

**Protokollauszug über die Sitzung des
Gemeinderates vom 30. Juni 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, Leiter Gemeindebauverwaltung

Zeit: 17.00 - 18.40 Uhr

Ort: Gemeinderatszimmer Rathaus Schaan

Sitzungs-Nr. 9

Behandelte
Geschäfte: 139 - 148

Protokoll: Uwe Richter

139 Genehmigung des Protokolls der Gemeinderatssitzung vom 16. Juni 2010

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Das Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 16. Juni 2010 wird genehmigt.

140 Stellenbesetzung Gemeindegassier

Beschlussfassung

Andreas Jehle, In der Egerta 4, 9494 Schaan, wird als Gemeindegassier angestellt.

142 Stellungnahme zur Implementierung des Mobilitätskonzeptes 2015 in den Landesrichtplan

Ausgangslage

Mit Schreiben vom 28. April 2010 sucht die Stabsstelle Landesplanung des Fürstentums Liechtenstein um eine Stellungnahme zur Implementierung des Mobilitätskonzeptes 2015 in den Landesrichtplan an.

Die einzelnen Punkte weisen verschiedene Koordinationsstände auf:

Festsetzungen: Sie zeigen auf, wie raumwirksame Tätigkeiten und Vorhaben aufeinander abgestimmt sind. Die Sache ist auf Stufe der Richtplanung im Grundsätzlichen klar und unbestritten (Einigkeit der beteiligten Stellen; Details auf der nachgeordneten Planungsebene lösbar).

Zwischenergebnisse: Sie zeigen auf, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine unzeitgerechte Abstimmung zu erreichen.

Vororientierungen: Noch nicht abstimmungsreife oder generelle Vorstellungen zu Vorhaben, die erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben könnten. Vorhaben, die sachlich und/oder räumlich noch nicht so konkret sind, dass die Auswirkungen ermittelt bzw. die weiteren Schritte für die Abstimmung festgelegt werden können.

Die Ortsplanungskommission hat die Anpassungsvorlage geprüft und eine Stellungnahme für das Schaaner Gemeindegebiet erarbeitet, welche dem Gemeinderat zur Genehmigung unterbreitet wird.

Stellungnahme der Ortsplanungskommission für das Schaaner Gemeindegebiet

1. Plan: Streichungen von Richtplanaussagen im Gesamtrichtplan

Im Schaaner Gemeindegebiet sind gegenüber der geltenden Fassung des Gesamtplanes folgende Streichungen von Richtplanaussagen vorgesehen:

1.1 Portal zum Tunnel für motorisierten Individualverkehr zur Verkehrsentslastung im Gebiet „Äusseres Gamander“

Diese Streichung ist sehr sinnvoll, da eine Tunnelumfahrung für den Nendeln-Vaduz-Verkehr wenig Entlastung des Schaaner Siedlungsgebietes und sehr hohe Kosten gebracht hätte. Für den Ziel- und Quell- wie auch Binnenverkehr hätte eine solche Umfahrung nichts gebracht.

1.2 Aufhebung des vorgesehenen Bahnhofes /
Haltestelle im nordöstlichen Bereich des alten Riets

Der Gemeinderat von Schaan hat sich klar für zwei Haltestellen im Industriegebiet festgelegt und erachtet diese Streichung als nicht zielführend.

Diese Aufhebung mag „bahntechnisch“ als Beschleunigungsstrecke und zur Einhaltung des Halbstunden-Taktes zielführend sein. Hinsichtlich der Nutzerattraktivität und damit der Effizienz der S-Bahn ist diese Streichung nicht sinnvoll. Es fragt sich, was schliesslich wichtiger ist: Der Halbstunden-Takt oder die Beförderung eines möglichst grossen Teils der in der Schaaner Gewerbezone 2 beschäftigten Menschen morgens, mittags und abends.

