt. Der Werthsteig, der bisher direkt in die Binzastrasse einmündete, wird neu südlich in den Purtscher geführt. Geplant ist, dass der Knoten Purtscher nur noch aus drei

statt vier Armen bestehen soll, was ebenfalls zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt.

3.1.10 Mauren, Peter-Kaiser-Strasse, Poppers-Café Matt, 1. Etappe



Abbildung 13 Mauren Peter-Kaiser-Strasse, Veterangasse-Jugendweg; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Die Peter-Kaiser-Strasse im Abschnitt Poppers bis Café Matt weist erhebliche Belagsschäden auf und muss saniert werden. Im Rahmen der Bedarfsabklärungen wurden die Gemeinde Mauren sowie die betroffenen Werkbetriebe in die Projektplanung einbezogen. Dabei zeigte sich, dass sowohl seitens der Gemeinde als auch der Werke ein umfassender Sanierungsbedarf besteht, weshalb ein vollständiger Ersatz der Werkleitungen erforderlich ist. Das Land Liechtenstein erneuert über den gesamten Projektabschnitt die Foundationsschicht, die Strassenentwässerung, die Randabschlüsse sowie den Strassenbelag. Die bestehende Bushaltestelle wird, soweit es die Randbedingungen erlauben, barrierefrei umgebaut. Aufgrund des Umfangs der Arbeiten ist eine etappierte Realisierung über mehrere Jahre erforderlich. Im Jahr 2027 wird der Abschnitt Veterangasse bis Jugendweg umgesetzt.

3.1.11 Vaduz Bergstrasse, Schlossareal

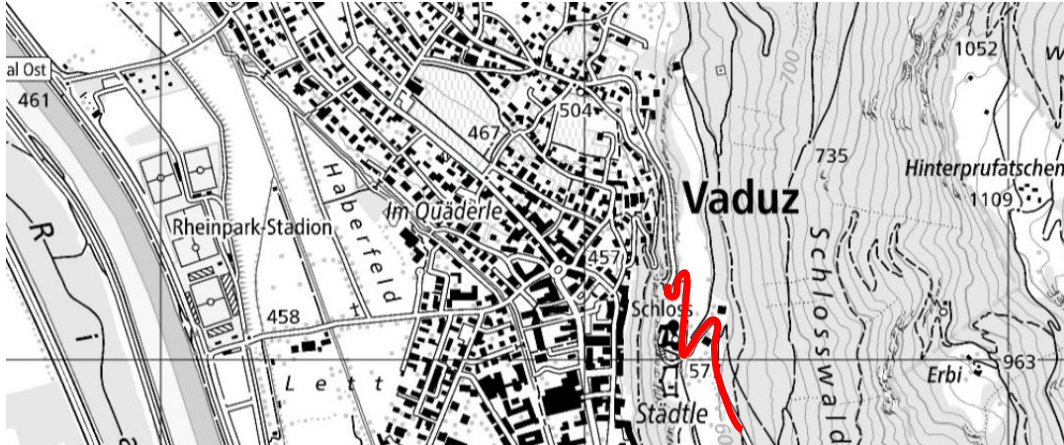


Abbildung 14 Vaduz Bergstrasse, Schlossareal; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

© swisstopo

Mit der ersten Bauetappe an der Bergstrasse im Abschnitt Schloss konnte bereits ein wesentlicher Teil des Projekts umgesetzt werden. In einem nächsten Schritt wird die zweite Bauetappe realisiert, welche den Bereich von der Stiftungszentrale bis zum Parkplatz umfasst.

Ein zentrales Anliegen des Projekts ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich des überwiegend touristisch genutzten Parkplatzes. Die heutige Situation beim Ein- und Ausfahren ist unübersichtlich und sicherheitstechnisch unbefriedigend. Künftig erfolgt die Einfahrt oberhalb bei der öffentlichen WC-Anlage, während die Ausfahrt unterhalb des Parkplatzes angeordnet wird. Der Parkplatz wird neu als Schrägparkierung konzipiert. Zur räumlichen Trennung zwischen Durchgangsverkehr, Parkierung und Fussverkehr wird zwischen Fahrbahn und Parkplatz ein Grünstreifen erstellt.

Die Gemeinde Vaduz wird im Zuge der Bauarbeiten die Erneuerung der Wasserleitung fortsetzen und diese bis über das Ausfahrtstor hinaus verlängern.

3.1.12 Vaduz Fürst-Franz-Josef-Strasse, Josef-Rheinberger-Strasse-Mareestrasse

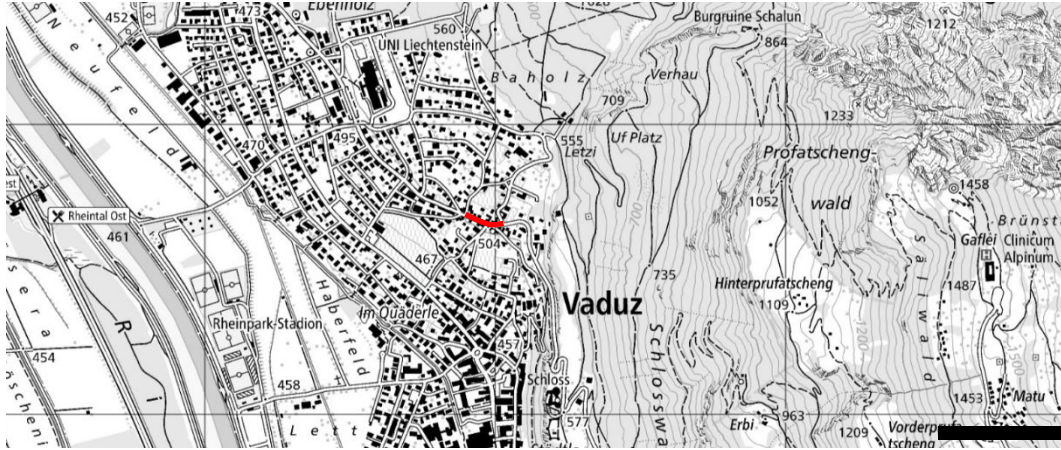


Abbildung 15 Vaduz Fürst-Franz-Josef Strasse, Josef Rheinberger Strasse-Mareestrasse; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Die Fürst-Franz-Josef-Strasse weist im Abschnitt zwischen der Josef-Rheinberger-Strasse und der Mareestrasse einige Zustandsmängel auf und muss saniert werden. Gemäss aktueller Zustandserhebung befindet sich der jüngere Strassenabschnitt aus dem Jahr 2004 in einem ausreichenden Zustand, während der ältere Abschnitt aus dem Jahr 1972 einen kritischen Zustand aufweist. Die Verkehrsfläche hat ihre technische Lebensdauer teilweise bereits überschritten und erfüllt die heutigen Anforderungen nur noch eingeschränkt.

Im Rahmen der Projektvorbereitung wurde zudem die Verkehrssicherheit des Streckenabschnitts überprüft. Aufgrund mehrerer Verkehrsunfälle wurde eine Road Safety Inspection (RSI) durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Sicherheitsdefizite festgestellt, die im Zuge der Sanierung behoben werden.

Neben den festgestellten Mängeln am Fahrbahnzustand und bei der Verkehrssicherheit wurden auch die betroffenen Werkbetriebe in die Projektplanung einbezogen. Dabei zeigte sich, dass seitens der Werke ein Ausbaubedarf besteht. Der Werkleitungsausbau und der Strassenbau werden deshalb koordiniert umgesetzt.

Liechtenstein Wärme plant auf diesem Streckenabschnitt die Erweiterung des Fernwärmenetzes bis zur Mareestrasse. Die entsprechenden Werkleitungsarbeiten werden im Rahmen der Gesamtsanierung ausgeführt und mit den übrigen Arbeiten abgestimmt. Der Ausbau erfolgt in mehreren Etappen. Für das Jahr 2027 ist der Abschnitt von der Josef-Rheinberger-Strasse bis zur Wingertgasse vorgesehen.

