

**BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
STRASSENBAUPROGRAMM 2004**

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

Nr. /2003

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung / Betroffene Amtsstellen	Seite	2
I. Bericht der Regierung	Seite	3
1. Allgemeine Ausführungen	Seite	3
1.1 Finanzielles Volumen	Seite	3
1.2 Konzepte zur Verkehrsorganisation	Seite	5
1.3 Regeltechnik	Seite	7
2. Erläuterungen zum Strassenbauprogramm	Seite	9
2.1 Kostenübersicht	Seite	9
2.2 Beschreibung der Bauten	Seite	10
2.3 Allgemeines	Seite	19
II. Antrag der Regierung	Seite	20
III. Regierungsvorlage		

Beilagen: (farbige Pläne nur für die Abgeordneten)

- Pläne

ZUSAMMENFASSUNG

Das Kreditvolumen für das Strassenbauprogramm 2004 entspricht exakt dem letztjährigen. Die gesamten Aufwendungen belaufen sich auf CHF 7 Mio. und erreichen somit wiederum das Volumen wie in den Jahren bis 2000 und 2003.

Neben verschiedenen grösseren Rest- bzw. Fertigstellungsarbeiten an laufenden Projekten aus dem letzten Berichtsjahr beinhaltet das vorliegende Strassenbauprogramm elf neue Strassenbauprojekte.

Dabei handelt es sich um die Folgenden: die Fertigstellung einer Lücke in Vaduz; den Neu- bzw. Umbau von drei Kreuzungen in Eschen, BERN und Vaduz; ein Projekt eines Strassenneubaus in BERN; vier Projekte zur Erhöhung der Sicherheit für die schwachen Verkehrsteilnehmer sowie den Zusammenschluss einer internationalen Radwegverbindung; zudem den Neubau einer Lichtsignalanlage und die Erweiterung des Fernüberwachungssystems für Lichtsignalanlagen zur Sicherung eines reibungslosen Verkehrsablaufes; ausserdem den schrittweisen Auf- und Ausbau des Verkehrszählernetzes, um in Zukunft eine detailliertere Erarbeitung von Studien über den Verkehrsablauf und die Entwicklung einer künftigen Verkehrsorganisation zu ermöglichen.

ZUSTÄNDIGE RESSORTS

Ressort Bauwesen (Federführung), Ressort Verkehr

BETROFFENE AMTSSTELLE

Tiefbauamt (Federführung)

Vaduz,

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident

Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag zum Strassenbauprogramm 2004 zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. ALLGEMEINE AUSFÜHRUNGEN

1.1 Finanzielles Volumen

Das vorgelegte Strassenbauprogramm beinhaltet ein Neubauprojekt, vier Strassenumbauten infolge fehlender oder mangelhafter Trottoirs und den Umbau von drei Kreuzungen. Zudem wird der Zusammenschluss der internationalen Radwegverbindung Mauren - Feldkirch realisiert. Zwei weitere Projekte dienen einerseits der Verbesserung der Verkehrsüberwachung und -steuerung und andererseits der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.

Der Budgetrahmen von CHF 7 Mio. ist aufgrund der momentanen Situation der Bauwirtschaft und der personellen Situation in der Abteilung Strassenbau des Tiefbauamtes, als angemessen zu bezeichnen. Die immer noch stagnierende Baukonjunktur, welche weiterhin unter dem Rückgang privater Bauten zu leiden hat,

erlaubt es dem Land Liechtenstein, das Investitionsvolumen für den Strassenbau gegenüber dem Vorjahr auf einem konstanten Niveau zu halten.

Wie bereits in den vergangenen Jahren hat sich auch in diesem Jahr gezeigt, dass eines der grössten Probleme beim Ausbau unserer Strassen der jeweils notwendige Landerwerb darstellt. Bis anhin war es aufgrund der Mithilfe aller beteiligten Ämter und Gemeinden, vor allem aber auch Dank des unermüdlichen Einsatzes des leider vor kurzem verstorbenen Leiters der Bauadministration, Karl Näscher, immer wieder möglich die für die Strassenausbauten benötigten Landflächen zu erwerben. So kann im Jahr 2004 mit dem Ausbau der wichtigen Trottoirverbindung Gamprin – Schellenberg begonnen werden. Dies stellt eines derjenigen Projekte von Karl Näscher dar, welche ihm besonders am Herzen lagen und für welches er sich bis zum Schluss mit all seiner Kraft eingesetzt hat.

Mit der Erledigung des Landerwerbs an der Fürst-Franz-Josef-Strasse in Vaduz kann nun endlich auch der letzte Teil dieser Strasse mit einem Trottoir ausgebaut werden. Auch hier kann wieder ein grosser Beitrag an die Verbesserung der Schulwegsicherung geleistet und einem jahrelangen Ansinnen der Elternvereinigung entsprochen werden.

