

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
STRASSENBAUPROGRAMM 2005

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
1. Lesung	
2. Lesung	
Schlussabstimmung	

Nr. x/2004

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	3
Zuständiges Ressort.....	3
Betroffene Amtstellen	3
 I. Bericht der Regierung	 5
1. ALLGEMEINE AUSFÜHRUNGEN	5
1.1 Finanzielles Volumen	5
1.2 Verkehrsorganisation auf den Landstrassen in Liechtenstein	8
1.3 Ausblick.....	10
2. Erläuterungen zum Strassenbauprogramm	12
2.1 Kostenübersicht	12
2.1.1 Laufende Projekte.....	12
2.1.2 Neue Projekte (Übersichtspläne 1 / 2 / 3 / 4)	12
2.1.3 Allgemeines.....	12
2.2 Beschreibung der Bauten.....	12
2.2.1 Laufende Projekte.....	13
2.2.2 Neue Projekte	13
2.3 Allgemeines	19
 II. ANTRAG DER REGIERUNG	 20
 III. REGIERUNGSVORLAGE	 21

Bei Beilagen: (farbige Pläne nur für die Abgeordneten)

– Pläne

ZUSAMMENFASSUNG

Das Kreditvolumen für das Strassenbauprogramm 2005 entspricht dem letztjährigen. Die gesamten Aufwendungen belaufen sich auf CHF 7 Mio. und erreichen somit wiederum das Volumen wie in den Jahren zuvor.

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

Dabei handelt es sich um die Folgenden: die Schliessung einer Trottoir-Lücke und die gleichzeitige Entschärfung einer unfallträchtigen Abzweigung in Triesenberg, den Umbau einer Kreuzung in einen Kreisel in Bendern und den Umbau einer Kreuzung in Vaduz, sowie ein Projekt zur Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr; zudem den Umbau eines Strassenabschnitts inklusive dem Neubau einer Lichtsignalanlage zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und zur besseren Verkehrssteuerung; ausserdem den schrittweisen Auf- und Ausbau des Verkehrszählernetzes, um in Zukunft detailliertere Aufgaben über den Verkehrsablauf und die Entwicklung einer künftigen Verkehrsorganisation zu ermöglichen.

ZUSTÄNDIGES RESSORT

Ressort Bauwesen (Federführung), Ressort Verkehr

BETROFFENE AMTSTELLEN

Tiefbauamt

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 2005 zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. ALLGEMEINE AUSFÜHRUNGEN

1.1 Finanzielles Volumen

Das vorgelegte Strassenbauprogramm beinhaltet zwei Strassenumbauten infolge fehlender oder mangelhafter Trottoirs und den Umbau von zwei Kreuzungen. Ein weiteres Projekt dient einerseits der Verbesserung der Verkehrslenkung und -steuerung und andererseits der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.

Der Budgetrahmen von CHF 7 Mio. ist aufgrund der momentanen Situation der Bauwirtschaft als angemessen zu bezeichnen. Die immer noch stagnierende respektive mancherorts sogar rückläufige Baukonjunktur, welche unter dem Rückgang privater Bauten zu leiden hat, erlaubt es dem Land Liechtenstein, das Inves-

titionsvolumen für den Strassenbau gegenüber dem Vorjahr auf einem weiterhin konstanten Niveau zu halten.

Wie bereits in den vergangenen Jahren wird beim Rückbau der Feldkircherstrasse in Schaan wiederum eine Etappe realisiert. Aufgrund der äusserst positiv verlaufenen Landerwerbsverhandlungen und der grossen Akzeptanz der Massnahmen durch die betroffenen Anwohner ist es in diesem Jahr möglich, eine längere Etappe mit einem entsprechend grösseren finanziellen Volumen, von der Planknerkreuzung bis zum Bierhüsle, umzubauen.

Im Bereich des Schaaner Zentrums liegen sämtliche Strassenbauprojekte für den Grosskreisel vor. Mit dem Ausbau einer ersten Etappe wird voraussichtlich in den Jahren 2006 / 2007, nach oder parallel zum Bau des neuen Busbahnhofs mit Tiefgarage vor dem Postgebäude, begonnen werden. Die entsprechenden Termine werden mit dem Hochbauamt laufend koordiniert.