3.1.13 Vaduz Fürst-Franz-Josef-Strasse, Mareestrasse-Haldenweg

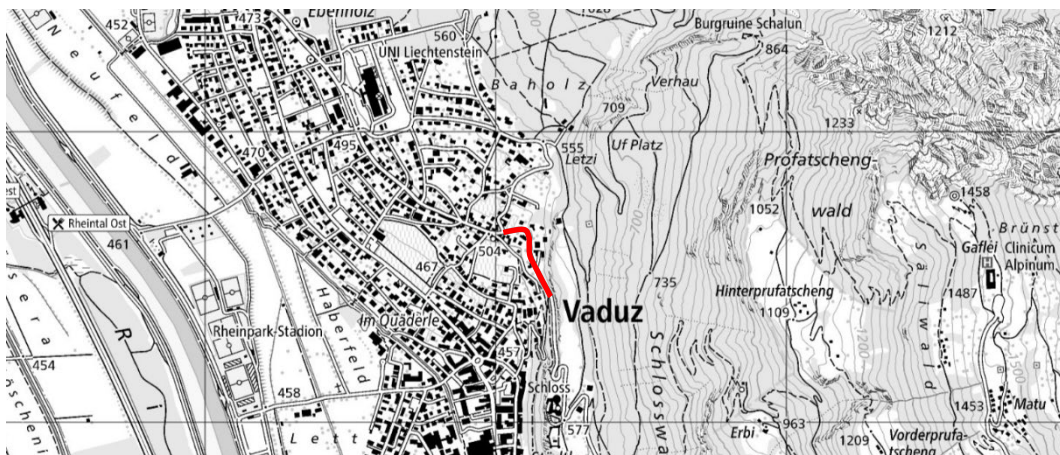


Abbildung 16 Vaduz Fürst- Franz-Josef Strasse, Mareestrasse-Haldenweg; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Die Fürst-Franz-Josef-Strasse befindet sich in diesem Abschnitt in einem verkehrstechnisch unbefriedigenden Zustand. Der Gehweg zwischen dem Roten Haus und dem Schlossweg ist im Bereich St. Johanner auf einer Länge von fast 200 m unterbrochen. Gleichzeitig beträgt die Fahrbahnbreite in diesem Abschnitt weniger als 5.0 m, was das Kreuzen für Personenwagen erschwert.

Das Projekt sieht vor, auf der Talseite zwischen der geplanten privaten Überbauung im St. Johanner und der Strasse eine gemeinsame neue Stützmauer zu erstellen. Diese soll sowohl der Strasse als auch der Überbauung dienen und die erforderlichen Flächen für einen durchgehenden Gehweg sowie eine moderate Verbreiterung der Fahrbahn schaffen. Das vorliegende Projekt kann daher nur zusammen mit der Überbauung St. Johanner und bei erfolgreichem Abschluss der Landerwerbsverhandlungen erstellt werden.

3.1.14 Triesenberg Bergstrasse, Bushaltestelle Sportplatz Leitawies



Abbildung 17 Triesenberg Bergstrasse, Bushaltestelle Sportplatz Leitawies; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept Triesenberg wurde von der Regierung im Juli 2025 zur Kenntnis genommen. In Kombination mit der Parkraumbewirtschaftung ist auch die Etablierung einer Park-and-Ride-Anlage beim bestehenden Parkplatz Leitawies in Triesenberg mit Anbindungen nach Malbun, Steg und Gaflei sowie nach Vaduz und Triesen vorgesehen. Für die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist die Erstellung einer Haltestelle im Nahbereich der Park-and-Ride-Anlage erforderlich.

3.1.15 Triesenberg Grosssteg, Brücke Kleinsteg-Kirchle



Abbildung 18 Triesenberg Grosssteg, Brücke Kleinsteg-Kirchle; Quelle: swisstopo (Mai 2026)

Im Zuge der dringend erforderlichen Sanierung des Strassenkörpers im Abschnitt zwischen der Brücke Kleinsteg und Kirchle wurde die Linienführung der Landstrasse im Rahmen der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt leicht angepasst. Zudem wird ein neues Infrastrukturgebäude mit integriertem Wartebereich erstellt.

Im Berichtsjahr erfolgen die abschliessenden Arbeiten im Projektbereich «Triesenberg Grosssteg, Brücke Kleinsteg-Kirchle». Diese umfassen insbesondere verschiedene Arbeiten an den Grünflächen sowie an den Vorplätzen.

3.1.16 Triesenberg Landstrasse, Sütigerwis (IPAG) bis Zentrum, 1. Etappe



Abbildung 19 Triesenberg Landstrasse, Sütigerwis (IPAG) bis Zentrum, 1. Etappe; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

Die Landstrasse Triesenberg soll im rund 800 m langen Abschnitt zwischen Sütigerwis (IPAG) und Zentrum etappenweise erneuert werden. Vorgesehen sind die Erneuerung von Fahrbahn, Gehwegen und Randabschlüssen sowie Anpassungen an der Strassenentwässerung und den bestehenden Kunstbauten. Die Ausführung erfolgt in Etappen und wird mit den Werkleitungseigentümern koordiniert.

Die Fahrbahn sowie der Gehweg weisen alters- und nutzungsbedingte Schäden, wie Risse, Kornausbrüche und örtliche Verformungen auf. An den talseitigen Stützmauern, Lehenkonstruktionen und Kordonen bestehen je nach Abschnitt unterschiedliche Schadensbilder.

In der ersten Etappe wird der Abschnitt Sütigerwis (IPAG) bis Neudorfstrasse erneuert. Dabei werden die Fahrbahn und Gehwege inklusive Fundation und Randabschlüssen neu erstellt. Zur Sicherstellung der erforderlichen Fahrbahnbreite für das Kreuzen von zwei Lastwagen oder Bussen wird die Fahrbahn in Teilbereichen entsprechend verbreitert. In diesem Zusammenhang werden einzelne der bestehenden Stützmauern neu erstellt.

3.2 Unterhalt von Strassen

Die nachfolgende Tabelle 2 zeigt die im Jahr 2027 budgetierten Projekte im Konto Unterhalt von Strassen (Konto 600.314.04):

Projektbezeichnung		Budget CHF
H4	Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Franz-Josef-Oehri-Strasse bis Meldina	200'000
H4	Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Hirschen bis Schulhaus	200'000
H8	Vaduz Bergstrasse, Parkplatz Schloss bis Kehrplatz	350'000
H10	Triesenberg Grosssteg, Tunnelportal bis Brücke Kleinsteg	700'000
H10	Triesenberg Malbunstrasse, Jugendheim bis Chalberstall	750'000
H10	Triesenberg Malbunstrasse, Flutattolabrücke bis Parkhaus	750'000
N6	Triesenberg, Rotenbodenstrasse, Abzw. Bergstrasse bis Rotaboda	400'000
	Belagsreparaturen	250'000
	Div. kleine Projekte	250'000
	Strassenneubau (Infrastruktur Bau)	500'000
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. Im Vergleich zum Vorjahr sind keine grösseren, dafür zahlreiche kleinere Belags-sanierungsprojekte vorgesehen. Diese sind aufgrund ihres Zustands etwa gleich dringlich und wurden teilweise in den Vorjahren zurückgestellt, um grössere In-standsetzungsvorhaben ohne Erhöhung des Budgets finanzieren zu können.

3.2.1 Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Franz-Josef-Oehri-Str. bis Meldina

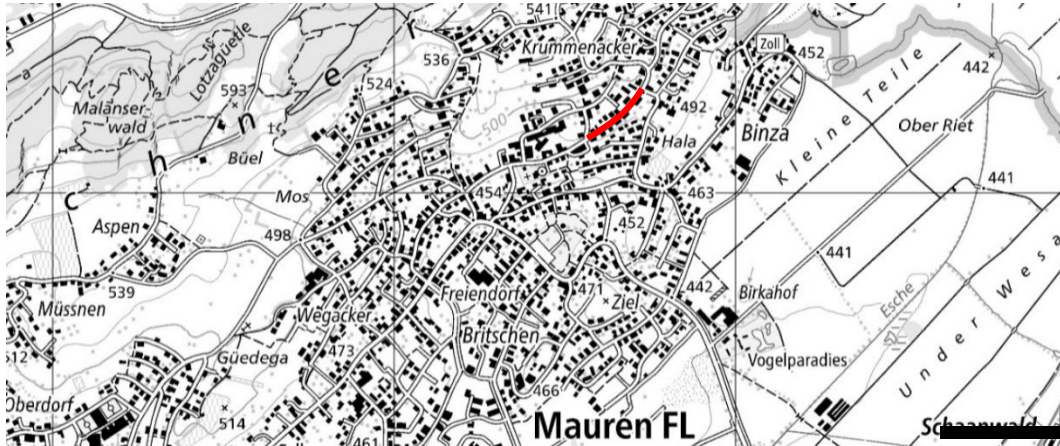


Abbildung 20 Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Franz-Josef-Oehri-Str. bis Meldina; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

Die Peter- und Paul-Strasse im Abschnitt Franz-Josef-Oehri-Strasse bis Meldina weist einen schlechten Belagszustand auf. Zudem muss die Strassenentwässerung angepasst werden. Im Rahmen des Projekts werden der Belag sowie stellenweise die Pflasterung erneuert. Die Strassenschächte werden auf ihre Dichtigkeit geprüft und die Schachtabdeckungen ersetzt. Die Oberflächen der berg- und talseitigen Trottoirs bestehen derzeit aus unterschiedlichen Materialien, wie Belag und Verbundsteinen. Diese Flächen werden künftig einheitlich mit einem Asphaltbelag ausgeführt.