Der Strassenumbau und der Bau eines Trottoir auf der gesamten Länge der Heraggass in Eschen muss infolge erfolgloser Landerwerbsverhandlungen erneut zurückgestellt werden. Zwar konnte im zurückliegenden Jahr mit den Ausbauarbeiten begonnen werden, die Fortsetzung kann aber erst nach Abschluss des Landerwerbs erfolgen.

Wie bereits im letzten Jahr erwähnt, wurde für die Essanestrasse in Eschen eine Studie erarbeitet mit dem Ziel, den seit Jahren bestehenden Wunsch einer durchgehenden Radwegverbindung in diesem Bereich zu erfüllen. Gleichzeitig konnte

auch eine dezentrale Lösungsmöglichkeit untersucht und der nötige Landerwerb aufgezeigt werden. Diese Studie kam zum Ergebnis, dass für den gewünschten Ausbauquerschnitt mit beidseitigem Fuss-/Radweg erhebliche Landflächen ausgelöst und mit über einhundert verschiedenen Grundbesitzern Landerwerbsverhandlungen geführt werden müssten. Dieses Vorhaben erscheint unter dem Gesichtspunkt obiger Ausführungen kaum möglich, respektive würde mit den gegenwärtig bestehenden gesetzlichen Grundlagen viele Jahre in Anspruch nehmen.

Im vorliegenden Berichtsjahr wird vorerst der Umbau der Eintrachtkreuzung in einen Knoten mit Kreisel realisiert, wobei bereits auf den künftig geplanten Ausbauquerschnitt reagiert wird. Das weitere Vorgehen für den Umbau der Essastrasse wird im kommenden Jahr einvernehmlich zwischen der Regierung und der Gemeinde Eschen festgelegt.

Die eigentlich für das Jahr 2004 vorgesehene Strassenraumgestaltung der Städtlestrasse in Vaduz, von der Postgasse bis zum Landesmuseum, wurde aus Termin- und Budgetgründen ein Jahr zurückgestellt. Die Gestaltung auf dem Landesteil wird anschliessend an die Fertigstellung des Gemeindeteils und der Werkleitungen in diesem Bereich erfolgen.

Beim Rückbau der Feldkircherstrasse in Schaan wird, wie in den Vorjahren, wiederum eine Etappe realisiert. Damit kann der Rückbau bis südlich der Kreuzung bei der Planknerstrasse fertig gestellt werden. Aus finanziellen Gründen kann in diesem Bereich in jedem Jahr nur eine kleine Etappe ausgebaut werden.

Im Bereich des Schaaner Zentrums liegen sämtliche Strassenbauprojekte für den Grosskreisel vor. Mit dem Ausbau einer ersten Etappe, der Spange vom Bretscha bis zur Bahnhofstrasse, wird wahrscheinlich in den Jahren 2005 / 2006, nach dem Bau der Tiefgarage vor dem Postgebäude, begonnen werden können.

Zusammen mit den Konten „Unterhalt von Strassen“ und „Unterhalt von Brücken und Stützbauten“, die nicht Bestandteil des vorliegenden Strassenbauprogrammes, sondern Teil der laufenden Rechnung des Finanzgesetzes sind, werden für Strassenverbesserungen, Neubauten und Sanierungen gesamthaft CHF 11 Mio. veranschlagt.

1.2 Konzepte zur Verkehrsorganisation

Der ständig zunehmende Verkehr muss immer noch über dieselben Strassen wie vor 20 - 30 Jahren abgewickelt werden. Um den neuen Verkehrsmengen und den ständig steigenden Mobilitätsbedürfnissen auch in Zukunft gerecht werden zu können, müssen die Verkehrsabläufe auf dem bestehenden Strassennetz ständig optimiert, das Strassenregime besser organisiert und wo nötig mittels Eingriffsmassnahmen reguliert werden.

Nach der Erarbeitung einer ersten Studie für die Verkehrsorganisation der Landstrasse Schaan - Vaduz im Jahr 2002, hat im Jahr 2003 das Verkehrsingenieurbüro SNZ AG, Zürich, im Auftrag des Tiefbauamtes eine solche Konzeptstudie zur Verkehrsorganisation für die Landstrasse Vaduz - Triesen erarbeitet. Neben der Frage der Verkehrsorganisation waren noch zahlreiche weitere Fragen, unter anderem die Möglichkeit der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, zu beantworten. Als Prognosehorizont wurde wiederum das Jahr 2015 gewählt, wobei anhand der prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in Vaduz, Triesen und dem gesamten Fürstentum Liechtenstein sowie den Aussagen zum Pendlerverkehr über die Landesgrenzen hinweg, von einer generellen Verkehrszunahme von 15 bis 20 Prozent gegenüber dem gegenwärtigen Zeitpunkt ausgegangen werden kann. Gemäss dieser Studie ergeben sich auf der Strecke zwischen Vaduz und Triesen zwei Problemschwerpunkte, nämlich die Kreuzung Meierhofstrasse und der Knoten Heuweg. Diese Knoten weisen zum einen grosse Si-