2. Plan: Vorschlag für Ergänzungen

2.1 Entlang der Bahnlinie vom Bahnhof Schaan nach Nendeln
Raumbedarf für Ausbau Doppelspur

Objektblatt Nr. V.3
Siehe 3.9

2.2 Bahnhaltestelle im Forst
Zusätzlich Bike-and-Ride-Anlage sowie Flächenreserve für Siedlungsentwicklung „Arbeiten“ (in der Gewerbezone 2)

Ein „Radständer“ bei der Bahnhaltestelle Forst mag sinnvoll sein. Es ist jedoch kaum davon auszugehen, dass die Mitarbeiter der Hilti AG und andere dort längerfristig angesiedelte Betriebe angesichts der kurzen Wegdistanzen vom Bahnhof zu ihrem Arbeitsort mit dem „Fahrrad“ fahren. Die Überlegung, mit dieser Bike-and-Ride-Anlage, die Arbeitsplätze der Gewerbezone Im alten Riet zu versorgen, ist fragwürdig. Es wäre zielführender, die ursprünglich dort geplante Haltestelle zu realisieren und entsprechend auszustatten. Gemäss rechtskräftigem Richtplan zur Ortsplanung ist das Gebiet „Undera Forst“ als Gewerbezone 2 festgelegt und auch teilweise so zониert. Zudem besteht bereits ein genereller Richtplan für die Überbauung. Dies sollte grundsätzlich im Landesrichtplan als „Bestand“ vermerkt werden.

2.3 Westlich der Hilcona (Gebiet Fukseri)
Reservefläche für Siedlungsentwicklung „Arbeiten“ (im Übrigen Gemeindegebiet)

Diese Option sieht der Richtplan zur Ortsplanung langfristig bereits vor.

2.4 Am westlichen Siedlungsrand im Gebiet Weslewolf/Zollstrasse
zusätzlich Bike-and-Ride-Anlage (in der Landwirtschaftszone)

Diese Massnahme erscheint sinnvoll, wenngleich dieses Gebiet nach rechtskräftigem Zonenplan in der Landwirtschaftszone liegt.

2.5 Im Zentrumsgebiet entlang der Zollstrasse bis ins Loma, entlang der Landstrasse nach
Vaduz bis zum Laurentiusbad sowie entlang der Feldkircher Strasse bis zur Plankner
Strasse ist die Busspur geplant oder zu überprüfen. (Diese Planvorgabe korrespondiert
mit den Objektblättern Nr. V.4 u. V.5)

Die Schaaner Ortsplanung erachtet es als weder zielführend noch durchführbar, die bestehenden Strassenquerschnitte im Zentrumsgebiet soweit aufzuweiten, dass zusätzlich eine Busspur oder gar Busspuren möglich werden. Dies würde ortsbaulich unverträgliche „Schneisen“ ergeben, die aus psychologischer Sicht eine starke Trennwirkung hätten. Der generelle Schaaner Verkehrsrichtplan sieht daher eine Entlastung des Zentrumsgebietes von all jenem Verkehr, der dort weder sein „Ziel“ noch „Quelle“ hat, vor. Durch diese Entlastung wird sich wieder eine Verkehrsverflüssigung ergeben, die eine Führung der Busse auf den bestehenden Strassentrassen ermöglicht. Vorstellbar wären zusätzliche Busspuren im Zusammenhang mit Pfortneranlagen ausserhalb des Siedlungsgebietes. Der Richtplan „Strassen im Zentrum“ bzw. die bereits zum Teil erstellte Poststrasse wie auch der rechtskräftige Überbauungsrichtplan für den Abschnitt „Im Loch-Mühleholz“ sehen keine zusätzliche Busspur vor. Es ist befremdlich, dass weder der generelle Schaaner Verkehrsrichtplan noch die verschiedenen Überbauungsrichtpläne für Strassen von den Richtplanverfassern zur Kenntnis genommen wurden. Diese Richtpläne sind behördenverbindlich von der Regierung genehmigt worden.

2.6 Südlich der Zollstrasse Gebiet „Loma/Wesa“
Flächenreserve für güterverkehrsintensive Betriebe (in der Landwirtschaftszone)

Die Gemeinde Schaan erachtet dies nicht als zielführend. Die Industrie- und Gewerbebetriebe von Schaan sind kompakt entlang der Bahnlinie angeordnet. Ein zusätzliches Industrie- und Gewerbegebiet an der Zollstrasse ist ortsplannerisch nicht erwünscht und auch aus der Sicht des Grundwasserschutzes nicht zielführend. Zudem wird die Ansiedlung von zusätzlichen „güterverkehrsintensiven“ Betrieben in Schaan nicht als sinnvoll erachtet.

**3. Verkehrsplanerische Richtplanaussagen im bestehenden Gesamtrichtplan, die be-
lassen wurden**

3.1 Park-and-Ride-Anlage nördlich des Industriezubringers nahe der Benderer Strasse (im
Übrigen Gemeindegebiet)

Diese Anlage erscheint langfristig zielführend. Die zonenrechtliche und eigentümerrechtliche Frage wie auch die konkrete Umsetzung sind dannzumal zu klären.

