

Kleine Anfrage

## Baustelle Herrengasse Vaduz

---

Frage von Landtagsabgeordneter Sascha Quaderer

Antwort von Regierungsrätin Graziella Marok-Wachter

### Frage vom 12. Juni 2024

Seit dem 13. Mai ist die Herrengasse in Vaduz aufgrund von Bauarbeiten nur noch einspurig befahrbar. Der Verkehr von Schaan nach Vaduz muss über die Lochgass und den Rheindamm ausweichen. Gemäss Informationen auf der Webseite des Amtes für Tiefbau und Geoinformationen soll die Bauzeit auf ein Minimum reduziert werden. Trotzdem rechnet das Amt mit einer Bauzeit von einem Jahr. Die Bauarbeiten umfassen Arbeiten von Liechtenstein Wärme für Fernwärme und Fernkälte, Werkleitungen der Gemeinde Vaduz, Strom- und Kommunikationsleitungen der LKW sowie Strassenbauarbeiten des Landes. Dazu meine fünf Fragen:

- \* Wieso ist es nicht möglich, die Bauzeit auf einer der wichtigsten Strassen unseres Landes mit einer Länge von gerade einmal 350 m in weniger als einem Jahr durchzuführen?
- \* Wurde ein Zwei-Schicht-Betrieb der Bauarbeiten geprüft und welche Mehrkosten hätte ein solcher Betrieb verursacht? Gemäss GAV der Baumeister könnte in der Zeit von 5:00 Uhr bis 23:00 Uhr von Montag bis Samstag gearbeitet werden, ohne dass die Arbeitgeber zu Lohnzuschlägen verpflichtet sind.
- \* Wie hoch schätzt die Regierung die anfallenden Kosten für die Verkehrsteilnehmer, welche aufgrund des Umwegs und des Zeitverlusts entstehen? Gemäss einem Leserbrief im «Vaterland» vom 21. Mai beläuft sich dieser Mehrverkehr auf ca. 2,7 Mio. zusätzliche Kilometer in einem Jahr.
- \* Wie viel hätte bei der aktuellen Umleitung eingespart werden können, wenn die von der Vaduzer Bevölkerung im Oktober 2021 beschlossene Umfahrung beim Rheindamm bereits umgesetzt wäre, Stichwort Leitplanken, Beschilderung, usw.?
- \* Wieviel CO<sub>2</sub> verursachen die 2,7 Mio. Mehrverkehr und wieviel Photovoltaikfläche wird benötigt, um diesen CO<sub>2</sub> -Ausstoss zu kompensieren?

### Antwort vom 14. Juni 2024

zu Frage 1:

Nachdem die Egertastrasse seitens der Gemeinde Vaduz nur für die Verkehrsumleitung der LIEmobil-Busse zur Verfügung gestellt wurde, müssen die Bauarbeiten in der Herrengasse unter laufendem Verkehr in eine Fahrtrichtung durchgeführt werden. Der Umstand, dass permanent eine vollwertige Fahrspur zur Verfügung gestellt werden muss, wirkt sich auf die Bauzeit aus. Für die Bauarbeiten ist der Platz dadurch sehr eingeschränkt, was den Materialumschlag massiv beeinträchtigt und die Ausführungszeit vervielfacht. Leitungen können jeweils nur bis zur Strassenmitte erstellt werden und müssen nach der Umlegung des Verkehrs wieder freigelegt und verlängert werden. Hinzu kommt, dass bis zur Inbetriebnahme der neuen Leitungen sämtliche bestehenden Leitungen und Hausanschlüsse in Betrieb sein müssen. Darunter befinden sich auch landeswichtige Strom- und Telekommunikationsleitungen.

Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die veranschlagte Bauzeit von einem Jahr auch die Winterbausperrre enthält, während welcher der Verkehr beidseitig durch die Herrengasse geführt werden kann.

zu Frage 2:

Aufgrund der exponierten Lage der Herrengasse wurde vom Auftraggeber eine beschleunigte Bauweise vorgeschrieben. Es sind laufend zwei vollständige Gruppen im Einsatz, sodass sich innerhalb der Herrengasse zwei Baustellen befinden.

Ein Zwei-Schicht-Betrieb wurde geprüft und wird bei wichtigen Phasen wie beispielsweise beim Queren des ganzen Strassenquerschnitts mit Leitungen angewendet. Durch die gezielte Anwendung eines Zwei-Schicht-Betriebs werden die Lärmemissionen der Baustelle auf ein verträgliches Mass für die Anwohner und Anwohnerinnen sowie entlang der Baustellenzufahrten reduziert.

Ein voller Zwei-Schicht-Betrieb würde nicht nur die Baustelle selbst, sondern die gesamte Logistik wie Zu- und Wegtransporte sowie Materiallieferanten wie Beton- und Belagswerke betreffen. Auch müssten alle weiteren beteiligten Werke und deren Auftragnehmer, welche nur teilweise auf der Baustelle tätig sind, in jeder Schicht verfügbar sein, um die Verlegearbeiten entsprechend dem schnellen Takt der Bauunternehmer durchführen zu können. Deshalb, und auch aus Gründen der Baustellenführung mit täglichem Wechsel der zuständigen Arbeitskräfte, hätte der Schichtbetrieb grosse Nachteile, welche den vermeintlichen Zeitgewinn schmälern würde.

zu Frage 3:

Da die Umfahrung gut funktioniert und der Verkehr flüssig läuft, wird davon ausgegangen, dass die Zeitverluste kaum grösser sind, als sie bei einer kleinräumigen Umfahrung mit Rückstau wären. Die im Leserbrief genannte Zahl für die Mehrkilometer kann nicht bestätigt werden, da diesbezüglich keine Datenerhebungen vorliegen. Es ist darauf hinzuweisen, dass der effektive Umweg je nach Fahrziel variiert. So ist die Fahrt zum Autobahnanschluss Vaduz-Sevelen z.B. 500 m, resp. um ca. 20% kürzer als der Weg durch das Zentrum. Zudem wird der Verkehr in den Wintermonaten wieder über die Herrengasse geführt, was in der Berechnung ebenfalls einfließen müsste.

Aufgrund der fehlenden Datenlage kann die Frage nicht genauer beantwortet werden.

zu Frage 4:

Vorweg ist festzuhalten, dass das Land keinen Einfluss auf den Ausbau der Gemeindestrassen hat. Zudem bestimmt bei der Herrengasse die Fernwärmeversorgung der Zentrumsbauten in Vaduz den Ausführungstermin. Umfangreiche Signalisations- und Verkehrsführungsmassnahmen wären in jedem Fall, also auch bei einer Innerortslösung notwendig gewesen. Die Kosten für die Errichtung der Absturzsicherung (Jersey-Elemente) auf dem Rheindamm betragen ca. CHF 140'000.-. Dieser Betrag, also ca. 3% der Gesamtbausumme, hätte bei einer früheren Umsetzung der Umfahrung beim Rheindamm durch die Gemeinde Vaduz eingespart werden können.

zu Frage 5:

Wie bereits in der Antwort zu Frage 3 ausgeführt, wäre ein umfangreiches Monitoring erforderlich, um den Mehrverkehr und dessen effektiven CO<sub>2</sub>-Ausstoss, zu beziffern. Hierbei müssten unter anderem auch die Nutzung von Elektroautos (geringerer CO<sub>2</sub>-Ausstoss), Ausweichfahrten über die Autobahn sowie Umsteigerinnen und Umsteiger auf den ÖV in der Rechnung beachtet werden.