Die Strassenraumgestaltung der Städtlestrasse in Vaduz, von der Postgasse bis zum Landesmuseum, wurde aus Termingründen zurückgestellt. Die Gestaltung auf dem Landesteil muss parallel mit der Sanierung der Postgasse und gleichzeitig mit der Fertigstellung des Landtagsgebäudes und der Eröffnung des Platzes vor dem Landtags- und Regierungsgebäude 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 Gesicht-

punkt der oftmals sehr schwierigen Landerwerbsverhandlungen, kaum innerhalb eines angemessenen Zeithorizonts realisierbar.

Nach dem Umbau der Eintrachtkreuzung in einen Kreisel im Jahr 2004 wird dieses lokal begrenzte Vorhaben mit der Realisierung der definitiven Gestaltung im vorliegenden Berichtsjahr fertig gestellt. In der Folge sollte nun baldmöglichst der Strassenabschnitt vom Eintrachtkreisel zum Prestakreisel saniert und neu gestaltet werden. Dieser Strassenabschnitt weist grosse Schäden durch Setzungen infolge des schlechten Untergrunds auf und muss komplett ersetzt und verstärkt werden. Gleichzeitig bietet sich hier die Möglichkeit, die Essanestrasse gemäss den neuen Anforderungen auszubauen. Diese Massnahmen beinhalten neben einer Untergrundverstärkung, den Einbau eines neuen, tragfähigeren Fahrbahnbelags. Zusätzlich kann hier gleichzeitig der weitere Ausbau eines beidseitigen Fuss-/ Radwegs vorangetrieben und damit der Situation des Langsamverkehrs auf einem weiteren Abschnitt der Essanestrasse verbessert werden.

Der im Zusammenhang mit dem Neubau der Primarschule Eschen dringend notwendige Ausbau der Strasse Bongerten, von der Abzweigung Kappelstrasse bis zur Dr. Josef Hoop Strasse, wurde infolge fehlender finanzieller Mittel auf Seite der Gemeinde Eschen um ein Jahr verschoben. Es ist geplant auf dem gesamten Strassenabschnitt das fehlende Trottoir entlang dem Schulweg zu ergänzen und gleichzeitig die Kreuzungen Kappelstrasse und Dr. Josef Hoop Strasse entsprechend um zu gestalten.

Der für das vergangene Berichtsjahr budgetierte Umbau des Knotens Schwibboga Benden in einen Kreisel, musste aufgrund von Terminverzögerungen beim Ausbau der Erschliessungsstrasse, vor allem infolge der Probleme beim Dükerbauwerk des Abwasserzweckverbands der Gemeinden Liechtensteins auf 2005 verschoben werden. In Absprache mit der Gemeinde Gamprin wurde darauf verzichtet diese Baustelle noch im Oktober / November 2004 zu eröffnen und über die

Wintermonate womöglich einen witterungsbedingten Stillstand zu riskieren. Stattdessen wurde entschieden mit den entsprechenden Bauarbeiten vollumfänglich im Frühjahr 2005 zu beginnen, damit diese noch im gleichen Jahr abgeschlossen 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 sind, werden für Strassenverbesserungen, Neubauten und Sanierungen gesamthaft wiederum CHF 11 Mio. veranschlagt.

1.2 Verkehrsorganisation auf den Landstrassen in Liechtenstein

Um den schon in baldiger Zukunft zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht werden zu können, müssen die Verkehrsabläufe auf dem bestehenden Strassennetz ständig optimiert, das Strassenregime besser organisiert und wo nötig mittels Eingriffsmassnahmen reguliert werden. Aus diesem Grund ist es auch enorm wichtig, dass die Verkehrsabläufe mit einer intelligenten Regeltechnik zuverlässig gesteuert werden können. Dazu gehören vor allem moderne Lichtsignal-Steuergeräte, die auch eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs erlauben.