3.2.2 Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Hirschen bis Schulhaus

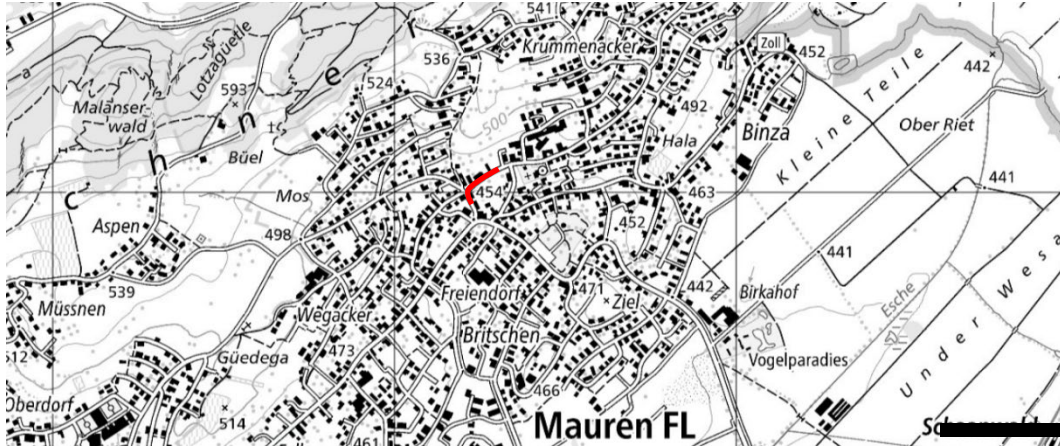


Abbildung 21 Mauren, Peter- und Paul-Strasse, Hirschen bis Schulhaus; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

Die Peter- und Paul-Strasse im Abschnitt Hirschen bis Schulhaus weist einen schlechten Belagszustand auf. Im Rahmen des Projekts werden der Belag sowie stellenweise die Pflasterung erneuert. Die Strassenschächte werden auf ihre Dichtigkeit geprüft und die Schachtabdeckungen ersetzt. Das talseitige Trottoir weist derzeit unterschiedliche Oberflächen aus Natursteinpflasterung und Verbundsteinen auf. Diese Flächen werden künftig einheitlich mit einem Asphaltbelag ausgeführt.

3.2.3 Vaduz Bergstrasse, Parkplatz Schloss bis Kehrplatz

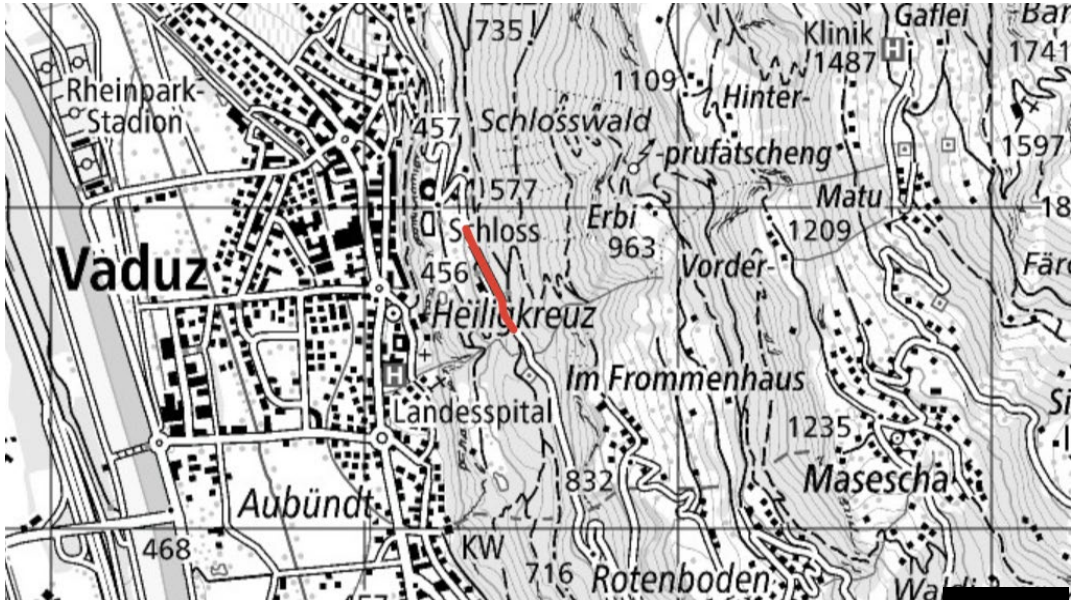


Abbildung 22 Vaduz Bergstrasse, Parkplatz Schloss bis Kehrplatz; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

An der Bergstrasse im Abschnitt vom Parkplatz Schloss bis zum Kehrplatz befindet sich der überwiegende Teil der Belagsfläche noch in gutem Zustand, sodass derzeit keine umfassende Belagserneuerung erforderlich ist. Allerdings zeigt der talseitige Strassenrand fortschreitende Setzungen in Richtung Tal. Infolge dieser Bewegungen treten stellenweise Risse im Fahrbahnbelag auf. Die Ursache liegt in der ursprünglichen Bauweise der Strasse: Der talseitige Fahrbahnrand wurde beim Bau mit einem Holzkastensystem gesichert. Aufgrund der natürlichen Alterung und Verwitterung des Holzes hat dieses Tragwerk seine Stabilität weitgehend verloren. Dadurch ist die Sicherungswirkung zunehmend beeinträchtigt und es treten erste Schäden am Strassenoberbau auf. Das Projekt sieht vor, den talseitigen Strassenrand mit Bankettsicherungselementen in L-Form aus verzinktem Stahl dauerhaft zu stabilisieren. Durch den Einsatz dieser Elemente kann das talseitige Bankett verbreitert werden, sodass ein durchgehender, unbefestigter Fussweg ausserhalb der Fahrbahn ermöglicht wird. Mit der Realisierung dieser Massnahme entsteht eine sichere, durchgehende und von der Fahrbahn getrennte Fusswegverbindung vom Schlossparkplatz zu den Wanderwegen in Richtung Triesenberg und Vaduz.

Dadurch werden die Sicherheit und die Attraktivität der Fusswegverbindung für Einheimische und Gäste wesentlich verbessert. Die bestehende Fahrbahnbreite bleibt im Rahmen dieses Projekts unverändert. Ein Ausbau der Fahrbahn ist zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit einer künftigen Belagssanierung und nach Abschluss des erforderlichen Landerwerbs vorgesehen. Zur klaren und sicheren Trennung zwischen Fahrbahn und Fussweg werden entlang des Abschnitts Leitpfosten angeordnet. Im Zuge der Bauarbeiten werden zudem die bestehende Strassenentwässerung sowie die bergseitigen Stützmauern überprüft. Allfällige Schäden oder Mängel werden im Rahmen des Projekts instandgesetzt.

3.2.4 Triesenberg Grosssteg, Tunnelportal bis Brücke Kleinsteg



Abbildung 23 Triesenberg, Grosssteg, Tunnelportal bis Brücke Kleinsteg; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

Die Strasse «Grosssteg» im Abschnitt vom Tunnelportal bis zur Brücke Kleinsteg weist insgesamt einen schlechten Zustand des Fahrbahnbelags auf. Im Rahmen des geplanten Projekts werden deshalb die obersten beiden Schichten, die Binder- und die Deckschicht sowie abschnittsweise die bestehende Pflasterung erneuert.