3.2 Park-and-Ride-Anlage im Besch im Bereich der Hilti AG, Werk II (ebenfalls im Übrigen Gemeindegebiet)

Diese Anlage erscheint langfristig zielführend. Die zonenrechtliche und eigentümerrechtliche Frage wie auch die konkrete Umsetzung sind dannzumal zu klären.

3.3 Park-and-Ride-Anlage im Gebiet Weslewolf an der Zollstrasse (im Übrigen Gemeindegebiet)

Diese Anlage erscheint langfristig zielführend. Die zonenrechtliche und eigentümerrechtliche Frage wie auch die konkrete Umsetzung sind dannzumal zu klären.

3.4 Benderer Strasse ab Nordgrenze Industriegebiet bis Lindaplatz sowie Landstrasse ab Lindaplatz bis südliche Gemeindegrenze
Korridor für öffentlichen Verkehr zur Verkehrsentslastung innerhalb des Siedlungsgebietes (Attraktivitätssteigerung)

Wie bereits zu Punkt 2.5 festgestellt, wird die Schaffung von zusätzlichen Busspuren innerhalb des Siedlungs- und insbesondere des Zentrumsgebietes weder als möglich noch zielführend erachtet. Findet eine Entlastung des motorisierten Individualverkehrs statt, kann der ÖV auf den bestehenden Strassentrassen geführt werden und die Strasse zudem noch für den Langsamverkehr attraktiver gestaltet werden.

3.5 Zentrumsgebiet
Hinweis: von ortsfremden Verkehr zu entlastendes Zentrum

Diese Richtplanaussage entspricht der Schaaner Ortsplanung vollumfänglich.

3.6 Benderer Strasse gegen Norden ab Gewerbezone 2
Korridor für öffentlichen Verkehr zur Verkehrsentslastung ausserhalb des Siedlungsgebietes (genaue Lage noch zu definieren).

Diese Richtplanaussage ist ziemlich unklar und stellt allenfalls eine langfristige Option dar.

3.7 Das Entlastungsstrassen-Trasse ab Feldkircher Strasse bis „Im Loch“ ist als Raumbedarf für Ersatzstrassen eingezeichnet. Für die Verlängerung dieses Trassees ist ein Korridor für öffentlichen Verkehr und/oder motorisierten Individualverkehr ausserhalb Siedlungsgebiet (genau Lage noch zu definieren) vorgesehen.

Der zwischenzeitlich vom Volk beschlossene Industriezubringer wird weder graphisch noch inhaltlich berücksichtigt. Die Möglichkeiten einer wesentlich effizienteren Erschliessung der Gewerbezone 2 mit dem Bus sollte berücksichtigt werden.

3.8 Die Landstrasse nach Vaduz ist ab der St. Peter-Kreuzung mit einer Signalisation versehen. „Aufwertung von Ortsdurchfahrten für Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr in Zusammenhang mit einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs“.

Voraussetzung für diese Massnahme ist eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs.

3.9 Raumbedarf für Bahntrasse vom Undera Forst, entlang des Windschutzstreifens, durch das Meder bis zum Rheindamm (Nordzufahrt Bahnhof Buchs). (Diese Planvorgabe korrespondiert mit dem Objektblatt Nr. V.3)

Der Schaaner Gemeinderat hat bereits vor Jahren beschlossen, dass diese Option weiterverfolgt und stärker in die gegenständlichen Überlegungen einbezogen werden soll. Die Realisierung einer S-Bahn im Halbstunden-Takt wie auch der Ausbau der Gleisanlagen auf Doppelspur steht hier in einem sehr direkten Zusammenhang. Es wäre durchaus überprüfenswert die Bahnlinie in Schaan überhaupt nach Norden zu verlegen und damit die Gefahrgüter- wie auch die Bahnlärmemissionsproblematik zu lösen. Da die S-Bahnanbindung nach Vaduz ohnehin ab Schaan über den LBA-Bus erfolgt, fragt sich, ob dieser Umstieg nicht auch schon im Gebiet Schaaner-Forst erfolgen könnte. Eine zweispurige Führung der Bahnlinie wie auch eine Nordeinfahrt in den Bahnhof Buchs würde damit weit einfacher und kostengünstiger möglich.