Als Konsequenz aus den in den Jahren 2002 und 2003 erarbeiteten Studien zur Verkehrsorganisation im Bereich Schaan - Vaduz - Triesen werden im vorliegenden Berichtsjahr vorerst 2 Problempunkte einer Lösung zugeführt. In den Folgejahren werden weitere kritische Stellen, anhand der jeweiligen Prioritäten systematisch in Angriff genommen.

Eine erste bauliche Massnahme betrifft die Kreuzung an der Rheinbrücke Vaduz. An dieser Stelle kommt es vor allem während den Spitzenstunden morgens und abends immer wieder zu erheblichen Stauerscheinungen. Verursacht werden diese zum einen durch die schlecht ausgebaute neunzig Grad Kurve am ostseitigen

Rheinbrückenkopf, welche die Verkehrsteilnehmer zu einer sehr langsamen Fahrweise zwingt. Zum andern ist der Knotenpunkt vor allem für Linksabbieger von Vaduz her in Richtung Triesen, wie auch von Triesen her in Richtung Schweiz sehr problematisch. Lange Wartezeiten für diese Linksabbieger und eine geringe Verkehrsleistung sind die Folge. Die Umbaumaassnahmen sehen vor, für die Linksabbieger separate Spuren als Stauraum zu schaffen und den Knoten insgesamt grosszügiger auszubilden, um die Kapazität zu erhöhen.

Eine weitere bauliche Massnahme betrifft den Umbau der Landstrasse Vaduz – Triesen im Bereich des Knotens Heuweg. Hauptziele dieses Umbaus sind die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, die Verbesserung der Situation für die schwachen Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Radfahrer, und die signaltechnische Regelung des Gesamtknotens. Auf der gesamten Ausbaustrecke kann in Richtung Vaduz eine durchgehende, separate Busspur realisiert werden. Busse in Richtung Triesen werden an der neuen Lichtsignalanlage prioritär abgefertigt. Zur Erhöhung der Attraktivität dieses Strassenabschnitts für die Fussgänger und Radfahrer wird auf beiden Seiten ein richtungsgetrennter Fuss-/Radweg erstellt. Im Bereich der Busspur werden die Radfahrer auf dieser geführt. Die Lichtsignalsteuerung des Knotens Heuweg drängt sich aber nicht allein für die Busbevorzugung auf. Eine solche Anlage bietet zudem kurzfristig die Möglichkeit, die vom Heuweg in die Landstrasse einmündenden Verkehrsteilnehmer sicher und zuverlässig in den Verkehr einzureihen. Zu einem späteren Zeitpunkt soll diese Anlage zusammen mit der später zu realisierenden Lichtsignalanlage bei der Meierhofkreuzung als Pförtner für die dosierte Verkehrsabgabe in Richtung Aukreisel dienen.

Die Prioritäten für die folgenden Jahre in Bereich Schaan / Vaduz / Triesen liegen beim Umbau der Meierhofkreuzung und bei einer Umgestaltung der Kreuzung Mühleholz, welche sich durch diverse private Bauvorhaben, aber auch durch den Ausbau des Schulzentrums Mühleholz II aufdrängt.

Grundlage für künftige Konzeptstudien zur Verkehrsorganisation bilden zuverlässige und vollständige Bestandesdaten der Verkehrsströme und der Verkehrsentwicklung. Die Bestrebungen für die Einrichtung eines neuen, vollständigen und zuverlässigen Verkehrszählernetzes laufen schon seit Jahren, die Umsetzung kann nun in absehbarer Zeit erfolgen. Die Aufträge für die Analyse des Bestandes und die Systemevaluation der Verkehrszählanlagen, im Zusammenhang mit der Anschaffung eines neuen landesweiten Verkehrszählernetzes, sind bereits abgeschlossen. Derzeit läuft die Totalunternehmersubmission. Die definitive Auftragsvergabe für die Systemlieferung erfolgt im Spätherbst 2004, sodass mit der Umsetzung einer ersten Etappe im Jahr 2005 gerechnet werden kann.

Die Erarbeitung weiterer Konzeptstudien ist auch in den nächsten Jahren geplant. Als Schwerpunkt wird aus Sicht der Verkehrsorganisation die Landstrasse Bendorf-Eschen-Nendeln-Schaanwald betrachtet. Ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung bildet die derzeit laufende Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer Pfortneranlage in Schaanwald / Nendeln vor dem Zollamt.

