

**Protokollauszug über die Sitzung des
Gemeinderates vom 20. Januar 2010**



Anwesend: Daniel Hilti
Arnold Frick
Walter Frick
Wally Frommelt
Manuela Haldner-Schierscher
Hubert Hilti
Christoph Lingg
Dagobert Oehri
Jack Quaderer
Margot Retuga
Karin Rüdissler-Quaderer
Rudolf Wachter

Entschuldigt: Albert Frick

Beratend: Edi Risch, Gemeindebauverwaltung

Zeit: 17.00 - 18.55 Uhr

Ort: Gemeinderatszimmer Rathaus Schaan

Sitzungs-Nr. 1

Behandelte
Geschäfte: 1 - 13

Protokoll: Uwe Richter

1 Genehmigung der Gemeinderatsprotokolle der Sitzungen vom 09. und 16. Dezember 2009

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Das Gemeinderatsprotokoll der Sitzung vom 09. Dezember 2009 wird genehmigt.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Das Gemeinderatsprotokoll der Sitzung vom 16. Dezember 2009 wird genehmigt.

2 Antrag auf Erwerb des Gemeindebürgerrechtes

Ausgangslage

Nachstehende Person macht Gebrauch von den gesetzlichen Bestimmungen des Gemeindegesetzes, LGBl. 1996 Nr. 76, und stellt Antrag auf Aufnahme in das Bürgerrecht der Gemeinde Schaan:

Name und Adresse:	Geburtsdatum/-ort:	Bürger/in von:	in Schaan wohnhaft seit:
Clemens Eberhard Bleyle Saxgass 13, 9494 Schaan	02.06.1969 / Bludenz	Schellenberg	2000

Die gesetzlichen Voraussetzungen werden erfüllt.

Antrag

Clemens Eberhard Bleyle wird in den Bürgerverband der Gemeinde Schaan aufgenommen.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

3 Anträge auf Aufnahme in das Gemeindebürgerrecht infolge längerfristigem Wohnsitz

Ausgangslage

Laut § 5a des Gesetzes vom 4. Januar 1934 über den Erwerb und Verlust des Landesbürgerrechtes, LGBl 1960 Nr. 23, in der Fassung LGBl. 2008 Nr. 306, können Ausländer mit längerfristigem Wohnsitz im Lande Antrag auf Aufnahme in das Landes- und Gemeindebürgerrecht im erleichterten Verfahren stellen.

Die Regierung überprüft den Antrag auf Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen und hört die zuständige Gemeinde dazu an, ob gegen die Aufnahme eines Bewerbers Einwendungen erhoben werden. Dies bedeutet, dass der Gemeinderat jeweils über die Aufnahme in das Bürgerrecht der Gemeinde Schaan einen Beschluss zu fällen bzw. eine Stellungnahme abzugeben hat.

Da die Gesuchsteller das Bürgerrecht jener Gemeinde erhalten, in welcher sie zuletzt ihren ordentlichen Wohnsitz hatten, ist es möglich, dass Personen aus anderen Gemeinden das Bürgerrecht der Gemeinde Schaan erhalten.

Nachstehende Personen machen Gebrauch vom Gesetz der erleichterten Einbürgerung und stellen Antrag auf Aufnahme in das Bürgerrecht der Gemeinde Schaan:

- Christian Hermann Wolfgang Straube, Steinegerta 17, 9494 Schaan
- Theofilos Sidiropoulos, Im Besch 22, 9494 Schaan
- Dalibor Velimirovic und sein Sohn David Velimirovic, Bahnstrasse 3, 9494 Schaan

Antrag

Die Gemeinde Schaan stellt sich positiv zu den Einbürgerungsgesuchen und erhebt keine Einwände.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

5 Konzepterarbeitung Reduktion Fremdverkehr in den Wohnquartieren Tröxle, Bahnstrasse und Malarsch / Weiteres Vorgehen

Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der Genehmigung des Industriebubringers hat der Gemeinderat an der Sitzung vom 01. September 2004, Trakt. Nr. 228, u. a. beschlossen, dass zum Schutz der Wohnquartiere Tröxle, Bahnstrasse und Malarsch vor verstärktem Schleichverkehr entsprechende Schutzvorkehrungen (bauliche oder auch signalisationstechnische Massnahmen) vorgesehen werden.