Die vorhandenen Strassenschächte werden auf ihre Dichtigkeit überprüft. Zudem werden die bestehenden Schachtabdeckungen durch neue, den aktuellen Anforderungen entsprechende Abdeckungen ersetzt.

Zur Verbesserung der bestehenden Bushaltestelle «Steg Tunnel» wird diese mit einer hindernisfreien Haltekante ausgebaut.

Bei der Brücke Kleinsteg und der Saminabachbrücke nach dem Tunnel werden in diesem Zusammenhang kleinere Instandsetzungsarbeiten ausgeführt. Zudem werden die Belagsflächen und Fugen auf den Brückenbauwerken erneuert.

3.2.5 Triesenberg Malbunstrasse, Jugendheim bis Chalberstall



Abbildung 24 Triesenberg Malbunstrasse, Jugendheim bis Chalberstall; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

An der Malbunstrasse im Abschnitt Jugendheim bis Chalberstall wurde die Belagsfläche in den vergangenen Jahrzehnten stark beansprucht und weist entsprechende Schäden auf. Deshalb wird die bestehende Belagsfläche so weit abgefräst, dass die Binder- und Deckschicht neu eingebaut werden können. Die bestehende Pflasterung wird stellenweise erneuert. Die Strassenschächte werden auf ihre Dichtigkeit geprüft und die Schachtabdeckungen durch neue, den aktuellen Anforderungen entsprechende Abdeckungen ersetzt. Die bestehenden Haltestellen können aufgrund des grossen Längsgefälles der Strasse - deutlich über den erforderlichen sechs Prozent - nicht hindernisfrei ausgebaut werden.

3.2.6 Triesenberg Malbunstrasse, Flutattolabrücke bis Parkhaus



Abbildung 25 Triesenberg Malbunstrasse, Flutattolabrücke bis Parkhaus; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

An der Malbunstrasse im Abschnitt von der Flutattolabrücke bis zum Parkhaus wurden im Rahmen der Projektierung sowohl der Zustand der Verkehrsflächen als auch die Führung des Fussverkehrs überprüft.

Im Bereich der Zufahrt zu den Talstationen der Bergbahnen befindet sich eine Gehwegmarkierung, die nicht mehr den geltenden Normen entspricht. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Bedingungen für den Fussverkehr wird das Trottoir in diesem Bereich normgerecht ausgebaut und angepasst.

Ebenfalls erneuert werden die bergseitige Hangentwässerungsrinne sowie die bestehenden Randabschlüsse, um eine langfristig funktionierende Entwässerung und einen effizienten, nachhaltigen Strassenunterhalt sicherzustellen.

Die Zustandsuntersuchungen der Fahrbahn- und Gehwegflächen haben ergeben, dass der Belagsaufbau das Ende seiner Nutzungsdauer erreicht hat. Aus diesem Grund werden die Beläge vollständig zurückgebaut und mit einem neuen Oberbau unter Verwendung eines hohen Anteils an recyceltem Asphalt ersetzt.

Bei der Einmündung des Buswendeplatzes Talstation Täli wurden die bestehenden Sichtverhältnisse analysiert. Dabei wurden erhebliche Defizite hinsichtlich der

erforderlichen Sichtweiten festgestellt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden entsprechende bauliche Massnahmen umgesetzt, welche die Übersichtlichkeit und die Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich wesentlich verbessern.

Die Gemeinde Triesenberg wird im Zuge der Bauarbeiten die bislang fehlende öffentliche Beleuchtung in diesem Abschnitt erstellen.

3.2.7 Triesenberg, Rotenbodenstrasse, Abzw. Bergstrasse bis Rotaboda



Abbildung 26 Triesenberg Rotenbodenstrasse, Abzw. Bergstrasse bis Rotaboda; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

Das Trottoir an der Rotenbodenstrasse im Abschnitt vom Abzweiger Bergstrasse bis Rotaboda ist talseitig durch eine Rigolenpflasterung von der Fahrbahn getrennt. Aufgrund der schmalen Fahrbahn wird diese Pflasterung, insbesondere durch schwere Fahrzeuge, regelmässig befahren. Dadurch wurde sie im Laufe der Jahre stark beansprucht und weist erhebliche Schäden auf, die saniert werden müssen. Das Projekt sieht vor, die bestehende Rigolenpflasterung durch einen liegenden Randstein (Rampenstein) zu ersetzen. Diese Ausführung ist widerstandsfähiger gegenüber den auftretenden Verkehrsbelastungen und gewährleistet weiterhin die gewünschte leichte Trennung zwischen Fahrbahn und Trottoir.

Die Belagsfläche des Trottoirs wird über den gesamten Projektabschnitt vollständig erneuert. Die Fahrbahn befindet sich hingegen grösstenteils noch in einem ausreichenden Zustand, weshalb dort lediglich punktuelle Belagssanierungen vorgesehen sind. Auf dem gesamten Bauabschnitt werden die bestehenden Entwässerungsschächte überprüft und die Einlaufroste bei Bedarf ersetzt oder erneuert. Zusätzlich werden die Sichtweiten bei den Einmündungen der Seitenstrassen analysiert. Wo Defizite festgestellt werden und die örtlichen Verhältnisse es zulassen, werden gezielte Massnahmen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse umgesetzt. Dadurch kann die Verkehrssicherheit erhöht werden.

3.2.8 Belagsreparaturen

Auf dem gesamten Landstrassennetz entstehen im Jahresverlauf immer wieder unvorhersehbare Schäden an Belag, Pflasterung oder Schächten, die zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Folgeschäden unmittelbar behoben werden müssen. Diese nicht vorhersehbaren Arbeiten werden mit einem aus den Vorjahren abgeleiteten Erfahrungswert budgetiert.

3.2.9 Diverse kleine Projekte

Im Rahmen des Strassenunterhalts sind häufig kleinere Projekte für Reparaturen und Anpassungen erforderlich, die zum Zeitpunkt der Budgeterstellung nicht vorhersehbar sind. Neben den eigentlichen Strassenbauten verursachen auch Nebenanlagen, wie Einfriedungen, Signalisationen und Grünanlagen, laufende Unterhalts- und Reparaturarbeiten. Ebenso kann es vorkommen, dass Gemeinden, Werke oder private Bauherrschaften unmittelbar neben Landstrassen Bauwerke realisieren und dadurch bauliche Massnahmen an der Landstrasse zweckmässig werden oder vorgezogen werden können. Diese nicht vorhersehbaren Arbeiten werden mit einem aus den Vorjahren abgeleiteten Erfahrungswert budgetiert.

3.2.10 Strassenneubau (Infrastruktur Bau)

Im Zusammenhang mit Baustellen von Gemeinden und Werken, aber auch bei privaten Überbauungen, ergeben sich häufig kurzfristig Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrsanlage. Durch die gemeinsame Durchführung von Baumassnahmen sind vielfach Lösungen möglich, die im Alleingang höhere Kosten verursachen würden oder nicht realisierbar wären. Für solche Gelegenheiten, aber auch für andere kurzfristig zwingend notwendige Massnahmen, ist häufig schnelles Handeln erforderlich. Dafür braucht es finanzielle Flexibilität für die Realisierung von Kleinprojekten, die mit diesem Budgetposten abgedeckt wird.

Zudem entstehen im Laufe eines Jahres diverse Anliegen, die einer kurzfristigen Lösung bedürfen. Häufig handelt es sich um Anliegen der Gemeinden oder um Anfragen über die Regierung, welche ein unvorhersehbares Projekt auslösen. Dabei geht es beispielsweise um Verbesserungen der Schulwegsicherheit und der allgemeinen Sicherheit des Fussverkehrs. Mit kleinen Anpassungen oder Ergänzungen ist oft eine Lösung möglich, sofern das Budget die nötigen Reserven enthält.