cherheitsdefizite auf, zudem ergaben Leistungsberechnungen, dass die Verkehrsmengen vor allem im Bezug auf Linksabbieger nicht mehr ohne grössere Behinderungen zu bewältigen sind. Ausserdem ist bei der prognostizierten Verkehrszunahme künftig mit einer Überlastung des Aukreisels zu rechnen, was wiederum zu Rückstau bis hinter die Kreuzung Heuweg führt. Eine Lichtsignalsteuerung der Knoten Meierhofstrasse und Heuweg ist also angezeigt, mit dem Vorteil, dass sehr individuell auf die verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen Zufahrten reagiert werden kann. Zudem kann der Verkehr paketweise, dosiert zum Aukreisel geführt werden um dessen Leistungsfähigkeit mittelfristig aufrecht zu erhalten. Mit einer Ampellösung ist auch die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, ein weiteres zentrales Anliegen, problemlos möglich. Mit dieser Massnahme kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wesentlich verbessert werden, wird dieser doch die stehende Kolonne jeweils bei den Ampelanlagen passieren können.

Im Konzept der SNZ AG wird vorgeschlagen, kurzfristig die zwei erwähnten Knoten umzubauen und mit einer Lichtsignalanlage zu versehen. Um die Leistungsfähigkeit dieses Strassenabschnitts langfristig gewährleisten zu können, sieht das Verkehrskonzept mittel- bis langfristig die Prüfung und Realisierung eines direkten Anschlusses des Gebiets Vaduz Süd / Triesen Nord an die Rheinbrücke Vaduz - Sevelen vor. Diese Überlegungen müssen nun einer vertieften Analyse zugeführt werden.

Die Erarbeitung weiterer Konzeptstudien ist auch in den nächsten Jahren geplant. Als Schwerpunkt wird aus Sicht der Verkehrsorganisation die Landstrasse Benden-Eschen-Nendeln-Schaanwald betrachtet.

1.3 Regeltechnik

Die Umsetzung der Vorschläge der Konzeptstudien zur Verkehrsorganisation beinhalten neben den Umbau von Knoten vor allem die Regel- und Steuertechnik. Unser Strassennetz erreicht immer mehr die Grenze seiner Leistungsfähigkeit, was zwangsläufig zu massiven Behinderungen führt. Es ist deshalb enorm wichtig, dass die Verkehrsabläufe optimiert und mittels intelligenter Regeltechnik zuverlässig gesteuert werden. Mit der Beschaffung und Einrichtung des Fremdüberwachungssystems für sämtliche Lichtsignalanlagen des Landes in den Jahren 2002 und 2003 ist eine wichtige Basis hierfür geschaffen worden.

Ebenfalls dazu gehören vor allem moderne Lichtsignal-Steuergeräte und Verkehrszählanlagen, die auch eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs erlauben. In dieser Richtung soll mit dem Umbau der St. Peter-Kreuzung und dem Aufbau eines neuen landesweiten Verkehrszählernetzwerks und einer zentralen Steuer- und Überwachungseinheit ein weiterer, wichtiger Schritt unternommen werden. Die Aufträge für die Analyse des Bestandes und die Systemevaluation der Verkehrszählanlagen sind bereits gesprochen, im Jahr 2004 soll eine erste Etappe des neuen Netzes ausgebaut werden.

Alle diese Anstrengungen dienen dazu, den künftigen Verkehr ohne unzumutbare Behinderungen abwickeln zu können, werden aber das sich entwickelnde Verkehrsaufkommen auf die Dauer (Zeithorizont 30-40 Jahre) nicht bewältigen können. Für die Zukunft müssen sowohl lokale wie auch regionale Strassenneubaukonzepte erarbeitet werden. Aber auch öffentliche Verkehrsmittel mit deutlich höherer Leistungsfähigkeit als die bestehenden, werden dazu beitragen müssen, die Mobilität und damit die Attraktivität unseres Wirtschaftsstandortes weiterhin zu gewährleisten. Die Regierung hat diese Notwendigkeit bereits vor Jahren erkannt und einen ersten, eingehenden Bericht zur Evaluation eines derartigen alternativen, öffentlichen Verkehrsmittels in Auftrag gegeben, mit dessen Ergebnissen im Spätherbst 2003 zu rechnen ist. Nach einer eingehenden Information der

Öffentlichkeit soll anschliessend das weitere Vorgehen in dieser Sache, zusammen mit einem Termin- und Finanzierungsplan festgelegt werden.

