

Kleine Anfrage

Anhaltende Staus bei der Rheinbrücke Haag-Bendern zeigen fehlenden Notfallplan und machen das Nadelöhr zum Dauerproblem

Frage von Stv. Landtagsabgeordneter Mario Wohlwend

Antwort von Regierungsrat Daniel Oehry

Frage vom 06. Mai 2026

Der Stau am Rheinübergang Haag-Bendern ist kein neues Problem, sondern seit Jahren bekannt und dokumentiert. Im Mobilitätskonzept 2030 wird festgehalten, dass das System die aktuelle Verkehrsbelastung nicht mehr bewältigen kann und ein Ausbau zwingend notwendig ist. Prognosen zeigen, dass die Kapazitätsgrenzen bereits erreicht sind. Dennoch sprechen wir heute vorwiegend über Planungsschritte, während konkrete Entlastungen erst ab 2027 in Aussicht gestellt werden. Gleichzeitig erleben Pendler täglich Rückstaus von bis zu zwei Kilometern.

Besonders kritisch ist, dass sich die Situation in den letzten Monaten weiter verschärft hat. Seit der Anpassung der Lichtsignalanlage beim Autobahnanschluss Haag kommt es zeitweise zu noch mehr Rückstau in Richtung Rheinbrücke. Die Staus reichen bis in die Gemeinden Eschen und Gamprin und treten nicht mehr nur zu Spitzenzeiten auf. Umso ernüchternder ist es, dass nun erneut ein Planungsschritt im Zentrum steht, nämlich eine strategische Umweltprüfung für einen Verkehrskorridor. Die Bevölkerung erwartet zu Recht spürbare Verbesserungen. Die zentrale Frage bleibt, ob wir die richtigen Prioritäten setzen und endlich konsequent handeln.

- * Welche konkreten Massnahmen aus dem Masterplan «Unterbendern» wurden bereits geprüft, welche beschlossen und welche stehen kurz vor der Umsetzung?
- * Weshalb wurde parallel zur strategischen Umweltprüfung kein verbindliches Sofortmassnahmenpaket definiert, um die aktuelle Stausituation zu entschärfen?
- * Wie beurteilt die Regierung den volkswirtschaftlichen Schaden durch die tägliche Stausituation und liegen dazu konkrete Berechnungen oder Schätzungen vor?
- * Welche kurzfristig realisierbaren Massnahmen (z. B. temporäre Verkehrsführungen, Verkehrslenkung, ÖV-Priorisierung) wurden konkret geprüft, welche wurden verworfen und aus welchen Gründen wurden sie nicht umgesetzt?

- * Welche kurzfristig möglichen Massnahmen wären technisch umsetzbar gewesen, wurden aber aus politischen, finanziellen und organisatorischen Gründen nicht realisiert?

Antwort vom 08. Mai 2026

zu Frage 1:

Der Masterplan Unterbendern sieht die Verlegung der Landstrasse auf einen neuen Korridor mit einem zentralen Lichtsignalgesteuerten Knoten anstelle der beiden bestehenden Kreisel vor. Für dieses Projekt ist die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung gemäss SUP-Gesetz notwendig, welche im Frühling 2026 gestartet wurde. Parallel dazu werden Verkehrssimulationen für den neuen Verkehrsknoten durchgeführt und anschliessend mit der Erarbeitung des Vorprojektes begonnen. Weitere Massnahmen aus dem Masterplan, wie die erforderlichen Zonenplananpassungen für Bauten und Verkehrsanlagen, sowie die Erarbeitung von Überbauungs- und Gestaltungsplänen für die einzelnen Baufelder erfolgen unter Federführung der Gemeinde Gamprin.

zu Frage 2:

Weil keine kurzfristig umsetzbaren baulichen Sofortmassnahmen zur Erhöhung der Kapazität möglich sind und andere Massnahmen wie selektive Fahrverbote (beispielsweise Gerade-Ungerade-Regelung) oder die monetäre Beeinflussung der Verkehrsnachfrage (Mautsysteme) zwar wirksam, aber äusserst unpopulär sind, wurden diese nicht vertieft untersucht.

zu Frage 3:

Es liegen keine Grundlagen vor, welche einen Volkswirtschaftlichen Schaden auf Basis der Erhöhten Pendelzeit ermöglichen würden.

zu Frage 4:

Siehe Frage 2. Eine ÖV-Priorisierung ohne den vorgängigen Bau von zusätzlichen Verkehrsflächen wäre nur zulasten des motorisierten Verkehrs durchführbar und wären ähnlich einschneidend wie die in Frage 2 aufgeführten selektiven Fahrverbote. Weiter stehen keine ungenutzten Verkehrsflächen zur Verfügung, die für eine wirksame Verkehrsverflüssigung kurzfristig herangezogen werden könnten.

zu Frage 5:

Kurzfristig wirksame Massnahmen im Sinne von Verkehrsbeschränkung werden aus politischen und organisatorischen Gründen nicht weiterverfolgt. Der finanziell aufwändige Bau von zusätzlichen Verkehrsflächen auf der Seite Liechtensteins, die aufgrund des fehlenden Abflusses Richtung Schweiz nur zusätzliche Stauflächen wären, wurden aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der jahrelangen Bewilligungsverfahren und Landerwerbsverhandlungen, die dafür notwendig wären, nicht weiterverfolgt. Die zusätzlich geschaffenen Verkehrsflächen müssten zudem wie die bestehenden bei der Umsetzung des Masterplans Unterbendern wieder rückgebaut werden.