

Kleine Anfrage

## Auswirkungen der Tunnelspinne Feldkirch auf den Grenzübergang Schaanwald und geplante Massnahmen

---

Frage von Landtagsabgeordnete Tanja Cissé

Antwort von Regierungsrat Daniel Oehry

### Frage vom 06. Mai 2026

Mit dem geplanten Stadttunnel Feldkirch wird eine neue leistungsfähige Verkehrsführung in unmittelbarer Nähe zur liechtensteinischen Grenze geschaffen. Ein Tunnel-Ast führt dabei direkt in Richtung Grenzübergang Schaanwald. Prognosen gehen davon aus, dass dadurch mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rund 1'300 bis 1'500 Fahrzeugen pro Tag in Richtung Liechtenstein zu rechnen ist.

Bereits heute ist der Raum Schaanwald–Nendeln stark belastet. Gleichzeitig wurden auf liechtensteinischer Seite verschiedene Massnahmen wie Anpassungen im Strassenraum in Aussicht gestellt.

- \* Welche konkreten Infrastrukturmassnahmen sind auf liechtensteinischer Seite im Raum Schaanwald–Nendeln derzeit geplant oder bereits beschlossen, um auf diese Entwicklung zu reagieren?
- \* Geht die Regierung davon aus, dass die geplanten Massnahmen ausreichen, um dem erwarteten Mehrverkehr gerecht zu werden, und wenn ja, weshalb?
- \* Welche konkrete Entlastung erhofft sich die Regierung durch den geplanten Turbokreisel in Schaanwald?
- \* Welche konkreten Massnahmen werden geprüft oder eingesetzt, um den zusätzlichen Personenverkehr (insbesondere Pendler-, Tourismus- und Transitverkehr) im Bereich Schaanwald aktiv zu steuern oder zu reduzieren?
- \* Welche konkreten Massnahmen plant oder prüft die Regierung, um den zusätzlichen Schwerverkehr im Bereich Schaanwald zu begrenzen oder zu lenken?

### Antwort vom 08. Mai 2026

zu Frage 1:

In Planung befindet sich derzeit der Neubau eines Turbokreisels an der Kreuzung Rietstrasse/ Vorarlbergerstrasse, sowie der Bau einer Busspur und eines Radwegs zwischen Zuschg und Kaiser in Schaanwald.

Es wurden zudem nicht-infrastrukturelle Massnahmen umgesetzt. LIEmobil weitete ihr grenzüberschreitendes Bus-Angebot per Dezember 2025 aus: Zwischen Feldkirch und Ruggell wird nun ein 30-Minuten-Takt angeboten, zwischen Feldkirch und Schaan mindestens ein 15 Minuten-Takt; dies ergänzend zum verdichteten Angebot zwischen Schaan und Balzers, wo ein 7.5-Minuten-Takt besteht.

zu Frage 2:

Um dem erwarteten Mehrverkehr begegnen zu können, werden verschiedene Massnahmen vorangetrieben. Sie leisten einen Beitrag sowohl zur Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs also auch zu seiner Verlagerung auf alternative bzw. besser verträgliche Verkehrsmittel. Einige Massnahmen wurden bereits beschlossen und werden umgesetzt (vgl. Antwort zu Frage 1). Weitere Massnahmen werden im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts 2030 vorangetrieben. Im Konzept "Raum und Mobilität Liechtenstein 2050" werden Lösungsansätze mit längerfristigem Zeithorizont bearbeitet.

Man darf davon ausgehen, dass sich mindestens ein Teil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch diese Massnahmen auf alternative Verkehrsmittel verlagern wird. Dem Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum in Liechtenstein in Sachen Verkehr gerecht zu werden, wird ein iterativer Prozess bleiben und immer wieder neue Herausforderungen generieren.

zu Frage 3:

Tritt die in den Modellen erwartete Verkehrszunahme ein, so muss davon ausgegangen werden, dass der bestehende Knoten Rietstrasse/Vorarlbergerstrasse im Laufe der 2030er-Jahre während der Abendspitze unter die Verkehrsqualitätsstufe D fallen wird, also durchschnittliche Wartezeiten von mehr als einer Minute auftreten werden. Durch den Umbau des heute unregelmässigen T-Knotens in einen Turbokreislauf werden auch beim Eintreten des prognostizierten Verkehrsaufkommens weiterhin gute bis akzeptable Verkehrsqualitäten möglich sein.

zu Frage 4:

Vgl. Antworten zu Fragen 1 und 2.

zu Frage 5:

Wie in der Beantwortung der kleinen Anfrage des Abgeordneten Georg Kaufmann vom 4. Oktober 2023 dargelegt, hat Liechtenstein grundsätzlich keine Rechte oder direkte Einflussmöglichkeiten, um zu lenken, über welches Zollamt der Schwerverkehr abgewickelt wird.

Das gewünschte Entlastung wird also nicht über einzelne Massnahmen zu erzielen sein, sondern nur über eine ganzheitliche Herangehensweise, wie sie im Konzept «Raum und Mobilität 2050» erarbeitet wird.

Beispielsweise das derzeit geltende Nachtfahrverbot für LKWs hat massgeblichen Einfluss auf das Schwerverkehrsaufkommen bzw. auf das Verhalten des Schwerverkehrs in Liechtenstein und steht stellvertretend für Themen, die nur im grenzüberschreitenden Zusammenspiel erfolgreich bearbeitet werden können.