Auf Basis dieses Beschlusses schlug die Baukommission vor, die Bahnstrasse und die Strasse Im Malarsch mit einem Verbot für Motorwagen und Motorräder mit dem Zusatz „Zubringer gestattet“ zu versehen; die Umsetzung sollte mit der Realisierung des Industriebubringers erfolgen. Der Gemeinderat behandelte diesen Vorschlag an der Sitzung vom 01. Juli 2009, Trakt. Nr. 143, und stellte ihn zur Überarbeitung zurück.

Den Erwägungen zu diesem Gemeinderatsbeschluss ist zu entnehmen, dass nach wie vor der Wille besteht, den Fremdverkehr aus diesen Quartieren fernzuhalten. Des Weiteren kann daraus entnommen werden, dass Konzepte bauliche Massnahmen (jedoch keine Vertikalversätze und keine Komplettsperren) und / oder auch signalisationstechnische Lösungen gemacht werden sollten; dies alles unter dem Gesichtspunkt, dass dadurch nicht andere Wohnquartiere neu oder zusätzlich belastet werden.

Da bei den baulichen Massnahmen Vertikalversätze (z. B. Pardiell, Gapetsch) ausscheiden, wurde ein Konzept mittels seitlichen Einengungen geprüft. Dies erfolgte unter wirtschaftlichen und ästhetischen Gesichtspunkten. Die beiliegende Projektmappe enthält einen Vorschlag für Betonfertigteile, welche ohne grössere Baumassnahmen installiert werden können. Eine Kostenschätzung ergäbe für die Umsetzung in der Strasse Im Malarsch und der Bahnstrasse ca. CHF 240'000.--.

Mit solchen Massnahmen dürfte eine massive Reduktion des Durchgangverkehrs nicht erreichbar sein, jedoch, wie Erfahrungen zeigen, eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, welches aber auch durch eine Tempolimit erreicht werden kann.

Da der Gemeinderat dem Signalisationsvorschlag der Baukommission (Fahrverbot mit Zusatz „Zubringer gestattet“) nicht gefolgt ist, erscheint ein zeitlich begrenztes Fahrverbot diesbezüglich die einzige Alternative. Zu diesem Zweck wurden aus den Verkehrszählungen die meist frequentierten Tageszeitabschnitte eruiert. Diese betreffen die Zeiträume 07.00 Uhr bis 09.00 Uhr, 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr und 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Von den Investitionen her gesehen, könnte mit einer solchen Massnahme vermutlich zu den akuten Problemzeiten die grösste Effizienz zur Abhaltung des Durchgangverkehrs erzielt werden. Dabei sind jedoch, wie bei jeder Signalisation, die Bedenken der Gemeindepolizei betreffend des hohen Kontrollaufwandes zu beachten.

Zur Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes wird die grundsätzliche Richtungsvorgabe des Gemeinderates benötigt:

z. B. Variante 1:

Konzepterarbeitung in Richtung zeitlich begrenzte Fahrverbote:

- a) Mit Priorisierung der Wohnquartiere Tröxle, Bahnstrasse und Malarsch (gemäss GR-Beschluss 01. Sept. 2004).
- b) Mit zusätzlicher Erfassung der sehr stark betroffenen Wohnquartiere (z. B. etappierte Lösung auf Grund der Dringlichkeitsstufen).
- c) Flächendeckender Miteinbezug aller Wohnquartiere.

Bemerkung

Einerseits von Amtes wegen und andererseits wegen allfälliger problematischer Auswirkungen auf den Verkehr der Hauptverkehrsstrassen sollte das zuständige Tiefbauamt des Landes Liechtenstein, ebenso auch die polizeilichen Institutionen in die Konzepterarbeitung miteinbezogen werden.

z. B. Variante 2:

Konzepterarbeitung in Richtung bauliche Massnahmen (Fertigbetonelemente, seitlich Eingungen, allenfalls geringe runde Vertikalversätze)

- a) Mit Priorisierung der Wohnquartiere Tröxle, Malarsch und Bahnstrasse (gem. GR-Beschluss 01. Sept. 2004).
- b) Mit zusätzlicher Erfassung anderer sehr stark betroffener Wohnquartiere (z. B. etappierte Lösung auf Grund von Dringlichkeitsstufen).
- c) Ein flächendeckender Miteinbezug erscheint auf Grund der finanziellen Aussichten eher illusorisch.