3.3 Unterhalt von Brücken und Stützbauten

In der folgenden Tabelle werden die im Jahr 2027 budgetierten Projekte im Konto Unterhalt von Brücken und Stützbauten (Konto 600.314.05) dargestellt:

Projektbezeichnung		Budget CHF
L6	Rheinbrücke Vaduz-Sevelen, Instandsetzung	150'000
H7	Planken Oberplanknerstrasse, Abzweigung Oberplanknerstrasse/Gafadurastrasse	200'000
H9	Triesenberg Frommenhausstrasse, Bankettsicherung	450'000
H10	Steg, Saminabachbrücke nach Tunnel	70'000
H10	Steg, Saminabachbrücke Steg-Sücka	100'000
H10	Malbun, Brücke Schlucher	300'000
FL	Unterhalt von diversen Stützmauern	350'000
FL	Diverse kleine Reparaturen	120'000
FL	Diverse Untersuchungen	60'000
Reserveprojekte		
Total		1'800'000

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

Das Budget für den Unterhalt von Brücken und Stützbauten liegt mit CHF 1.8 Mio. unter dem langjährigen Durchschnitt. Dies entspricht der in Kapitel 2.3.2 beschriebenen Strategie, Kunstbauten möglichst im Rahmen geplanter Strassenerneuerungen zu überprüfen und instand zu setzen. Zudem fallen bei der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen im Jahr 2027 lediglich Planungs- und Vorbereitungsarbeiten an. Die einzelnen Budgetpositionen werden nachfolgend beschrieben.

3.3.1 Rheinbrücke Vaduz-Sevelen

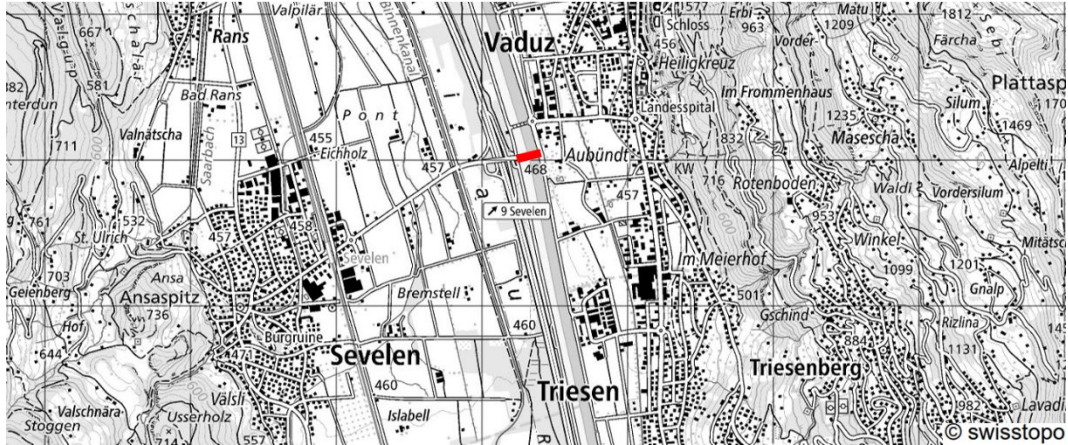


Abbildung 27 Rheinbrücke Vaduz-Sevelen; Quelle: swisstopo (Juni 2026).

Die Rheinbrücke Vaduz-Sevelen wurde in den Jahren 2023/2024 im Hinblick auf den angedachten Wechselpurausbau statisch überprüft. Dabei zeigte sich, dass bereits heute statische Defizite bestehen, die zeitnah behoben werden müssen.

Im Zuge der weiteren Bearbeitung zeigte sich, dass die erforderlichen Arbeiten umfangreicher sind als zunächst angenommen und einen längeren Vorlauf benötigen. Zudem ist inzwischen klar, dass auf Schweizer Seite für die Instandsetzung der Brücke eine öffentliche Planaufgabe erforderlich ist. Diese ist für die erste Jahreshälfte 2027 vorgesehen.

Da die Hauptbauarbeiten für das Jahr 2028 vorgesehen sind, wurden für das Jahr 2027 lediglich die Planungsarbeiten sowie die Vorbereitungsarbeiten im Spätherbst 2027 budgetiert.

3.3.2 Planken Oberplanknerstrasse, Abzweigung Oberplanknerstrasse/Gafadurastrasse

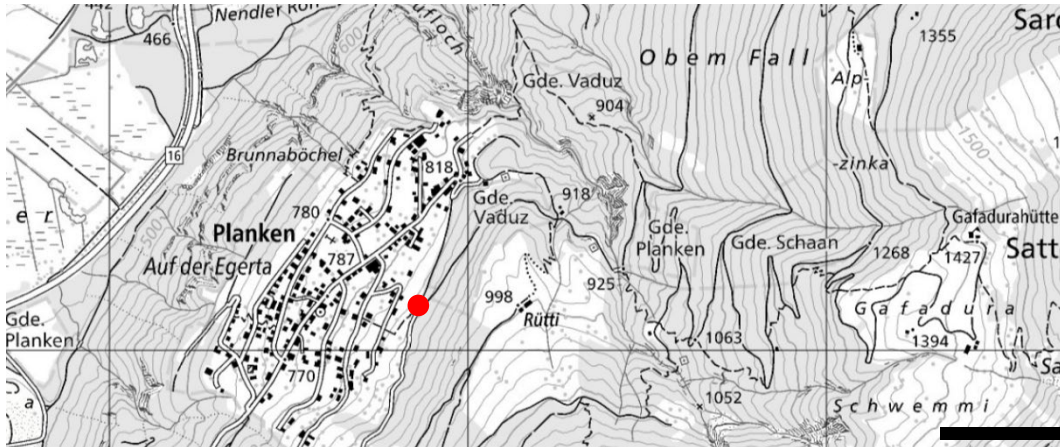


Abbildung 28 Planken Oberplanknerstrasse; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

Entlang der Oberplanknerstrasse im Bereich der Abzweigung Gafadurastrasse ist die Absturzsicherung für Personen nur unzureichend gewährleistet, da nur eine auf niedriger Höhe montierte Holzleitplanke vorhanden ist. Auf einer Länge von rund 86 m werden deshalb die bestehende Absturzsicherung sowie der obere Teil der Stützmauer abgebrochen und durch eine neue Stützmauerkrone (Betonkordon) ersetzt. Im Zuge der Bauarbeiten wird zudem die Strassenentwässerung in diesem Abschnitt optimiert und künftig über die Stützmauerkrone geführt. Als Absturzsicherung wird anschliessend ein neues Staketengeländer erstellt.

3.3.3 Triesenberg Frommenhausstrasse, Bankettsicherung

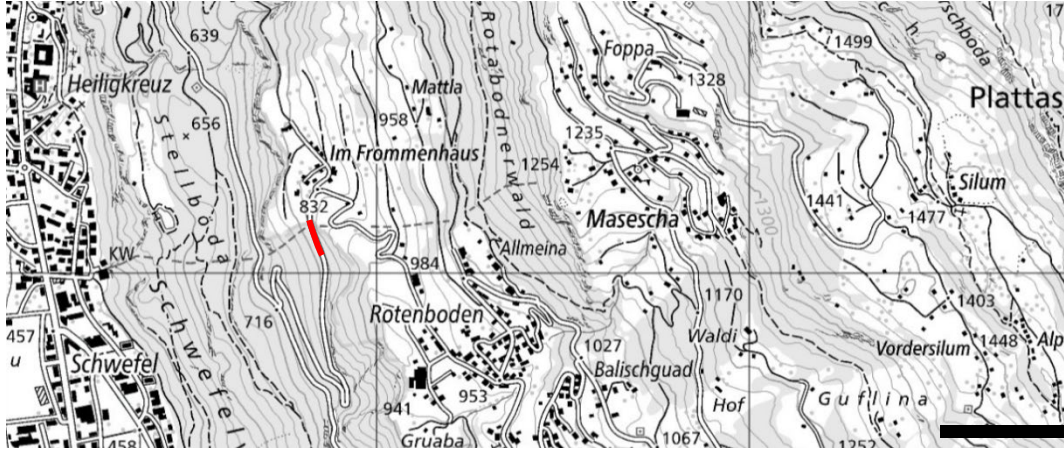


Abbildung 29 Triesenberg Frommenhausstrasse; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

An der Frommenhausstrasse in Triesenberg mussten in der Vergangenheit wiederholt kurzfristige Bankettsicherungen erstellt werden, um ein Abrutschen des talseitigen Strassenrandes zu verhindern. Im Jahr 2027 sollen deshalb weitere Abschnitte der Frommenhausstrasse vorsorglich gesichert werden.