2. ERLÄUTERUNGEN ZUM STRASSENBAUPROGRAMM

2.1 Kostenübersicht

2.1.1 Laufende Projekte

	<i>Erläuterung</i>	<i>Aufwendungen</i>	
- Sonnenkreisel Triesen	Gestaltung	CHF	50'000
- Landstr. Triesenberg Rotenboden Rietli – Tristel	Strassenumbau + Trottoir	CHF	50'000
- Zollstrasse, Vaduz Aukreisel - Giessen	Strassenneubau inkl. Giessenbrücke	CHF	200'000
- Feldkircherstrasse, Schaan Im Besch – Planknerstrasse	Strassenumbau	CHF	50'000
- Dorfplatz Gamprin Haldenstrasse	Gestaltung	CHF	100'000
- Schwibboga, Benden Binnenkanalbrücke	Brückenneubau	CHF	350'000
- Schwibboga, Benden Erschliessung ARA Benden	Strassenneubau	CHF	450'000

2.1.2 Neue Projekte (Übersichtspläne 1 / 2 / 3)

	<i>Erläuterung</i>	<i>Aufwendungen</i>	
- Landstr. Triesen innerorts- Bereich Post	Gestaltung + Einbau Mittelinsel	CHF	250'000
- Fürst-Franz-Josef-Strasse, Vaduz Hintergass - Gässle	Strassenausbau + Trottoirergänzung	CHF	350'000

- Feldkircherstrasse, Schaan Planknerstrasse - Fanal	Strassenumbau	CHF	550'000
- Radweg Mauren – Feldkirch	Radwegbau	CHF	100'000
- Eintrachtkreisel, Eschen	Kreuzungsumbau	CHF	950'000
- Fusswegverbindung Gamprin - Schellenberg, 1. Etappe	Trottoirausbau	CHF	500'000
- Müssnen Eschen	Strassenumbau + Trottoirergänzung	CHF	600'000
- Kreisel Schwibboga, Benden	Kreuzungsumbau	CHF	900'000
- Lichtsignalanlagen	Neubau und Ersatz	CHF	550'000
- Verkehrszähler		CHF	100'000

2.1.3 Allgemeines

- Bodenauslösungen	CHF	400'000
- Allgemeines und Unvorhergesehenes	CHF	500'000

Total	CHF	7'000'000
=====		
=		

2.2 Beschreibung der Bauten

2.2.1 Laufende Projekte

Aus organisatorischen Gründen konnten die Arbeiten für die Gestaltung des Sonnenkreisels in Triesen noch nicht abgeschlossen werden. Für diese Gestaltung wurde in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Triesen und dem Hochbauamt ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt. Die Umsetzung des Siegerprojektes soll im Jahr 2004 erfolgen.

Aufwendungen 2004 CHF 50'000

Im Jahr 2003 konnte die Landstrasse Triesenberg Rotenboden, im Bereich Rietli bis Tristel ausgebaut werden. Im vorliegenden Berichtsjahr werden die Arbeiten abgeschlossen und der Deckbelag eingebaut.

Aufwendungen 2004 CHF 50'000

Aufgrund der sehr komplexen und aufwendigen Werkleitungserneuerungen, konnte der Ausbau der Zollstrasse, Vaduz im Bereich Aukreisel bis Giessen nur zu einem Teil im Jahr 2003 erledigt werden. Es sind für das Berichtsjahr noch Pflasterungs- und Belagsarbeiten auszuführen.

Aufwendungen 2004 CHF 200'000

Der Umbau der Feldkircherstrasse, Schaan auf dem Abschnitt Im Besch bis Planknerstrasse konnte bis auf den Einbau des Deckbelags abgeschlossen werden. Der Deckbelageinbau ist für das Jahr 2004 vorgesehen.

Aufwendungen 2004 CHF 50'000

Die Umgestaltung des Dorfplatzes Gamprin, Haldenstrasse erstreckt sich über mehrere Jahre. Der Teil im Bereich des Vereinshauses und die Mittelinsel wurden in den Jahren 2001 und 2002 realisiert. Für die Jahre 2003 und 2004 ist die Fertigstellung im Bereich des neuen Gemeindehauses geplant.

Aufwendungen 2004

CHF 100'000

Bedingt durch die Anhäufung diverser miteinander in Verbindung stehender Bauvorhaben im Bereich Schwibboga waren erhebliche Aufwendungen für die Planungs- und Ausfühungskoordination nötig. Leider wurde der Baubeginn der Binnenkanalbrücke Schwibboga, BERN, verursacht durch andere Bauvorhaben verzögert, sodass dieses Bauwerk erst im vorliegenden Berichtsjahr fertig gestellt werden kann.

Aufwendungen 2004

CHF 350'000

Ähnliches wie für die Binnenkanalbrücke im Bereich Schwibboga gilt auch für die neue Erschliessung der ARA BERN, in demselben Perimeter. Auch der Baubeginn dieses Bauwerks wurde leicht verzögert, jedoch wurde bei diesem Strassenneubau, wie im letztjährigen Strassenbauprogramm bereits erwähnt, schon damit gerechnet, dass ein Grossteil der Aufwendungen für diese Projekt erst im Jahr 2004 anfällt.