Dem Antrag liegen bei:

- Diskussionsgrundlage Reduktion Fremdverkehr in Wohnquartieren Tröxle, Bahnstrasse, Im Malarsch (Übersichtsplan)
- Projektmappe Verkehrsberuhigungsmassnahmen Bahnstrasse / Im Malarsch (10.12.2009)
- Kopie Gemeinderatsprotokoll 01. Juli 2009, Trakt. Nr. 143

Antrag

Die Gemeindebauverwaltung beantragt die Behandlung der aufgezeigten Richtungsvorgaben und die Beschlussfassung über das weitere Vorgehen.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird von Edi Risch, Leiter Gemeindebauverwaltung, informiert. Bei dieser Information und der anschliessenden Diskussion mit Edi Risch werden folgende Punkte besprochen:

- Die Antragstellung erfolgt nicht mit „fertigen Vorschlägen“, sondern mit dem Ziel, eine Diskussion über die zu treffenden Massnahmen zu beginnen.
- Vertikalversätze kosten viel Geld. Fertigteile hingegen sind günstiger, an die jeweiligen Verhältnisse angepasst und bei Bedarf entfernbar. Dennoch ist auch dann noch mit hohen Kosten zu rechnen.
- Bei allen Massnahmen ist davon auszugehen, dass sie zwar einen Effekt auf den Verkehr haben. Es wird aber nicht so sein, dass „gar kein Verkehr“ mehr vorhanden sein wird.
- Vorstellbar ist z.B. ein auf die Hauptverkehrszeiten zeitlich beschränktes Fahrverbot.
- Auch andere Wohnquartiere müssen angeschaut werden; Priorität hat jedoch derzeit das Gebiet Tröxle / Malarsch. Es wird sicher auch Diskussionen „zwischen den Quartieren“ (Wohnlagen, Miet- und Bodenpreise, Verkehr etc.) geben, die zum Teil auch schwierig sein werden.
- Es ist allen klar, dass etwas unternommen werden muss. Es ist aber nicht möglich, die Quartierstrassen einfach zu sperren, obwohl dies einfach und kostengünstig wäre. Es wird jeder Umwege auf sich nehmen und etwas zur Lösung beitragen müssen. Für eine solche Lösung bestehen jedoch keine Patentrezepte.
- Mit dem Grosskreisel und dem damit verbundenen Einbahnsystem wird es für den Nord-Süd-Verkehr eine gute Entlastung geben. Wenn sich jedoch der gesamte Verkehr aus den Quartieren auf die Hauptstrassen verlagert, wird die Situation wieder schwierig. Die Reberastrasse kann nicht gesperrt werden, da sie eine Sammelstrasse ist. Hier gibt es neben dem Durchgangsverkehr auch Quell- und Zielverkehr sowie die Fahrten von / nach den oberen Gebieten der Gemeinde. Deshalb wird nicht der gesamte Verkehr aus den Quartieren verschwinden.
- In Bezug auf den Öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr wird ein Umdenken kommen. Es wird jedoch keine schnellen Lösungen geben. Die Lösungen werden nach ihrer Dringlichkeit gesucht und gefunden werden müssen.
- Es bestehen von verschiedenen Seiten Erwartungen, aber es gibt noch keine fertigen Lösungen. Auch mit dem anstehenden Rückbau der Landstrasse werden noch Belastungen einher gehen.
- Die Egerta wird nicht mehr betroffen sein, statt ihrer wird die Poststrasse Verkehr erhalten.
- Das gesamte Gemeindegebiet soll überprüft werden. Zum Grosskreisel bestehen viele Erwartungen.
- Für das Gebiet Tröxle wird auch der Industriezubringer keine Lösung darstellen.
- Es wird folgende Beschlussfassung vorgeschlagen:

Mit der Inbetriebnahme des Kreisels ist sukzessive darauf hinzuarbeiten, dass der Durchgangsverkehr in den belasteten Wohnquartieren auf ein vernünftiges Mass reduziert wird.