3.3.4 Steg, Saminabachbrücke nach Tunnel

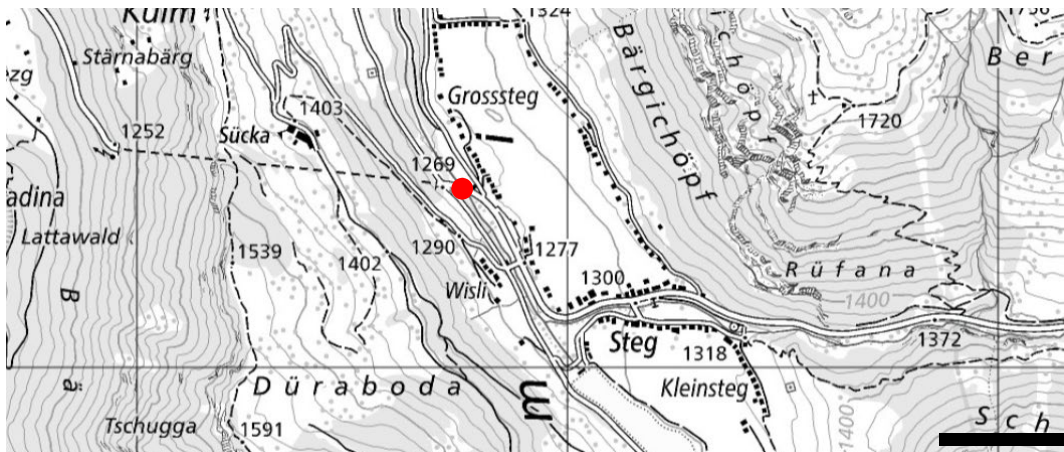


Abbildung 30 Steg, Saminabachbrücke nach Tunnel; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

Bei der Saminabachbrücke nach dem Tunnel werden Pflasterung, Fugen und Deckbelag erneuert. Massnahmen an der Tragkonstruktion sind nicht erforderlich. Diese Arbeiten stehen im Zusammenhang mit der geplanten Belagserneuerung im Nahbereich der Brücke und werden zeitgleich ausgeführt.

3.3.5 Steg, Saminabachbrücke Steg-Sücka

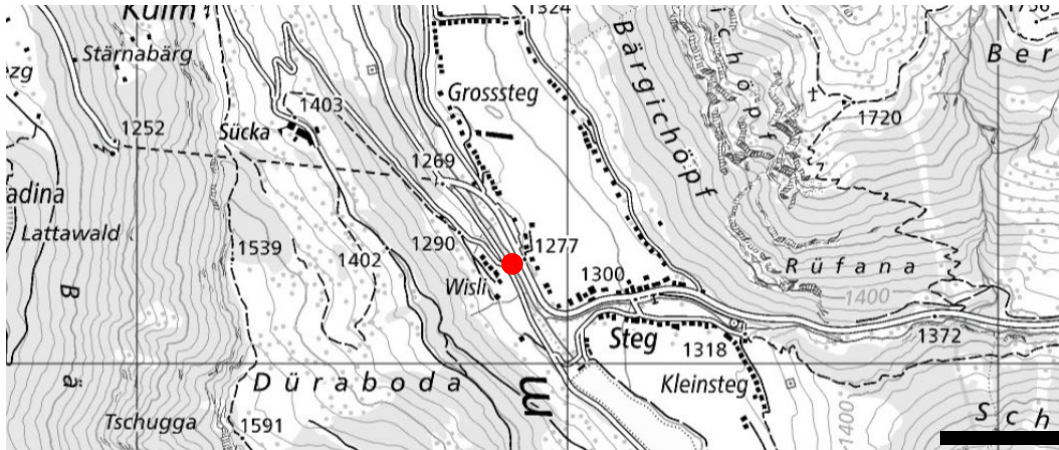


Abbildung 31 Steg, Saminabachbrücke Steg-Sücka; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

Bei der Saminabachbrücke Steg-Sücka werden Pflasterung, Fugen und Deckbelag erneuert. Massnahmen an der Tragkonstruktion sind nicht erforderlich. Diese Arbeiten stehen im Zusammenhang mit der geplanten Belagserneuerung im Nahbereich der Brücke und werden zeitgleich ausgeführt.

3.3.6 Malbun, Brücke Schlucher



Abbildung 32 Malbun, Brücke Schlucher; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

Im Zusammenhang mit der Sanierung der Malbunstrasse wurden bei der Brücke Schlucher vertiefte Zustandsuntersuchungen durchgeführt. Die dabei vorgenommenen Sondierbohrungen zeigten, dass auf der Brückenplatte keine Abdichtung

vorhanden ist, die den heutigen Anforderungen entspricht. Im Zuge der vorgesehenen Strassenbauarbeiten wird die Brückenplatte freigelegt und mit einer neuen Abdichtung versehen. Dadurch kann das Eindringen von Wasser in die Tragkonstruktion verhindert und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks langfristig sichergestellt werden. Zusätzlich wird im Bereich der Brücke der Fahrbahnbelag erneuert. Ebenfalls vorgesehen ist der Ersatz des Geländers durch eine neue Konstruktion, welche den aktuellen Sicherheitsanforderungen entspricht.

3.3.7 Unterhalt von diversen Stützmauern

Im gesamten Landstrassennetz, insbesondere jedoch in der Gemeinde Triesenberg, bestehen zahlreiche Stützmauern mit Bruchsteinverkleidungen, die laufend instandgesetzt werden müssen. Die Arbeiten umfassen die Erneuerung witterungsbedingt beschädigter Mörtelfugen und Mauerkronen, den Ersatz herausgebrochener Steine, die Entfernung von Bewuchs sowie die Erneuerung funktionsuntüchtiger Absturzsicherungen.

3.3.8 Diverse kleine Reparaturen

Im Laufe des Jahres festgestellte Schäden an Brückenbauten erfordern häufig rasche bauliche Massnahmen, um die Gebrauchstauglichkeit der Bauwerke zu erhalten und grössere Folgeschäden zu vermeiden. Da solche Schäden nicht im Voraus einzeln budgetiert werden können, werden sie unter dem Posten «Diverse kleine Reparaturen» zusammengefasst.

3.3.9 Diverse Untersuchungen

Die in den kommenden Jahren zu bearbeitenden Brücken oder Stützkonstruktionen müssen vorgängig untersucht werden, um die erforderlichen Erhaltungsmassnahmen festzulegen oder vertiefte Untersuchungen budgetieren zu können. Da es sich dabei um zahlreiche, teilweise sehr kleine Aufträge handelt, können diese

nicht einzeln budgetiert werden und werden daher unter dem Posten «Diverse Untersuchungen» zusammengefasst.

3.4 Bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr

Neben den jährlich budgetierten Ausgaben für Kleinprojekte für die Errichtung und den Unterhalt der für die Erbringung des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse notwendigen öffentlichen Infrastruktur sind im Budget 2027 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 in Absprache mit der LIEmobil durchgeführt.

Fahrradabstellanlagen an ÖV-Haltestellen dienen als Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern und leisten einen wichtigen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und des Fahrradverkehrs. Im

Berichtsjahr sollen an ausgewählten Haltestellen zwei bis drei Radabstellanlagen für «Bike and Ride» errichtet werden.

3.4.2 Busbevorzugungsmassnahmen

Die im Busbevorzugungskonzept aufgeführten Massnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werden im Berichtsjahr 2027 weiterhin verfolgt. Dazu zählen insbesondere die Prüfung und Umsetzung von Anpassungen an Knotenformen sowie die Aufhebung beziehungsweise Umgestaltung von Fahrbahnhaltestellen. Diese Massnahmen sollen dazu beitragen, die Betriebsstabilität des Busverkehrs zu verbessern und die Reisezeiten durch die Priorisierung des ÖV zu verkürzen.