Aufwendungen 2004

CHF 450'000

2.2.2 Neue Projekte

Landstrasse Triesen innerorts, Bereich Post (Beilage 1)

Technische Daten:	L = 75.00 m, B = 6.50 + 2x1.75 m
Projekt und Bauleitung:	Ingenieurbüro Sprenger & Steiner AG, Triesen
Baubeginn:	April 2004
Fertigstellung	Juli 2004

Mit dem Umbau des Fussgängerübergangs vor der Post in Triesen kann ein erheblicher Gefahrenpunkt entlang der Landstrasse im Innerortsbereich saniert werden. Trotz der Einrichtung einer Fussgängerampel vor einigen Jahren kam es an dieser Stelle immer wieder zu gefährlichen Situationen für die Strasse überquerenden Fussgänger, wenn Automobilisten den wartenden Bus überholten. Mit dem Einbau einer Mittelinsel kann diese Gefahrensituation wesentlich entschärft und für die schwachen Verkehrsteilnehmer sicherer gestaltet werden. Gleichzeitig wird das Verkehrsregime um die Post neu organisiert und die Ein – und Ausfahrten angepasst. Zudem kann mit der Verlegung der Postautohaltestelle, weg vom Gebäude vor der Liegenschaft, für wartende Fahrgäste, insbesondere für die Schulkinder, ein wesentlich grösserer und sicherer Warteraum geschaffen werden.

Aufwendungen 2004	CHF 250'000
-------------------	-------------

Fürst-Franz-Josef-Strasse, Vaduz, Hintergass - Gässle (Beilage 2)

Technische Daten:	L = 100 m, B = 5.50 + 1.50 m
Projekt und Bauleitung:	Ingenieurbüro Frommelt AG, Vaduz
Baubeginn:	Mai 2004
Fertigstellung	September 2004

Mit diesem Bauvorhaben kann der vor über 15 Jahren begonnene Ausbau der Fürst-Franz-Josef-Strasse nun endgültig abgeschlossen werden. Nach Abschluss dieses Ausbaus ist die seit Jahren bestehende gefährliche Lücke im Trottoir geschlossen und die Fürst-Franz-Josef-Strasse verfügt dann über ein durchgehendes Trottoir auf der ganzen Länge. Damit kann ein seit Jahren, vor allem für die Schulkinder, bestehender Gefahrenpunkt saniert und somit die Situation für alle schwachen Verkehrsteilnehmer verbessert und entschärft werden.

Aufwendungen 2004

CHF 350'000

Feldkircherstrasse Schaan, Abschnitt Planknerstrasse – Fanal (Beilage 3)

Technische Daten:	L = 140.00 m, B = 6.50 m + 2 x 2.75 m
Projekt und Bauleitung:	Wenaweser & Partner Bauingenieure AG, Schaan
Baubeginn:	Mai 2004
Fertigstellung:	Oktober 2004

In den Jahren 2002 und 2003 erfolgte mit dem Rückbau der Feldkircherstrasse im Bereich Dorfeingang Nord-Planknerstrasse ein erster wichtiger Schritt zur Umgestaltung der Landstrassen im Schaaner Zentrum. Die nun folgende Etappe setzt den eingeschlagenen Weg konsequent fort. Der gewählte Ausbauquerschnitt soll die motorisierten Verkehrsteilnehmer zu moderater Fahrweise animieren. Die Verkehrssicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer wird mit den grosszügigen beidseitigen Fuss-/Radwegen wesentlich verbessert. Im Rahmen des vorliegenden Projekts wird auch die bestehende Planknerkreuzung umgestaltet. Je nach dem Erfolg in den Landerwerbsverhandlungen betreffend die Folgeetappen wird dieser Umbau der Strasse in voraussichtlich 2 Jahren bis zur Specki vorangeschritten sein.

Aufwendungen 2004

CHF 550'000

Radweg Mauren-Feldkirch (Beilage 4)

Technische Daten:	L = ca. 1350 m, B = 3.00
Projekt und Bauleitung:	Vergabe erfolgt im Herbst 2003
Baubeginn:	August 2004
Fertigstellung	November 2004

Mit dem Ausbau dieser wichtigen internationalen, grenzüberschreitenden Radwegverbindung kann eine wesentliche Lücke im überregionalen Fahrradnetz geschlossen werden. Nachdem schon seit längerer Zeit Bestrebungen zur gleichzeitigen Realisierung dieser Verbindung zusammen mit dem Ausbau des Egelsees laufen, soll diese Radwegverbindung nunmehr realisiert werden. Derzeit laufen die notwendigen Gespräche zwischen Liechtenstein, Feldkirch und Wien, sodass ein Ausbau im Jahr 2004 möglich sein sollte. Dieser kann sich aber allenfalls, je nach der Baufreigabe des Egelsees durch die österreichischen Behörden, noch verzögern. Von Feldkircher Seite wurden die Arbeiten bereits soweit erledigt, als dass ein befestigter Radweg bis fast zur Grenze hingeführt wurde. Von Mauren aus können die bestehenden Feldwege ohne grosse Investitionen zu Fahrradwegen ausgebaut werden. Lediglich ein kurzes Zwischenstück mit Überquerung der Esche ist neu zu erstellen. Bei der Situierung des neuen Radwegs wurde der Neubau des Egelsees bereits berücksichtigt, sodass der Radweg sich nach dem Neubau des Egelsees ohne grosse Probleme an die neuen Gegebenheiten anpassen lässt.