Die Gemeindebauverwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Kommissionen, der Gemeindepolizei und dem Tiefbauamt bis Ende 2010 ein flächendeckendes Konzept zu erarbeiten, das für jedes Quartier einen entsprechenden Massnahmenplan beschreibt und das nach Prioritäten umsetzbar ist.

Die Wohngebiete Malarsch, Bahnstrasse und Tröxle werden wie folgt behandelt. Das Vorgehen soll stufenweise sein:

- *Tempo 30 wird zumindest bis zur Inbetriebnahme des Grosskreisels belassen.*
- *Es werden ergänzende bauliche Massnahmen (z.B. Torsituationen bei den Quartier-
eingängen) umgesetzt.*
- *Mit der Inbetriebnahme des Grosskreisels wird der Schleichverkehr aktiv auf die
Hauptverkehrsstrassen zurückgedrängt.*
- *Die Verkehrsentwicklung wird regelmässig beobachtet.*
- *Einbettung in das Gesamtkonzept zur Reduktion des Schleichverkehrs in den be-
lasteten Quartieren*
- *Sollte sich herausstellen, dass sich durch den Industriezubringer der Schleichver-
kehr in den Quartieren nachweislich erhöht, werden zeitlich beschränkte Fahrver-
bote installiert.*

- Der Bushof wird ca. Juli / August fertig gestellt sein, der Grosskreisel wird Ende 2010 in Betrieb gehen.
- Es ist seit einiger Zeit Ziel, in den Quartieren den Verkehr auf ein vernünftiges Mass zu reduzieren. Dazu soll das gesamte Gemeindegebiet untersucht werden, um mit Vernunft sukzessive Verbesserungen zu erreichen.
- Das Verkehrsaufkommen Tröxle / Malarsch hat sich v.a. während der Bauarbeiten Bahnstrasse erhöht, von rund 1'000 auf rund 2'000 Autos pro Tag. Hier wird erwartet, dass die Gemeinde aktiv wird. Lösungen können aber nicht losgelöst von anderen Quartieren erarbeitet werden. Wichtig ist, den Verkehr stufenweise aus den Quartieren heraus zu bringen. Falls der Industriezubringer Mehrverkehr bewirken würde, sollen die betroffenen Quartiere zumindest während gewissen Zeiten gesperrt werden.
- Alle Quartiere sollen nach einem noch zu erarbeitenden Konzept behandelt werden.
- Es dürfen neben dem Wohnen Gewerbe und Industrie nicht vergessen werden, diese sind ebenfalls wichtig für die Gemeinde. Auch damit ist Verkehr verbunden. Falls „harte“ Massnahmen getroffen werden, entsteht für Gewerbe und Industrie auch Mehrverkehr, der Folgen hat.
- Für die Erstellung von „Torsituationen“ sind z.B. Bäume oder Blumentröge zweckdienlich. Damit kann ein optisches „Tor“ erreicht werden.
- In Städten sind ähnliche Situationen anzutreffen, aber andere Infrastrukturen vorhanden (z.B. Trams in Zürich, Park+Ride). Hier besteht eine andere Situation. Gerade auch bei der S-Bahn ist eine Integration in den normalen Fahrplan schwierig.
- Wo nötig, werden Experten beigezogen. Wichtig ist auf jeden Fall, verschiedene Varianten zu diskutieren, inklusive der Konsequenzen.
- Zu bereits vorgeschlagenen Einbahnsystemen wurde von Experten geäussert, dass dies die bestehenden Probleme nicht löse. Diese Idee ist übrigens vor rund 30 Jahren bereits diskutiert worden, um eine Gleichbehandlung der Quartiere zu gewährleisten, aber auch damals wieder verworfen worden.
- Wichtig ist, dass die Gemeinde ihre Probleme selbst anschaut, da Experten oft die örtlichen Verhältnisse nicht kennen. Dazu wird auf das Konzept „Siedlungsorientierte Strassen“ verwiesen, wo u.a. beidseitige Trottoirs empfohlen wurden. Dies musste jedoch als völlig illusorisch verworfen werden.
- Auch die Ortsplanungskommission muss eine Richtung diskutieren und vorgeben.