4. Folgende Objektblätter des Landesrichtplans wurden angepasst und ergänzt

Dabei ergeben sich für Schaan folgende wichtige Aussagen:

4.1 Sachgebiet Verkehr / Radwegnutzung
Objektblatt Nr. V.2

In Schaan, dem zentralen Verkehrsknotenpunkt, soll ein sicheres und sehr attraktives innerörtliches Fuss- und Radwegnetz angestrebt werden.

(Festsetzung)

Folgende Lücke im Radwegnetz ist zu schliessen:

- Strecke durch das alte Riet in Schaan (bisher)
- Strecke durch das Zentrum von Schaan von Schaan-Forst bis zur Landstrasse

(Festsetzung)

Die Zentrumsplanung entspricht dieser Zielsetzung in einem sehr hohen Mass. Für den Ausbau des Radwegnetzes durch das „alte Riet“ liegt ein Konzept vor, ebenso für die Strecke Zentrum bis Forst.

4.2 Sachgebiet Verkehr / Bahn
Objektblatt Nr. V.3

Das Land Vorarlberg zieht in Erwägung, die Südeinfahrt Feldkirch langfristig zu realisieren. Mit diesem Ausbau würde der Kreuzungspunkt der Zugkompositionen gegen Süden verschoben. Für die Weiterführung der Doppelspur bis nach Schaan ist der entsprechende Raum langfristig freizuhalten.

(Vororientiert)

Diese Massnahme würde ortsplanerische Vorkehrungen erfordern. (Siehe hierzu auch Punkt 3.9)

Zur Gewährleistung der Option einer Nordeinfahrt in den Bahnhof Buchs ist das dafür notwendige Trasse räumlich zu sichern.

(Zwischenergebnis)

4.3 Sachgebiet Verkehr / Bus
Objektblatt Nr. V.4

Die Busspur in Schaan aus Richtung Buchs wurde geprüft und aufgrund der Ergebnisse verworfen. Der entsprechende Raum soll dennoch freigehalten werden. Gleiches gilt für allfällige Busspuren aus Richtung Vaduz sowie aus Richtung Nendeln. Die Prüfung bezüglich der Realisierung dieser Busspuren soll in Angriff genommen werden.

(Festsetzung)

Siehe hierzu Punkt 2.5

4.4 Sachgebiet Verkehr / Verkehrskorridore
Objektblatt Nr. V.5

Entlang der Verkehrsachsen sind Räume für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr zu reservieren.

Auf den Achsen Schaan-Vaduz-Triesen und Nendeln-Eschen-Bendern sind im Bereich der Hauptverbindungsstrassen innerhalb des Siedlungsgebietes Räume für den öffentlichen Verkehr zu sichern.

(Vororientiert)

Siehe hierzu Punkt 3.6

Auf den Achsen Schaan-Vaduz-Triesen und Nendeln-Eschen-Bendern sind ausserhalb der Siedlungsgebiete Korridore als alternative Verbindungen für den öffentlichen Verkehr und für den motorisierten Individualverkehr vorzusehen.

(Vororientierung)

Siehe hierzu Punkt 3.6

4.5 Sachgebiet Verkehr / Motorisierter Individualverkehr
Objektblatt Nr. V.6

Bestehende Parkieranlagen in Vaduz, Schaan und Nendeln sollen prioritär als Park-and-Ride-Anlagen genutzt werden. Eine weitere Park-and-Ride-Anlage ist in Bendern anzustreben.

(Festsetzung)

In Schaan besteht derzeit keine Parkplatzanlage, die durch ihre Lage für Park-and-Ride genutzt werden könnte. Die bestehenden innerörtlichen Plätze werden für Mitarbeiter, Besucher und Kunden der umliegenden Geschäfte, Arbeitsstätten u.ä. benötigt und sind hierzu in vielen Fällen heute schon nicht mehr ausreichend. Nicht wenige Parkplätze befinden sich zudem auf Liegenschaften, die kurz oder lang überbaut werden und damit zusätzliche Parkplatzbedarf generieren werden. Es wäre angesichts der Kleinheit und damit guten Überschaubarkeit des Landes zielführend, wenn solche Festsetzungen erst dann erfolgen würden, wenn deren Durchführbarkeit auch überprüft worden ist.