1.3 Ausblick

Die Regierung hat die Notwendigkeit, dass im Bereich Verkehr nicht kurz-, sondern langfristige Überlegungen notwendig sind, erkannt und einen ersten, eingehenden Bericht zur Evaluation eines alternativen, öffentlichen Verkehrsmittels in Auftrag gegeben. Parallel dazu wurde ebenfalls eine Studie zu möglichen Tunnelumfahrungen erarbeitet. Nach der gross angelegten Informationskampagne im Sommer 2004, muss nun zusammen mit allen Interessenvertretern das weitere Vorgehen festgelegt werden.

Alle strassenbaulichen Erneuerungen und steuerungstechnischen Anstrengungen dienen dazu, den mittelfristig zu erwartenden Verkehr ohne unzumutbare Behinderungen abwickeln zu können. Sie werden aber das sich entwickelnde Ver-

kehrsaufkommen auf die Dauer (Zeithorizont 20-40 Jahre) nicht bewältigen können. Für diese Zukunft müssen neue Konzepte erarbeitet werden. Neue öffentliche Verkehrsmittel mit deutlich höherer Leistungsfähigkeit als die bestehenden oder neue leistungsfähige Strassenbauten samt Parkieranlagen und Leitsystemen, werden dazu beitragen müssen, die Mobilität und damit die Attraktivität unseres Wirtschaftsstandortes weiterhin zu gewährleisten.

Bis dahin liegt das Hauptaugenmerk bei der stetigen Verbesserung des bestehenden Strassennetzes, der Priorisierung des vorhandenen öffentlichen Verkehrs, sowie der Optimierung des Verkehrsflusses durch Verkehrsregelanlagen und den Bau von lokalen Direkterschliessungen zu den Arbeitsplatzzentren.

Ein erster Schritt in diese Richtung wurde vor kurzem in Schaan auf den Weg gebracht. Nach dem ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde Schaan kann die Projektierung und Ausführung eines ersten Abschnitts der Nordumfahrung Schaan, von der Feldkircherstrasse zur Bendererstrasse ins Auge gefasst werden. Dieser Teilabschnitt dient primär der Verbindung der Arbeitsplatzzentren im Bereich Schaan Nord und der Anbindung der Industriezone im alten Riet an die Landstrasse Schaan - Nendeln. Durch den Bau dieser Nordspange können die Lindenkreuzung, vor allem aber auch die Wohnquartiere Zagalzel und Specki wesentlich vom Durchgangs- und Schwerverkehr entlastet werden. Bevor mit der Projektierung begonnen werden kann, gilt es nun als Grundlage für die Realisierung, unter Einbezug aller Kreise, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Auf dieser Basis kann dann mit der Detailprojektierung begonnen werden.

2. ERLÄUTERUNGEN ZUM STRASSENBAUPROGRAMM

2.1 **Kostenübersicht**

2.1.1 Laufende Projekte

	<i>Erläuterung</i>	<i>Aufwendungen</i>	
- Eintrachtkreisel Eschen	Gestaltung	CHF	200'000
- Schwibboga, Bendern Binnenkanalbrücke	Belagsarbeiten	CHF	50'000
- Schwibboga, Bendern Erschliessung ARA Bendern	Belagsarbeiten	CHF	50'000

2.1.2 Neue Projekte (Übersichtspläne 1 / 2 / 3 / 4)

	<i>Erläuterung</i>	<i>Aufwendungen</i>	
- Landstrasse Triesenberg innerorts Wangerberg - Rütelti	Strassenausbau + Trottoirergänzung	CHF	950'000
- Zufahrt Rheinbrücke, Vaduz	Kreuzungsumbau	CHF	850'000
- Feldkircherstrasse, Schaan Fanal - Bierhüsle	Strassenumbau	CHF	1'000'000
- Landstrasse Vaduz - Triesen Knoten Heuweg	Kreuzungsumbau Strassenumbau	CHF	1'350'000
- Kreisel Schwibboga, Bendern	Kreuzungsumbau	CHF	1'050'000
- Lichtsignalanlagen	Neubau	CHF	500'000
- 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 terminlichen Gründen konnten die Arbeiten für die Gestaltung des Eintrachtkreisels in Eschen noch nicht abgeschlossen werden. Für diese Gestaltung wurde in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Eschen ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt und juriert. Die definitive Umsetzung des Siegerprojektes soll im Jahr 2005 erfolgen.