Mittel- und langfristig wird die Busbevorzugung, in Absprache mit LIEmobil und Verkehrsplanern, weiterhin durch feste Busspuren angestrebt. Die dafür erforderlichen Landerwerke für die bauliche Umsetzung 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)⁴ müssen sämtliche öffentlichen Verkehrswege und -anlagen sowie öffentliche Verkehrssysteme barrierefrei ausgestaltet werden. Dies erfordert Ausbauprojekte, welche analog zur Strategie der vergangenen Jahre auf drei Arten umgesetzt werden:

1. Bei Projekten im Bereich von Strassenverbesserungen und -neubauten werden die baulichen Vorgaben zur Behindertengleichstellung zusammen mit dem Projekt umgesetzt. Im Berichtsjahr ist als Teil grösserer Projekte der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen «Oberwiesen» in Nendeln, «Krummenacker» in Mauren und «Salums» in Gamprin 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 2027 ist vorgesehen, zwei bis drei bestehende Haltestellen zu verbessern.
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 Erstellung einer abgesenkten Zone ohne Anschlag auf einer Mittelinsel oder das Anbringen von taktilen Markierungen für Sehbehinderte.

⁴ Gesetz vom 25. Oktober 2006 über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BGIG), LGBl. 2006 Nr. 243.

Mit Kleinprojekten werden kleinere bauliche Massnahmen wie beispielsweise taktiler Markierungen umgesetzt. Unter Ingenieurhonorare / Beiträge LBV werden die Honorare für die Bauberater des LBV und Beiträge an den LBV aufgeführt.

4. GROSSE AUSBAUPROJEKTE UND NEUANLAGEN

Dieses Kapitel zeigt den Umsetzungsstand und die budgetierten Mittel aus bereits genehmigten Verpflichtungskrediten auf. Der Vollständigkeit halber werden auch grössere Ausbauprojekte und Neuanlagen erwähnt, die sich derzeit in Vorbereitung befinden. Sobald die Projekte baureif sind, werden die Finanzmittel für deren Realisierung über das ordentliche Budget oder mit einem Verpflichtungskredit beim Landtag beantragt.

4.1 Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen

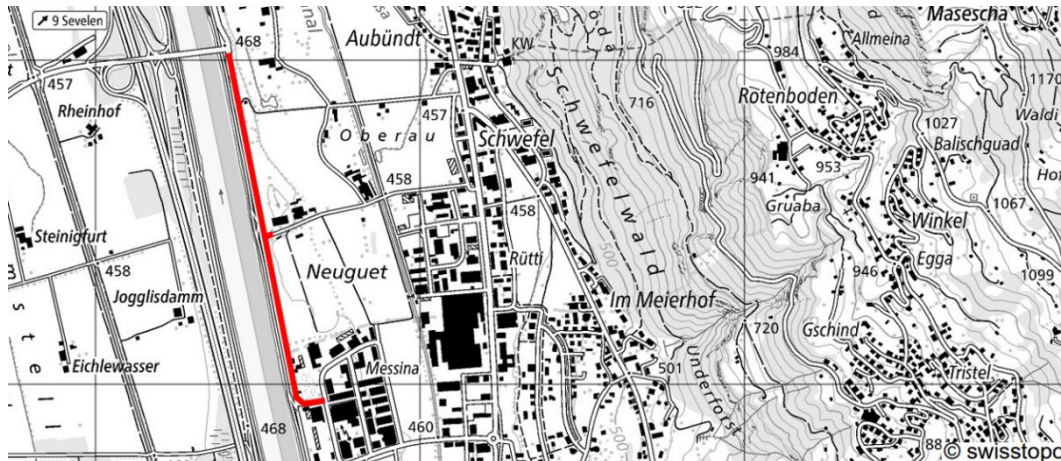


Abbildung 33 Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen; Quelle: swisstopo (Juni 2026)

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 1'200 m bis zur Gewerbezone Neusand in Triesen. Die zweispurige Strasse soll

parallel zum Rheindamm auf etwa halber Dammhöhe verlaufen und als Berme⁵ in einer Breite von ca. 9 m 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. 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 Ingenieurgesellschaft vergeben. Anschliessend wurde mit der Projektierung und den Vorbereitungen für die Einholung der erforderlichen Bewilligungen beim damaligen Amt für Umwelt und den weiteren betroffenen Stellen begonnen.

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

Es ist aktuell geplant, im Frühjahr 2027 die Baumeisterarbeiten international auszuschreiben und zu vergeben sowie nach Vorliegen aller erforderlichen Bewilligungen im Herbst 2027 mit den Bauarbeiten zu beginnen.

4.2 Schaan, Nordausfahrt Bushof Schaan

Um die Verkehrsführung im Bereich Bushof Schaan zu optimieren, wird entlang der Bahnlinie Feldkirch-Buchs auf einer Ausbaulänge von ca. 120 m eine Busspur

⁵ 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.

zur Verbindung des Bushofes Schaan mit der Landstrasse Im Bretscha realisiert. Dazu wird parallel ein Fuss- und Radweg errichtet. Durch die Realisierung der Busspur soll die Fahrplanstabilität verbessert und die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs erhöht werden. Planmässig soll die Busspur im Dezember 2026 eröffnet werden. Mit der Realisierung wird eine Massnahme des Busbevorzugungskonzeptes mit hoher Priorität umgesetzt.

Mit dem Einbau des Deckbelags werden die Strassenbauarbeiten im Berichtsjahr abgeschlossen. Für die Fertigstellungs- und Anpassungsarbeiten werden für das Berichtsjahr nochmals Gelder aus dem Verpflichtungskredit budgetiert.

4.3 Mauren, Busspur und Radweg Zuschg bis Zoll in Schaanwald

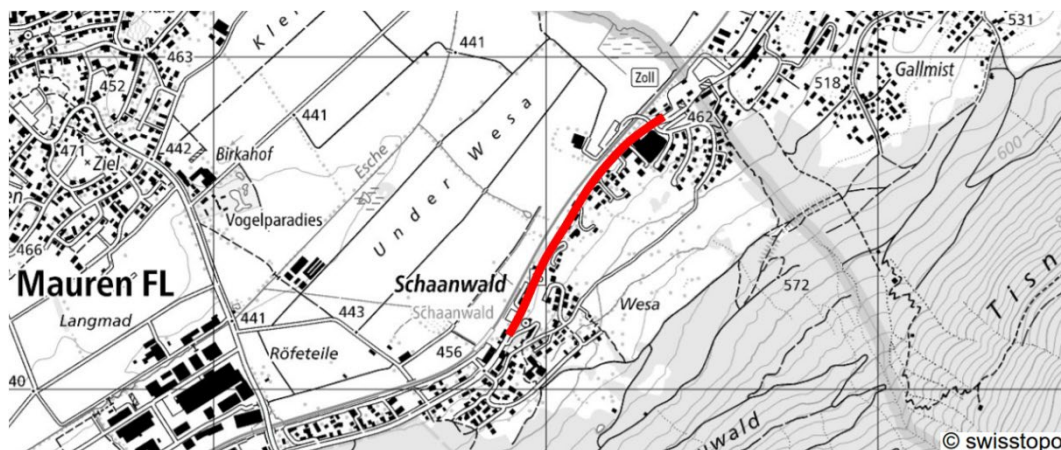


Abbildung 34 Busspur und Radweg Zuschg-Zoll Schaanwald; Quelle: swisstopo (Juli 2024).

Der Grenzübergang Schaanwald ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen zwischen Liechtenstein und Feldkirch und besitzt sowohl für den Pendlerverkehr als auch für die wirtschaftlichen Beziehungen in der Region eine hohe Bedeutung. Durch die Inbetriebnahme des Stadttunnels Feldkirch wird bis 2030 eine weitere Verkehrszunahme erwartet.

Es ist geplant, die Hauptradroute parallel zur Landstrasse zu führen, um das grenzüberschreitende Angebot für den Radverkehr zu verbessern. Der neue Radweg entlang der Bahnlinie soll eine direkte, sichere und vom Verkehr getrennte

Führung ermöglichen. Dazu wird der Radweg mittels Rabatte von der Fahrbahn getrennt. Im südlichen Bereich des Projekts verlässt der Radweg die Landstrasse und führt entlang der ÖBB-Bahnlinie an den bestehenden Radweg im Bereich des Areals Zuschg. Im nördlichen Bereich wird der Radweg, der als Zweirichtungsverkehr für Radfahrer und Fussgänger geplant ist, an den Zollübergang geführt.

Weiter soll basierend auf dem Busbevorzugungskonzept eine neue Busspur errichtet werden, die am «Alten Zoll» beginnt und den Bussen eine zuverlässige und staufreie Fahrt in Richtung Feldkirch ermöglichen soll. Damit wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für Pendlerinnen und Pendler nachhaltig erhöht.