4.6 Sachgebiet Verkehr / Anschlusspunkte
Objektblatt Nr. V.8

Durch die geplanten und z.T. bereits umgesetzten Massnahmen bezüglich Bahn und Bus wird Schaan zum prioritären Anschlusspunkt innerhalb der Landesgrenzen. Für den Anschluss im angrenzenden Ausland ist die Ausrichtung auf Feldkirch und Sargans voranzutreiben.

(Zwischenergebnis)

4.7 Sachgebiet Siedlung / Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung
Objektblatt Nr. S.1

Zur besseren Koordination mit der Angebotsplanung des Verkehrs - namentlich des öffentlichen Verkehrs – sind Siedlungsgebiete mit verdichteter Nutzung aufzuzeigen.

Siedlungsverdichtungen sind im Umfeld der Bahn-Haltestellen anzustreben.

Dies kann dem seit 1995 rechtskräftigen Richtplan für das Zentrumsgebiet entnommen werden. Weitere Gebiete mit verdichteter Siedlung im Umfeld von Bahnhaltstellen sind geplant.

Bei Neueinzonungen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossene oder zumindest gut zu erschliessende Gebiete zu bevorzugen. Namentlich soll die Siedlungsentwicklung bezüglich Wohnen entlang der Hauptachsen des öffentlichen Bahn- und Busverkehrs erfolgen.

(Festsetzung)

4.8 Sachgebiet Siedlung / Bauland für Industriebetriebe (emissionsstarke Betriebe)
Objektblatt Nr. S.3

Planungsgrundsatz:

Entwicklungsschwerpunkte sind in Schaan, Schaan-Forst, Nendeln und Mauren. Güterverkehrsintensive Logistikfirmen sind prioritär in der Nähe der Autobahnanschlüsse, also in Schaan, Bondern und Ruggell anzusiedeln.

Schaan soll als möglicher Standort für güterintensive Logistikfirmen gestrichen werden, da wie bereits unter Punkt 2.6 erwähnt, hierfür ortsplanerisch wie auch wirtschaftspolitisch kein Interesse besteht.

5. Grundzüge der räumlichen Entwicklung (Textteil) / 5 Siedlung und 7 Verkehr

Die Kapitel 5 und 7 des Landesrichtplanes „Grundzüge der räumlichen Entwicklung“ wurde ebenfalls angepasst, wobei diese Aussagen weitgehend bereits den oben beschriebenen Richtplan wie auch den Objektblättern entnommen werden könnten.

Erwähnenswert ist unter Punkt 7.3 „Massnahmen Motorisierter Verkehr“ der folgende, neue Hinweis unter „Massnahmen Motorisierter Verkehr“:

„in Zusammenhang mit den überlasteten Gebieten Raum für Ersatzstrassen und Tunnelportale freihalten“, was begrüsst wird.

Bisher scheint dies nicht als erforderlich betrachtet worden zu sein.

Die Freihaltung von Tunnelportalen ist nicht mehr notwendig (Fehler), da diese im Richtplan gestrichen wurden.

Dem Antrag liegt bei:

- Schreiben Stabsstelle Landesplanung vom 28. April 2010 und 21. Juni 2010
- Vernehmlassungsvorlage Landesrichtpläne mit Abänderungen (Streichungen rot, neue Inhalte grün), Objektblätter mit Abänderungen gelb

Antrag

Die Stellungnahme zur Implementierung des Mobilitätskonzeptes 2015 in den Landesrichtplan betreffend das Schaaner Gemeindegebiet wird genehmigt und der Stabsstelle Landesplanung zugestellt.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird durch Edi Risch über das Traktandum informiert. Dabei werden folgende Punkte besprochen:

- Die Bearbeitung war durch die enge Terminierung (14 Tage) und die mangelnde Qualität und Grösse der Pläne schwierig. Beim ersten Landesrichtplan fand ein Austausch statt.

Die rechtskräftigen Teile der Schaaner Planung können nicht einfach weg gelassen werden.