- Die Gemeinde muss selbst erkennen, wo ihre Probleme sind, und festlegen, was gemacht werden soll. Für Feinheiten und die Umsetzung kann dann eine Beratung beigezogen werden. Diese muss dann aber konkrete Fragen und Probleme vorgesetzt erhalten.
- Mit den baulichen Massnahmen im Pardiell und Gapetsch konnte gemäss den Messungen der Gemeinde eine Verkehrsreduktion von rund 20 % erreicht werden.
- Wenn nur bauliche Massnahmen getroffen werden sollen, um den Verkehr „von 100 auf 0 zu bringen“, dann sind ganz einfach Pfosten und Zäune zu erstellen. Zuerst muss jedoch definiert werden, was erreicht werden soll. Dazu sollen aber auch die Bedürfnisse des Gewerbes beachtet werden. Wenn ein Ziel z.B. ist, den Verkehr um 20 % zu reduzieren, dann sind bauliche Massnahmen geeignet. Ideal wäre, wenn ein technischer Standard für das gesamte Gemeindegebiet gefunden werden könnte. Es muss aber noch die Diskussion geführt werden, was gewollt wird.
- Neben diesen Massnahmen müssen auch andere Ansätze wie z.B. die Parkplatzbewirtschaftung weiterverfolgt werden. Neben den baulichen Massnahmen sind auch andere zielführend, wie die Schulwegsicherung gezeigt hat. Wichtig ist auf jeden Fall, das Gesamte anzuschauen und mit Mass und Ziel Anreize zu geben.

Während der Diskussion ohne weitere Anwesende werden folgende Punkte erwähnt:

- Die Gemeinde Schaan ist auf dem richtigen Weg, wenn nicht nur im Bereich Tröxle / Malarsch Massnahmen gesetzt werden. Das gesamte Gemeindegebiet soll fundiert angeschaut werden.
- Bauliche Massnahmen sind mit der Baukommission zu diskutieren und so schnell wie möglich wieder in den Gemeinderat zu bringen.
- Es ist wichtig, eine Lösung zu erarbeiten, die nicht nur gut tönt, sondern auch realistisch ist.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass z.B. im Rossfeld die Einbahnregelung praktisch nicht beachtet wird. Eine solche Lösung gebe einen hohen Kontrollaufwand, wenn sie gewährleistet werden sollte.
- Dem wird entgegen gehalten, dass gerade das Fahrverbot viele von der Nutzung des Rossfelds abhalte. Die Einhaltung werde zudem kontrolliert.
- Es wird erwähnt, dass es auch Massnahmen gebe, welche nicht laufend kontrolliert werden müssen. Eventuell müsse je nach Situation eine Strasse aber wirklich geschlossen werden. Es ist aber klar, dass Kontrollen notwendig sind, und ebenso klar, dass der Verkehr nicht auf Null reduziert werden kann. Es werden aber auch künftig laufende Beobachtungen und Analysen notwendig sein.
- Massnahmen sind auch Temporeduktionen (she. Bahnstrasse) oder Vertikalversätze und Einengungen.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass z.B. bei der Reberastrasse, Höhe Bäckerei Wanger, auffallend sei, dass oft auf das Trottoir gefahren werde. Es müsse deshalb auf den Schutz der Fussgänger geachtet werden, z.B. durch mobile Zäune oder Verengungen.
- Es wird ergänzt, dass dies auch im Malarsch oft geschehe, da die Trottoirs heute niedriger gebaut werden. Zudem gibt es gerade in diesem Bereich viele private Ein- und Ausfahrten, so dass bauliche Massnahmen schwieriger sind. Das Überfahren von Trottoirs wird nicht ganz vermieden werden können.
- Es wird festgehalten, dass gerade bei Umleitungsstrecken darauf geachtet werden muss, nicht zu sehr zu verengen, oder bei Umleitungen Einbahnverkehr festzulegen.
- Bauliche Massnahmen sind neben ästhetischen auch immer finanzielle Fragen.