Aufwendungen 2005 CHF 200'000

In den Jahren 2003 / 2004 konnte die Binnenkanalbrücke Schwibboga, BERN, erstellt werden. Im vorliegenden Berichtsjahr werden die Arbeiten abgeschlossen und der Deckbelag eingebaut.

Aufwendungen 2005 CHF 50'000

Der Neubau der Erschliessung ARA BERN konnte bis auf den Einbau des Deckbelags ebenfalls abgeschlossen werden. Der Deckbelagseinbau ist für das Jahr 2005 vorgesehen.

Aufwendungen 2005 CHF 50'000

2.2.2 Neue Projekte

Landstrasse Triesenberg innerorts, Wangerberg - Rütelti (Beilage 1)

Technische Daten:	L = 275.00 m, B = 6.00 m + 1.50 m
Projekt und Bauleitung:	Ingenieurbüro Hoch & Gassner AG, Triesenberg
Baubeginn:	März 2005
Fertigstellung	Oktober 2005

Mit dem Ausbau der Landstrasse Triesenberg innerorts, im Bereich Wangerberg – Rütelti und der Ergänzung des Trottoirs kann wiederum eine seit Jahren bestehende, sicherheitstechnische Lücke im Fussgängernetz entlang der Landstrasse geschlossen werden. Die neue Trottoirverbindung sichert den Fussweg zum expandierenden Weiler Wangerberg, verbindet aber auch die Liegenschaften in diesem Bereich mit den Bushaltestellen Täscherloch und Rütelti. Gleichzeitig kann die gefährliche Abzweigung in Richtung Wangerberg entschärft und ein unfallträchtiger Punkt verbessert werden. Durch die Realisierung einer separaten Linksabbiegespur talwärts können Auffahrkollisionen inskünftig bestmöglich vermieden werden. Mit der zusätzlichen Umgestaltung der Einmündung Wangerbergstrasse in die Landstrasse wird auch diese wesentlich entschärft und sicherheitstechnisch optimiert.

Aufwendungen 2005

CHF 950'000

Zufahrt Rheinbrücke Vaduz (Beilage 2)

Projekt und Bauleitung: Seger & Gassner AG, Vaduz

Baubeginn: März 2005

Fertigstellung September 2005

Wie einleitend schon ausgeführt weist dieser Knotenpunkt sicherheitstechnische und kapazitätsmässige Mängel auf. Mit dem grosszügigeren Ausbau des Kreuzungsbereichs am ostseitigen Rheinbrückenkopf kann die dortige enge Kurve verbreitert und dadurch die Gesamtkapazität des Knotens vergrössert werden. Durch den gleichzeitigen Ausbau von separaten Linksabbiegespuren für die Abbiegebeziehungen Vaduz - Triesen und Triesen - Schweiz kann auch diese Situation entschärft und verbessert werden. Gemäss ersten Vorabklärungen mit dem Tiefbauamt des Kantons St. Gallen soll die Rheinbrücke zukünftig zudem dreispurig betrieben werden, was nochmals eine Verbesserung, vor allem zu den Spitzenstunden, darstellen wird. Generell wird ausserdem eine konsequente Trennung des motorisierten vom Fussgänger- und Radfahrerverkehr angestrebt. Die schwachen

Verkehrsteilnehmer werden aus diesem Grund bereits vor der Rheinbrücke auf der Schweizer Seite mittels einer neu zu erstellenden Wegverbindung direkt auf den Rheindamm und auf die alte Holzrheinbrücke geleitet. Auf Liechtensteiner Seite bestehen bereits attraktive Wegverbindungen auf dem Wuhrweg in Richtung Triesen-Balzers und auf dem Rheindamm oder Binnendamm in Richtung Vaduz, Schaan und Unterland.

