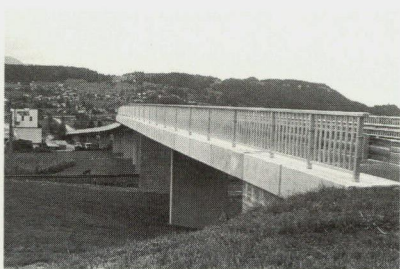


ersichtlich, die sich stark von den verkehrskonzeptionellen Ausbauplänen der 1960er Jahre abheben, aber derzeit noch nicht immer die volle Unterstützung aller «mobilen» Bevölkerungskreise finden.

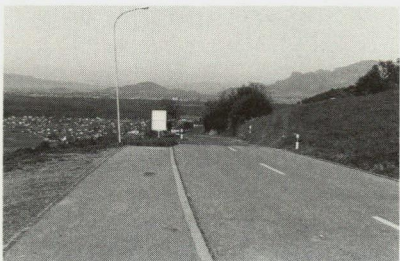
Aus den Strassenbauprogrammen 1985 und 1986 (Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein, betreffend das Strassenbauprogramm für das Jahr 1985 bzw. 1986) lassen sich folgende neuen Grundsätze der Strassenbaupolitik herauskristallisieren:

STRASSENRAUMGESTALTUNG

Die stark ausgebauten Ortseinfahrten (vgl. Abb. 47) laden generell zu erhöhten Geschwindigkeiten ein. Ebenso ist bei Ortsdurchfahrten mit hohem Ausbaustandard der Strasse, bei Betonung der zügigen Linienführung, z. B. durch erhöhte Gehsteige, mit höheren Geschwindigkeiten zu rechnen. Ein Umdenken der Verkehrsplanung, mit dem Versuch einer Neubewertung des Verkehrs, führt in logischer Konsequenz zu neuen Gestaltungsmassnahmen im Strassenraum. MARXER (1982) führte im Auftrag des Landes eine Untersuchung des Strassenraumes in Liechtenstein durch und regte gemeindeweise strassenraumgestalterische Verbesserungen an. Eine optische Aufwertung der ungegliederten und stark die Ortschaften auftrennenden Strassenräume kann u. a.



Eisenbahnüberführung Schaanwald



Landstrasse Hinterschellenberg vor der Staatsgrenze