- Ein Gemeinderat hält fest, sich nicht für Verengungen aussprechen zu können. Durch das dauernde Stoppen und Anfahren leide die Wohnqualität. Wenn die Autofahrer sehen, dass die Strasse frei sei, werde auch schnell durchgefahren. Gerade in der Specki bewirke die Verengung nicht weniger Verkehr.
- Dazu wird entgegnet, dass das Tempo sich nach der Verkehrsmenge richte. Wenn freie Fahrt sei, dann sei klar, dass nicht unbedingt langsamer gefahren werde.
- Ein Gemeinderat ist der Ansicht, dass es in der Reberastrasse nur wenige Raser gebe. Er fahre selbst oft dort, 80 - 90 % fahren normal, dito in der Specki. Solche Verengungen wie in der Specki seien nützlich. Negative Aspekte fielen aber wohl zu Fuss verstärkt auf. Man dürfe auch den Aspekt von künstlichen Provokationen nicht ausser Acht lassen.
- Es wird erwähnt, dass Fussgänger oder Anwohner eine andere Wahrnehmung in dieser Hinsicht haben.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass für verschiedene Anwohner die Situation im Pardiel auch nicht mehr tragbar sei.
- Es wird festgehalten, dass zu diesem Thema eine intensive Diskussion zu führen sein wird. Es werden auch nicht alle Wünsche erfüllt werden können. Wenn jeder Auto fahren will, wird es Verkehr geben. Deshalb sind klare Ziele zu erarbeiten, die breit diskutiert werden müssen. Die Gemeinde ist jedenfalls gefordert, den Verkehr, v.a. den Schleichverkehr, auf ein vernünftiges Mass zu reduzieren. Die Strassen sind zwar grundsätzlich zur Benutzung da, sollen aber in einem verträglichen Mass genutzt werden. Es ist auch festzustellen, dass an den Wochenenden massiv weniger Verkehr herrscht.
- Die Projekte sind dem Gemeinderat vorzulegen.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Mit der Inbetriebnahme des Grosskreisels ist sukzessive darauf hinzuwirken, dass der Durchgangsverkehr in den belasteten Wohnquartieren auf ein vernünftiges Mass reduziert wird.

Die Gemeindebauverwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Kommissionen, der Gemeindepolizei und dem Tiefbauamt bis Ende 2010 ein flächendeckendes Konzept zu erarbeiten, das für jedes Quartier einen entsprechenden Massnahmenplan beschreibt und das nach Prioritäten umsetzbar ist.

Die Wohngebiete Malarsch, Bahnstrasse und Tröxle werden wie folgt behandelt. Das Vorgehen soll stufenweise sein:

- Tempo 30 wird zumindest bis zur Inbetriebnahme des Grosskreisels belassen.
- Es werden ergänzende bauliche Massnahmen (z.B. Torsituationen bei den Quartiereingängen, allenfalls Versätze u.a.) umgesetzt.
- Mit der Inbetriebnahme des Grosskreisels wird der Schleichverkehr aktiv auf die Hauptverkehrsstrassen zurückgedrängt.
- Die Verkehrsentwicklung wird regelmässig beobachtet und analysiert.
- Einbettung in das Gesamtkonzept zur Reduktion des Schleichverkehrs in den belasteten Quartieren.
- Sollte sich herausstellen, dass sich durch den Industriezubringer der Schleichverkehr in den Quartieren nachweislich erhöht, werden zeitlich beschränkte Fahrverbote installiert.

6 Entschlammung Biotop Speckigraba Nord / Projekt- und Kreditgenehmigung sowie Arbeitsvergabe

Ausgangslage

Im Winter 2001/02 wurde das Biotop Speckigraba Nord erstellt, um die bekannten Probleme im Abfluss des Speckigrabens bei Hochwasser durch ein „Ausgleichsbecken“ wesentlich zu verringern. Mit der Aufweitung des Speckigrabens wurde ein Retentionsvolumen von ca. 7'500m³ geschaffen. Mit diesem Mehrvolumen wurde das Abflussregime um ca. 15- 20 Min. verzögert. Die Wahrscheinlichkeit einer Überstauung bzw. Überflutung der Grabenborde hat sich mit diesem Ausbau wesentlich ($Z_{neu} > 10$ Jahre) verringert.