Aufwendungen 2005

CHF 850'000

Feldkircherstrasse Schaan, Abschnitt Fanal - Bierhüsle (Beilage 3)

Technische Daten:	L = 200.00 m, B = 6.50 m + 2 x 2.75 m
Projekt und Bauleitung:	Wenaweser & Partner Bauingenieure AG, Schaan
Baubeginn:	März 2005
Fertigstellung:	Oktober 2005

In den Jahren 2002 bis 2004 erfolgten mit dem Rückbau der Feldkircherstrasse im Bereich Dorfeingang Nord-Fanal die ersten Schritte 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 Einmündung der Eschnerstrasse wesentlich optimiert und sicherer gestaltet. Je nach dem Erfolg in den Landerwerbsverhandlungen betreffend die Folgeetappen, wird dieser Umbau der Strasse in voraussichtlich 1-2 Jahren bis zur Specki vorangeschritten sein.

Aufwendungen 2005

CHF 1'000'000

Landstrasse Vaduz – Triesen, Knoten Heuweg (Beilage 4)

Technische Daten:	L = 450.00 m, B = 7.00 m + 2 x 3.00 m
Projekt und Bauleitung:	Hoch & Gassner AG, Triesenberg
Baubeginn:	März 2005
Fertigstellung	November 2005

Der Aus-, respektive Umbau des vorliegenden Landstrassenabschnitts orientiert sich an den Ergebnissen aus der Konzeptstudie über die Verkehrsorganisation der Landstrasse Vaduz-Triesen aus dem Jahr 2003. Im Ausbauperimeter, von der Pflugstrasse bis zur Alten Landstrasse wird eine durchgehende Busspur in Richtung Vaduz und beidseitig ein richtungsgetrennter Fuss-/Radweg realisiert. Auf dem westlichen Strassenabschnitt im Bereich Heuweg - Hoval erfolgt eine Abtrennung des Fuss-/Radwegs von der Fahrbahn durch einen Grünstreifen, welcher gleichzeitig als gestalterisches Element im Strassenraum dient. Der Knoten Heuweg wird mit einer separaten Linksabbiegespur aus Richtung Triesen, sowie getrennten Links- und Rechtsabbiegespuren vom Heuweg her und einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Die Fussgängerquerung im Bereich der Busbuchten wird mittels einer Mittelinsel gesichert. Die örtlich vorhandenen grosszügigen Platzverhältnisse erlauben einen, dem grossen Verkehrsaufkommen angepassten Ausbau für sämtliche Verkehrsteilnehmer.

Das Gesamtkonzept für die Landstrasse Vaduz – Triesen sieht in der Folge den weiteren Umbau und die Realisierung einer Busbevorzugung über die Meierhofkreuzung bis zum Aukreisel vor.

Aufwendungen 2005

CHF 1'350'000

Kreisel Schwibboga, Bendern (Beilage 5)

Projekt und Bauleitung:	Wenaweser & Partner Bauingenieure AG, Schaan
Baubeginn:	März 2005
Fertigstellung:	November 2005

Die Neukonzeption des Gebietes von der ARA Bendorf bis zur Vorlandbrücke der Rheinbrücke Bendorf-Haag in Verbindung mit dem Ausbau der ARA, erfordert eine komplette Neuerschliessung dieses Gebietes. Die Neuerschliessung ist in 3 Teilprojekte (Binnenkanalbrücke, Erschliessungsstrasse ARA Bendorf und Kreisels Schwibboga) unterteilt, die nacheinander realisiert werden müssen, um die Arbeiten möglichst ohne grosse Beeinträchtigung durchführen zu können.

Der Ausbau der Binnenkanalbrücke und der neuen Erschliessungsstrasse erfolgte in den Jahren 2003 / 2004. Gleichzeitig wurde vom Abwasserzweckverband der neue Düker des Hauptsammelkanals unter dem Binnenkanal realisiert. Aufgrund von Verzögerungen bei der Realisierung dieser Bauwerke kann mit dem Ausbau des Kreisels erst im Jahr 2005 begonnen werden.