Aufwendungen 2004

CHF 100'000

Eintrachtkreisel Eschen (Beilage 5)

Projekt und Bauleitung:	Wenaweser & Partner Bauingenieure AG, Schaan
Baubeginn:	März 2004
Fertigstellung:	Oktober 2004

Der Zustand der Eintrachtkreuzung in Eschen ist seit längerer Zeit nicht mehr befriedigend, da durch die ständig steigende Verkehrsbelastung ein grosses Gefahrenpotential vorhanden ist und die Anlagen nicht mehr dem neuesten technischen Stand entsprechen. Bereits im Jahr 1991 wurden erste Überlegungen zum Umbau dieser Kreuzung in einen Kreisel gemacht, was jedoch bei einer Volksabstimmung 1994 verworfen wurde. In den vergangenen 2 Jahren hat die Thematik neuen Schwung erhalten. Mit dem Beizug der schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) wurde für diese Kreuzung eine Lösung gesucht, die für alle Verkehrsteilnehmer, vor allem aber für die Essanestrasse querende Fussgänger, die grösstmögliche Sicherheit bietet. Daraus entstand das nun vorliegende und vom Gemeinderat Eschen genehmigte Kreiselprojekt. Es handelt sich hierbei um einen Kreisel mit 30m Aussendurchmesser, einer Fahrbahnbreite von 5.50m und Fussgängerschutzinseln auf allen 4 Kreiselarmen, der den Anforderungen der neuesten Normen entspricht.

Gleichzeitig mit dem Ausbau des Kreisels werden durch die Gemeinde Eschen und die einzelnen Werke auch sämtliche Leitungen auf den neuesten Stand gebracht.

Aufwendungen 2004

CHF 950'000

Fusswegverbindung Gamprin – Schellenberg, 1. Etappe (Beilage 6)

Technische Daten :	L = 750 m, B = 1.50 bis 2.50m
Projekt und Bauleitung:	Hasler & Partner AG, BERN
Baubeginn:	März 2004
Fertigstellung:	September 2004

In den Gemeinden Gamprin und Schellenberg wurden in den Jahren 1996 bis 1999 die gesamten Landstrassenabschnitte ausgebaut und mit einem Trottoir versehen. Einzig der durch einen Waldabschnitt führende, gemeindeübergreifende Zwischenteil mit einer Länge von ca. 750 m weist bis anhin noch kein Trottoir auf. So müssen Fussgänger und Wanderer sich jeweils auf der Strasse bewegen,

was vor allem im Frühling und Herbst sehr gefährlich ist. Einige derartige Situationen liefen bis anhin zum Glück glimpflich ab, die Sanierung dieser Situation ist nun aber zwingend erforderlich. Das vorliegende Projekt sieht den Ausbau eines bergseitigen, separaten Fusswegs vor, der beidseitig an die bestehenden Trottoirs anschliesst.

Aufwendungen 2004

CHF 500'000

Müssnen Eschen (Beilage 7)

Technische Daten :	L = 200 m, B = 5.00 + 1.50m
Projekt und Bauleitung:	Ingenieurbüro Ferdi Kaiser AG, Mauren
Baubeginn:	Mai 2004
Fertigstellung:	Oktober 2004

Im Jahr 2000 wurde eine erste Etappe des Ausbaus der Dr.-Josef-Hoop-Strasse realisiert. Die nun vorliegende 2. Etappe schliesst nahtlos an diese erste Etappe an und bildet die Fortsetzung in Richtung Schellenberg bis in den Ortsteil Müssnen. Der weitere Ausbau dieser Ortsverbindung Eschen - Schellenberg wurde einerseits durch den katastrophalen Zustand der Werkleitungen, andererseits aber jedoch wegen des Fehlens eines Trottoirs nötig, vor allem auch deshalb, da dieses Strassenstück im Einzugsgebiet des Kindergartens Schönbühl liegt. Angesichts des eher geringen Verkehrsaufkommens wurde im Einvernehmen mit der Gemeinde die Fahrbahnbreite bereits beim Ausbau der ersten Etappe mit 5.00m festgelegt, dementsprechend erfolgt auch der Ausbau dieser zweiten Etappe.