Die naturnahe Gestaltung des Gewässerlaufes auf der Gemeindeparzelle 1688/VI dient neben ihrer Funktion als Hochwasserschutz auch als neuer Lebensraum für Fauna und Flora. Das Biotop hat sich bis heute sehr gut entwickelt.

Nach nun acht Jahren entstanden im Biotop, resp. Rückhaltebecken grosse Ablagerungen, die das Retentionsvolumen beeinträchtigen und somit auch die Hochwassergefahr für die Industriezone „Im alten Riet“ wieder aktuell werden lassen. Um dieser Gefahr zu begegnen, sollen diese Auflagerungen entfernt werden.

Um diesen Schlamm möglichst ökologisch und ohne grosse Eingriffe in das Ökosystem des Biotops zu realisieren, wurde die in der Beilage der Firma Aquamarine Technologies AG, Rüm- lang, beschriebene Vorgehensweise gewählt. Dabei wird mittels eines Amphibienfahrzeuges der auf dem Grund des Biotops gelagerte Schlamm abgesaugt und über eine Druckleitung zu den sogenannten Geotube-Schläuchen gepumpt. Diese sind so konstruiert, dass der Schlamm zurückgehalten wird, das Wasser aber durch die Filter austreten kann. Nach einer Lagerzeit von ca. 4 Wochen sind diese Geotubes-Schläuche soweit ausgetrocknet, dass sie aufgeschnitten werden können und der trockene Schlamm ausgetragen werden kann.

Gegenüber einer konventionellen Variante (maschineller Aushub mit Baggern und Abtransport mit entsprechenden Lastwagen) wird bei dieser Entschlammungsart das Biotop grösstmöglichst geschont, die Transporte und die damit verbundenen Emissionen (Verschmutzung der Transportwege und Bodenverdichtung) entfallen.

Als Vorbereitungsarbeiten fallen zum einen die nötigen Rodungen (müssten in jedem Fall durchgeführt werden), zum anderen kleinere Baggarbeiten (entfernen von Wurzelstöcken im Wasserlauf) an. Diese Arbeiten werden durch den Gemeindeförster (Rodungen) und durch einen einheimischen Bauunternehmer erledigt.

Der Kostenvoranschlag für die Sanierung des Biotops Speckigraba Nord werden auf ca. CHF 100'000.-- geschätzt. Diese sind im genehmigten Voranschlag 2010 unter der Kontonummer 650.501.13.04 (Entschlammung Biotope) berücksichtigt.

Das Projekt wurde mit den zuständigen Ämtern besprochen. An der Besprechung vom 22. Dezember 2009 folgendes festgehalten:

Landwirtschaftsamt.	Das Landwirtschaftsamt ist mit den vorgesehenen Massnahmen einverstanden; der Schlamm kann in der vorgesehenen Weise ausgebracht werden. Der Ökostreifen wird nach Beendigung der Arbeiten kontrolliert und - wenn nötig - wieder hergestellt.
Amt für Wald, Natur und Landschaft	Da es sich um reine Sanierungsarbeiten handelt, ist ein Eingriffverfahren nach Naturschutzgesetz nicht nötig. Die vorgesehene Methode wird als zweckdienlich und optimal angesehen.
Amt für Umweltschutz	Das Amt für Umweltschutz befürwortet das Vorhaben: es regt an, Massnahmen für die ev. vorhandenen Amphibien und Flusskrebse sowie Fische zu ergreifen. Hierzu wurde Kontakt mit den entsprechenden Personen aufgenommen.

Die Arbeiten sollen im Februar 2010 in Angriff genommen werden.

Dem Antrag liegen bei

- Kostenschätzung
- Referenzbestätigung Fa. Aquamarine Technologies AG, Rümlang v. 15.12.2009
- Sytembeschreibung der Fa. Aquamarine Technologies AG, Rümlang v. 15.12.2009
- Offerte der Fa. Aquamarine Technologies AG, Rümlang v. 15.12.2009
- Situationsplan Speckigraba Nord „Ausführungsplan“
- Orthophoto 1:1000

Antrag

Der Gemeinderat beschliesst

1. Genehmigung des vorliegenden Projektes „Entschlammung Biotop Speckigraba Nord“.
2. Genehmigung des entsprechenden Kredites in Höhe von CHF 100'000.--.
3. Vergabe der Arbeiten für die Schlammferrnung an die Firma Aquamarine Technologies AG, Rümlang, zum Offertbetrag in Höhe von CHF 68'971.60.