Ein Teil der für die Umsetzung erforderlichen Grundstücke konnte bereits erfolgreich gesichert werden. Für die Einleitung der nächsten Projektphase sind jedoch die noch ausstehenden Landerwerbsverhandlungen abzuschliessen.

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 Nutzung öffentlicher Strassen umfassend regelt. Obwohl dies in vielen Bereichen gestützt auf einzelne Rechtsnormen und langjährige Praxis gut funktioniert, entstehen immer wieder rechtliche Unklarheiten. Vor diesem Hintergrund wurde ein Gesetzesentwurf zur Schaffung eines Strassengesetzes erarbeitet und 2025 in Vernehmlassung geschickt. Die eingegangenen Rückmeldungen werden derzeit durch das Ministerium 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 konnten 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 Eigentrassierung 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 Phase 2 weiterverfolgt. Das ATG wird sich in der Phase 2 hauptsächlich mit der Stossrichtung «punktuelle Umfahrungsstrassen» beschäftigen. Mit diesen Arbeiten konnte im Sommer 2025 gestartet werden. Die Thematik wurde im Lenkungsausschuss sowie in der Begleitgruppe bearbeitet. Dabei wurde zunächst das Hauptstrassennetz in Liechtenstein hinsichtlich der Verträglichkeit des Verkehrs untersucht. Dabei wurde nicht nur die reine Verkehrsmenge, sondern auch das Umfeld der Strasse miteinbezogen und besonders kritische Strassenabschnitte identifiziert. Gleichzeitig wurden bekannte Vorhaben hinsichtlich ihrer Wirkung auf die einzelnen Abschnitte untersucht. In einem letzten Schritt sollen die beiden Elemente miteinander verknüpft und damit die einzelnen Vorhaben priorisiert werden.

5.3 Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg-Liechtenstein

Aufgrund der in Kapitel 4 dargestellten Komplexität beim Ausbau der Rheinübergänge zwischen Liechtenstein und der Schweiz hat die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein das Projekt «Langfriststrategie Verbindungen Werdenberg-Liechtenstein» initiiert. Unter Einbezug der politischen und administrativen Akteure beidseits des Rheins sowie mit Unterstützung eines erfahrenen Bauherrenunterstützers soll eine breit abgestimmte Langfriststrategie für die Rheinübergänge erarbeitet werden. Der Abschluss der Strategie ist für das Jahr 2027 geplant.

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 wildbiologische Empfehlungen, deren Umsetzung zu prüfen ist.

Mit dem Beschluss zum Bau einer Wildtierunterführung am Standort Forst Nord an der Feldkircher Strasse wurde im Dezember 2025 ein wichtiger Meilenstein erreicht. Mit der Genehmigung des Bauprojekts und der Begleitmassnahmen im Juli 2026 wurde eine weitere Projektphase erfolgreich abgeschlossen.

Mit der voraussichtlichen Fertigstellung der neuen Wildtierunterführung bis Ende 2027 können die Massnahmen im Strassenbereich abgeschlossen werden.

5.5 Nachhaltigkeit und Qualitätssicherung im Tiefbau

Die im Tiefbau eingesetzten Baumaterialien sind wechselhaften Witterungsverhältnissen, hohen mechanischen Beanspruchungen und chemischen Belastungen ausgesetzt. Die Produkte wurden über Jahrzehnte auf diese Anforderungen hin entwickelt und optimiert. Die entsprechenden Anforderungen sind in den einschlägigen Normen festgehalten. Zunehmend werden auch Recyclingbaustoffe

normiert, was deren sichere Anwendung im anspruchsvollen Umfeld des Tiefbaus ermöglicht. Das ATG verlangt von seinen Auftragnehmern den Einsatz dem Stand der Technik entsprechender, ressourcenschonender Produkte.

Walzasphalt ist einer der wichtigsten im Strassenbau verwendeten Baustoffe. Das ATG ist deshalb Mitglied der «Vereinigung Interkantonale Walzasphalt-Zulassung» (VIWZ) und profitiert dabei von den Erfahrungen grösserer kantonalen Tiefbauämter. Zu den Mitgliedern gehört auch ein akkreditiertes Labor, das gemeinsam mit den Mitgliedern jährlich eine Walzasphalt-Liste herausgibt. Die darin aufgeführten Beläge sind hinsichtlich Zusammensetzung und maximal möglichem Recyclinganteil geprüft und können auf den Strassenbaustellen des Landes eingesetzt werden.

5.6 Informationssystem Baustellen und Verkehr

Das ATG nutzt zur Koordination von Veranstaltungen und Baumassnahmen mit Verkehrsauswirkungen das digitale Verwaltungstool Traff-X. Neben Vorteilen bei der Bearbeitung von Signalisationsgesuchen verfügt die Software über direkte Schnittstellen zu Verkehrsinformationsdiensten wie Viasuisse/TCS. Die erfassten Sperrungen werden dort bereits in Echtzeit angezeigt.

Im Jahr 2026 wurden weitere Schnittstellen eingerichtet, um die Daten anderen Amtsstellen, den Gemeinden und der Öffentlichkeit über das Geodatenportal sowie die Webadresse <https://strasseninfo.li/> zur Verfügung zu stellen. Die Gemeinden wurden weiterhin bei der Erfassung ihrer Baustellen und Veranstaltungen unterstützt und es wurden weitere Anwenderschulungen durchgeführt.

Aktuell prüft die Landespolizei die Übernahme der Daten in ihre Systeme, damit diese auch den Blaulichtorganisationen direkt zur Verfügung stehen.

6. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT, RESSOURCENEINSATZ UND NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

6.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Die im Verkehrsinfrastrukturbericht beschriebenen Projekte, welche 2027 ausgeführt werden sollen, liegen alle im Aufgabenbereich des ATG und verändern die Kernaufgaben nicht.

6.2 Personelle, finanzielle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Bei den beantragten Projekten handelt es sich um Um- oder Ausbauten von bestehenden Anlagen. Diese weisen teilweise gegenüber heute etwas grössere Strassen- und Verkehrsflächen auf, welche in der Theorie zu einem leicht erhöhten Unterhalt sowie einem höheren Wiederbeschaffungswert führen. Mit den beantragten Projekten werden jedoch neuwertige Strassenstücke erstellt, weshalb sich der Umstand der zusätzlichen Flächen nur sehr langfristig auf die Unterhaltskosten auswirken wird. Diese Zusatzflächen haben zudem im Verhältnis zum gesamten Strassennetz einen geringen Anteil, weshalb die Auswirkungen auf den Strassenunterhalt in der Praxis kaum merkbar sein werden.

Die Massnahmen zur Förderung der Biodiversität und die Erstellung von Grünanlagen werden sich auf die Erstellungskosten auswirken. Die Mehrkosten sind jedoch im Verhältnis zu den Gesamtbaukosten einer Strasse eher gering und fallen daher kaum ins Gewicht. Die Unterhaltskosten werden aufgrund des Pflegeaufwands der laufend neu geschaffenen Grünflächen jedoch spürbar 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 ein wichtiger Bestandteil in jedem Projekt. 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.
SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur	9.1, 9.4	Durch den punktuellen, bedarfsorientierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann eine «hochwertige Infrastruktur» aufrechterhalten werden. Mit unterschiedlichen Massnahmen zur Behindertengleichstellung, insbesondere bei Bushaltestellen und öffentlichen Bauten wird ein «gleichberechtigter Zugang» sichergestellt.

SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden	11.a, 11.2	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. Der hindernisfreie Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ermöglicht auch «Menschen in prekären Situationen» die Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse.
SDG 12 Nachhaltige/r Konsum und Produktion		Es werden, soweit es die Qualitätsansprüche erlauben, rezyklierte Baustoffe verbaut. Beispielsweise wird durch die Beimischung von Ausbauasphalt in neue Straßenbeläge ein Recyclingprodukt erzeugt. Weiters werden vorhandene ungebundene Foundationsschichten wann immer möglich direkt vor Ort wiederverwendet. Wo es technisch möglich und rechtlich zulässig ist, wird Recyclingmaterial anstelle von Primärmaterial aus Kiesgruben verwendet.

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 2027) 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