Aufwendungen 2004

CHF 600'000

Kreisel Schwibboga, Bendern (Beilage 8)

Projekt und Bauleitung:	Wenaweser & Partner Bauingenieure AG, Schaan
Baubeginn:	August 2004
Fertigstellung:	Frühjahr 2005

Die Neukonzeption des Gebietes von der ARA Bondern bis zur Vorlandbrücke der Rheinbrücke Bondern-Haag in Verbindung mit dem Ausbau der ARA, der Verschiebung und dem Neubau des Landeswerkhofes Unterland, erfordern eine komplette Neuerschliessung dieses Gebietes. Die Neuerschliessung ist in 3 Teilprojekte (Binnenkanalbrücke, Erschliessungsstrasse ARA Bondern und Kreisel Schwibboga) unterteilt, die nacheinander realisiert werden müssen, um die Arbeiten möglichst ohne grosse Beeinträchtigung durchführen zu können. Ausserdem mussten die Planungs- und Bauarbeiten in sehr engem Kontakt mit den Ausbauarbeiten am HSK Düker des Abwasserzweckverbandes erfolgen, um eine gegenseitige Beschädigung der Anlagen möglichst ausschliessen zu können.

Der Baubeginn sowohl für die Binnenkanalbrücke wie auch für die Erschliessung der ARA erfolgten bereits im Jahr 2003. Erst nach Abschluss dieser Arbeiten kann mit dem Umbau der unfallträchtigen Kreuzung Schwibboga in einen Kreisel begonnen werden. Das Projekt sieht auch hier einen Kreisel mit einem Aussendurchmesser von 30m und einer Fahrbahnbreite von 5.50m vor. Für die Fussgänger sind auf jedem Kreiselarm Übergänge mit Mittelinseln vorgesehen, die eine optimale Sicherheit gewährleisten. Zur Optimierung des Verkehrsablaufes, wird für den Verkehr von der Industrie Bondern in Richtung Autobahn ein Bypass erstellt. Dieser soll ein Verstopfen des Kreisels zur Abendspitze verhindern und die Fahrtrichtung Bondern – Ruggell auch zu dieser Zeit offen halten. Der Bypass wird zudem am bestehenden Kreisel Bondern bis auf die Vorlandbrücke geführt, sodass auch dieser Kreisel etwas entlastet werden kann. In der Zukunft ist allenfalls eine doppelspurige Verkehrsführung von Liechtenstein über die Rheinbrücke bis zur Autobahneinfahrt in Haag denkbar.

Aufwendungen 2004

CHF 900'000

Lichtsignalanlagen (Beilage 9)

Wie bereits einleitend ausgeführt, stösst unser bestehendes Strassennetz aufgrund ständiger steigender Mobilitätsbedürfnisse immer mehr an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Die Folgen davon sind Stauerscheinungen, die erhebliche Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer mit sich bringen, die aber auch den öffentlichen Nahverkehr stark beeinträchtigen und ein Einhalten des Fahrplans verunmöglichen. Für das Jahr 2004 ist die Projektierung und allenfalls auch teilweise Realisierung verschiedener Massnahmen zur Abfederung der angesprochenen Problematik vorgesehen.

Einerseits ist der schon seit Jahren notwendige Umbau der Ampelanlage St. Peter in Schaan vorgesehen. Diese Lichtsignalanlage aus dem Jahr 1988 weist verschiedene Mängel auf, vor allem ist eine Bevorzugung der Linienbusse mit der bestehenden Steuerung nicht möglich. Demzufolge wird die vorhandene Steuerung durch eine neue ersetzt, welche es erlaubt, die Busse mittels eines Sesamsystems zu bevorzugen. Gleichzeitig kann die neue Anlage mit der bestehenden Anlage bei der Lindenkreuzung synchronisiert werden, was zu einer besseren Verkehrsabwicklung in Schaan führt. Parallel zum Ersatz der Steuerung werden auch die Aussenanlagen saniert und wieder instand gestellt.

Andererseits ist die Projektierung des Neubaus von zwei Ampelanlagen entlang der Landstrasse Vaduz- Triesen vorgesehen. Diese Massnahme entstammt der Studie über diesen Landstrassenabschnitt, welche zu Schluss kommt, dass eine Sanierung der Knoten Heuweg und Meierhofstrasse zwingend notwendig ist. Eine Lichtsignalsteuerung der Knoten Meierhofstrasse und Heuweg ist einmal aus Sicherheits-, aber auch aus Kapazitätsgründen notwendig. Dies hat den Vorteil, dass sehr individuell auf die verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen Zufahrten reagiert werden kann. Zudem kann der Verkehr paketweise, dosiert zum Aukreisel geführt werden um dessen Leistungsfähigkeit mittelfristig aufrecht zu erhalten. Mit der geplanten Ampellösung ist die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, ein weiteres sehr zentrales Anliegen, möglich. Diese Massnahme kann die Attrak-

tivität des öffentlichen Verkehrs wesentlich verbessern, wird dieser doch die stehende Kolonne jeweils bei den Ampelanlagen passieren können.