Erwägungen

Diese Vorgehensweise war bislang nur für grössere Anlagen bekannt, für diese Grössenordnung handelt es sich um ein neues Produkt. Das Vorgehen ist aus ökologischer Sicht zu begrüssen, da es schonend arbeitet. Bei solchen Biotopen kann die Gemeinde nicht mehr alleine bestimmen, was getan wird, sondern der Staat hat ein grosses Mitspracherecht.

Es werden rund 1'000 m³ Schlamm entnommen, der dann auf rund 200 m³ eintrocknen wird.

Es soll die Menge geprüft werden. Wenn weniger entnommen wird, soll weniger zu zahlen sein, d.h. die Arbeitsvergabe soll nicht mit einer Pauschale, sondern nach Ausmass vorgenommen werden.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

8 Strassen- und Werkleitungsausbau Poststrasse, Markt- platz - Steckergass / Genehmigung Nachtragskredit

Ausgangslage

An seiner Sitzung vom 17. Dezember 2008, Trakt. 295, genehmigte der Gemeinderat das Projekt „Strassen- und Werkleitungsausbau Poststrasse, Marktplatz bis Steckergass“ und den entsprechenden Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 2'500'000.--.

Die Arbeiten wurden im Frühjahr 2009 ausgeschrieben und vergeben. Beim aktuellen Ausbau werden Mehrkosten in Höhe von CHF 175'000.-- erwartet; dies entspricht einem Mehraufwand von ca. 7%. Dabei handelt es sich vorwiegend um Aufwände bei Anpassungen, die erst im Nachgang zur offiziellen Kreditgenehmigung ausgearbeitet werden konnten. Weitere zusätzliche Aufwendungen entstanden und entstehen aufgrund von geotechnischen Baugrundverbesserungen und dem nachträglichen Beschluss betreffend der Änderung der Befestigungsart bei der Einfahrt der Parkgarage.

Die Begründung der Mehrkosten sind im vorliegenden Änderungsantrag detailliert aufgeführt.

Dem Antrag liegt bei

- Änderungsantrag Nr. 1 „Poststrasse, Marktplatz - Steckergass“

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt den Nachtragskredit in Höhe von CHF 175'000.-- für den Strassen- und Werkleitungsausbau Poststrasse, Marktplatz - Steckergass.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

13 Erdbebenkatastrophe in Haiti, Spende der Gemeinde Schaan

Ausgangslage

In Haiti hat sich am 12. Januar 2010 ein schweres Erdbeben mit gemäss neuesten Schätzungen rund 200'000 Toten ereignet. Haiti gehört zu den ärmsten Ländern der Erde und ist in höchstem Masse auf ausländische Hilfe, materiell wie finanzieller Art, zur Bewältigung dieser Katastrophe angewiesen. Die F.L. Regierung spendet für den Wiederaufbau CHF 200'000.--. Am Donnerstag, 21. Januar 2010 findet ein "Spendentag" statt, der von den liechtensteinischen Medien in Zusammenarbeit mit dem Liecht. Roten Kreuz durchgeführt wird.

Im Angesicht dieser humanitären Katastrophe beantragt die Gemeindevorsteherung, einen Beitrag der Gemeinde Schaan an diese Hilfe zu beschliessen.

Beschlussfassung

1. Der Antrag wird auf die Traktandenliste aufgenommen.
2. Der Gemeinderat beschliesst, zweckgebunden für die Erdbebenkatastrophe in Haiti einer Hilfsorganisation CHF 50'000.-- als Spende zukommen zu lassen und genehmigt den entsprechenden Nachtragskredit. Es sind die Verwaltungskosten zu klären, die Vergabe erfolgt danach durch den Gemeindevorsteher.

Abstimmungsresultat (12 Anwesende)

1. ohne formelle Abstimmung
2. einstimmig

Schaan, 12. Februar 2010

Gemeindevorsteher: _____