Das Projekt sieht einen Kreisels mit einem Aussendurchmesser von 30 Metern und einer Fahrbahnbreite von 5.50 Metern vor. Für die Fussgänger sind auf jedem Kreiselsarm Übergänge mit Mittelinseln vorgesehen, die eine hohe Sicherheit gewährleisten. Zur Optimierung des Verkehrsablaufes wird für den Verkehr von der Industrie Bendorf in Richtung Autobahn ein Bypass erstellt. Dieser soll ein Verstopfen des Kreisels zur Abendspitze verhindern und die Fahrtrichtung Bendorf - Ruggell auch zu dieser Zeit offen halten. Der Bypass soll zu einem späteren Zeitpunkt zudem am bestehenden Kreisels Bendorf bis auf die Vorlandbrücke geführt werden, sodass auch dieser Kreisels etwas entlastet werden kann. In Zukunft wird zusätzlich eine doppelspurige Verkehrsführung von Liechtenstein über die Rheinbrücke bis zur Autobahneinfahrt in Haag angestrebt.

Aufwendungen 2005

CHF 1'050'000

Lichtsignalanlage

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 erschweren. Für das Jahr 2005 ist die Realisierung einer ersten Massnahme zur Abfederung der angesprochenen Problematik vorgesehen, eine Lichtsignalanlage beim Knoten Heuweg.

Diese Massnahme entstammt der Studie über diesen Landstrassenabschnitt, welche zum Ergebnis kommt, dass eine Sanierung des Knotens Heuweg und später des Knotens Meierhofstrasse zwingend notwendig ist. Eine Lichtsignalsteuerung des Knotens 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 in Richtung Meierhofkreuzung und Aukreisel geführt werden, um dessen Leistungsfähigkeit mittelfristig aufrecht zu erhalten.

Aufwendungen 2005

CHF 500'000

Ersatz Verkehrszähler und Einbau einer Fernüberwachung

Um bessere Zählraten 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 Perso-

nalaufwand direkt zur Verfügung stehen. Ausserdem ist mit den neuen Geräten die detaillierte Erfassung des Verkehrs gemäss den 10 Fahrzeugklassen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wesentlich präziser und differenzierter möglich.

Im Jahr 2004 wurden auf der Basis einer Bestandesanalyse und Bedürfnisermittlung eine Systemevaluation durchgeführt und die entsprechenden Aufträge ausgeschrieben. Nach der Vergabe der entsprechenden Arbeiten im Herbst 2004 kann mit der Anschaffung und der Installation einer ersten Tranche im Jahr 2005 begonnen werden.

Aufwendungen 2005 CHF 100'000

2.3 Allgemeines

Bodenauslösungen

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

Aufwendungen 2005 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 2005 CHF 500'000

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Hohen Landtag den

Antrag,

der Landtag wolle das Strassenbauprogramm für das Jahr 2005 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 2005

Der Landtag hat in seiner Sitzung vom beschlossen:

Art. 1

Für Strassenverbesserungen und -neubauten im Jahre 2005 werden folgende Einzelkredite bewilligt:

1) Laufende Projekte	Erläuterung	Aufwendungen
- Eintrachtkreisel Eschen	Gestaltung	CHF 200'000
- Schwibboga, Bendern Binnenkanalbrücke	Belagsarbeiten	CHF 50'000
- Schwibboga, Bendern Erschliessung ARA Bendern	Belagsarbeiten	CHF 50'000
2) Neue Projekte		
- Landstrasse Triesenberg innerorts Wangerberg - Rütelti	Strassenausbau + Trottoirergänzung	CHF 950'000
- Zufahrt Rheinbrücke, Vaduz	Kreuzungsumbau	CHF 850'000
- Feldkircherstrasse, Schaan Fanal - Bierhüsle	Strassenumbau	CHF 1'000'000
- Landstrasse Vaduz - Triesen	Kreuzungsumbau	CHF 1'350'000

Knoten Heuweg	Strassenumbau	
- Kreisel Schwibboga, BERN	Kreuzungsumbau	CHF 1'050'000
- Lichtsignalanlagen	Neubau	CHF 500'000
- 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.