Aufwendungen 2004

CHF 550'000

Ersatz Verkehrszähler und Einbau einer Fernüberwachung

Um die immer grösser werden Verkehrsmengen und die steigenden Mobilitätsbedürfnisse abwickeln zu können, ist es notwendig, das genaue Verkehrsaufkommen auf unseren Strassen zu kennen. Das bestehende Verkehrszählernetz ist dazu ungenügend, die Erfassungs- und Auswertungskonzeption ist veraltet und entsprechend zeitintensiv. Um bessere Zählzeiten des Pendler- aber auch des landesinternen Arbeits- und Freizeitverkehrs zu erhalten, welche für die entwicklungskonforme Modellierung erforderlich sind, ist die sukzessive Modernisierung und Erweiterung des Zählernetzes vorgesehen. Die bestehenden Geräte sollen ersetzt oder ergänzt und an strategisch wichtigen Punkten zusätzliche Geräte installiert werden. Die Datenübermittlung und -auswertung muss automatisch via Modem direkt auf einen Zentralrechner erfolgen, von welchem aus sämtliche Zähler fernüberwacht werden können. Die Vorteile sind bessere, tagesaktuelle Daten, welche ohne grossen Personalaufwand direkt zur Verfügung stehen. Im Jahr 2003 wurde mit einer Bestandesanalyse und Bedürfnisermittlung begonnen. Ziel ist es bis Ende Jahr die Systemevaluation abzuschliessen und im Jahr 2004 die ersten Beschaffungen zu starten.

Aufwendungen 2004

CHF 100'000

2.3 Allgemeines

Bodenauslösungen

Die aus Erfahrungswerten zur Verfügung gestellten Mittel für Bodenauslösungen werden auch in diesem Jahr benötigt werden.

Aufwendungen 2004

CHF 400'000

Allgemeines und Unvorhergesehenes

Im Laufe eines Jahres stehen immer wieder nicht vorhersehbare Projekte an. Kleine Bauvorhaben, die kurzfristig zu realisieren sind, werden durch dieses Sammelkonto abgedeckt. Die Höhe des beantragten Kredites richtet sich nach Erfahrungszahlen vergangener Jahre.

Aufwendungen 2004

CHF 500'000

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

An t r a g,

der Landtag wolle das Strassenbauprogramm für das Jahr 2004 genehmigen und dem beiliegenden Finanzbeschluss die Zustimmung erteilen.

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

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

III. REGIERUNGSVORLAGE

Finanzbeschluss

vom ...

über die Genehmigung von Krediten für Strassenverbesserungen und Strassenneubauten im Jahre 2004

Der Landtag hat in seiner Sitzung vom beschlossen:

Art. 1

Für Strassenverbesserungen und -neubauten im Jahre 2004 werden folgende Einzelkredite bewilligt:

1) Laufende Projekte	Erläuterung	Aufwendungen	
- Sonnenkreisel Triesen	Gestaltung	CHF	50'000
- Landstr. Triesenberg Rotenboden Rietli – Tristel	Strassenumbau + Trottoir	CHF	50'000
- Zollstrasse, Vaduz Aukreisel - Giessen	Strassenneubau inkl. Giessenbrücke	CHF	200'000
- Feldkircherstrasse, Schaan Im Besch – Planknerstrasse	Strassenumbau	CHF	50'000
- Dorfplatz Gamprin Haldenstrasse	Gestaltung	CHF	100'000
- Schwibboga, Benden Binnenkanalbrücke	Brückenneubau	CHF	350'000
- Schwibboga, Benden Erschliessung ARA Benden	Strassenneubau	CHF	450'000

2) Neue Projekte

- Landstr. Triesen innerorts- Bereich Post	Gestaltung + Einbau Mittelinsel	CHF	250'000
- Fürst-Franz-Josef-Strasse, Vaduz Hintergass - Gässle	Strassenausbau + Trottoirergänzung	CHF	350'000
- Feldkircherstrasse, Schaan Planknerstrasse - Fanal	Strassenumbau	CHF	550'000
- Radweg Mauren – Feldkirch	Radwegbau	CHF	100'000
- Eintrachtkreisel, Eschen	Kreuzungsumbau	CHF	950'000
- Fusswegverbindung Gamprin - Schellenberg, 1. Etappe	Trottoirausbau	CHF	500'000
- Müssnen Eschen	Strassenumbau + Trottoirergänzung	CHF	600'000
- Kreisel Schwibboga, Benden	Kreuzungsumbau	CHF	900'000
- Lichtsignalanlagen	Neubau und Ersatz	CHF	550'000
- Verkehrszähler		CHF	100'000

3) Allgemeines

- Bodenauslösungen	CHF	400'000
- Allgemeines und Unvorhergesehenes	CHF	500'000

Total	CHF	7'000'000
-------	-----	-----------

=

Art. 2

1) Die Regierung wird ermächtigt, innerhalb des Rahmenkredites und innerhalb der in Art. 1 angeführten Ausbauvorhaben notwendige Umstellungen im Ausbaugrad der einzelnen Teilabschnitte vorzunehmen.

2) Die Regierung wird ermächtigt, im Rahmen der unter Art. 1 bewilligten Mittel von CHF 400'000 den notwendigen vorsorglichen Bodenerwerb vorzunehmen.

Art. 3

Der Finanzbeschluss tritt am Tage der Kundmachung in Kraft.