- Die Streichung der Tunnel-Portale ist zu begrüssen.
- Das Weglassen der Haltestelle Bahn in der Industriezone wird nicht befürwortet, an dieser Haltestelle soll fest gehalten werden.
- Im Mobilitätskonzept ist ein Doppelspurausbau der Bahn von Richtung Feldkirch bis zum Bahnhof vorgesehen. Der Jahrzehnte alte Gemeinderatsbeschluss, dass die Verlegung der Bahnlinie (Nordeinfahrt Buchs) angestrebt werden solle, ist aufgenommen. In diesem Zusammenhang ist die Idee entstanden, den Umstieg im Öffentlichen Verkehr bereits in der Industriezone vorzunehmen. Es ist bereits jetzt vorhersehbar, dass mit der künftigen S-Bahn und dem Halbstundentakt Probleme bei der Bahnquerung entstehen werden. Ein Gemeinderat bekundet im Verlaufe der Diskussion Mühe mit einer solchen Platzierung der Umsteigezone, da dann die Zukunft des Bushofes offen sei.
Es wird entgegnet, dass die Hauptzahl der Arbeitsplätze in der Industriezone besteht, im Zentrum sind nur Arbeitsplätze entlang der Hauptstrasse. Es könnte von der Umsteigezone her ein „Zulieferer“ ins Zentrum geführt werden.
- Die Verlegung des Bahntrasses soll geprüft werden. Falls sie nicht sinnvoll ist, kann dies fest gestellt werden, sonst wird dieses Thema immer wieder auftauchen.
- Zum Thema S-Bahn und Individualverkehr werden im Herbst Messungen durchgeführt. Eventuell ergeben sich dann neue Erkenntnisse und Lösungsmöglichkeiten.
- Die Einarbeitung von Park-and-Ride-Stationen wird begrüsst.
- Für die eingearbeiteten Busspuren besteht kein Platz, sie widersprechen allen Konzepten der Gemeinde Schaan. Der Bus soll auf dem Strassentrassée verkehren, statt dessen soll der Individualverkehr verlagert oder verringert werden. Es sollen keine „Schneisen“ für den motorisierten Verkehr geschlagen werden. Vorteilhafter sind Pfortneranlagen. Solche werden zu erstellen sein, wenn die S-Bahn kommt.
- Die Stellungnahme befürwortet die Busspur bis an die Siedlungsgrenze, nicht aber die Weiterführung.
- Es wird erwähnt, dass im Mobilitätskonzept Bedacht auf den ÖV genommen wird, dennoch aber Entlastungsstrassen eingebaut sind. Dies sei doch widersprüchlich.
- Die Ortsplanungskommission begrüsst diese Entlastungsstrassen, die bislang nicht aufgenommen waren. Im Landesrichtplan geht es nicht um Details, sondern um Grundsätze. In einem Richtplan geht es um „raumwirksame“ Themen. So soll z.B. in einem Zentrumsbereich der Raum gesichert werden, auch wenn nicht direkt Umsetzungspläne für Massnahmen bestehen.
- Die Entlastungsstrasse ist rechtskräftig. Deshalb wird dort, wo es möglich ist, Raum gesichert. Wenn dies nicht gemacht wird, wird dieser Raum, d.h. Boden, eventuell auf einmal anderweitig genutzt.
- Park-and-Ride-Anlagen wurden in den Landesrichtplan aufgenommen, um ein Bild davon zu haben, wo diese zu stehen kommen sollen, wenn sie einmal benötigt werden. Mit einem Richtplan kann eine Gemeinde bzw. das Land offen für alles sein, man verbaut sich damit nichts. Details werden bei der konkreten Ausführung geplant.
- Die Ansiedlung güterintensiver Logistikbetriebe an der Zollstrasse wird abgelehnt. Es sollen neben der Post AG nicht weitere Speditionen angezogen werden, die Mehrverkehr generieren.

Während der Diskussion ohne weitere Anwesende werden folgende Punkte erwähnt:

- Eine Busspur, wie sie im Landesrichtplan aufgeführt ist, soll in Schaan nicht entstehen. Derzeit wird die Chance genutzt, die Strasse zurückzubauen und optisch gut zu gestalten.
- Mit Pförtneranlagen wird keine separate Busspur notwendig. Diese benötigen zwar auch Platz, wobei aber das Ausmass noch offen ist.
- Pförtneranlagen werden künftig notwendig werden.

Beschlussfassung (9 Ja, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

143 Sofortmassnahmen Reduktion Fremdverkehr in den Wohnquartieren Tröxle, Bahnstrasse, Im Malarsch / Beschlussfassung weiteres Vorgehen

Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der Genehmigung des Industriebüchlers 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 Industriebüchlers erfolgen. Der Gemeinderat behandelte diesen Vorschlag an der Sitzung vom 01. Juli 2009, Trakt. Nr. 143, und stellte ihn zur Überarbeitung zurück.

An der Sitzung vom 20. Januar 2010, Trakt. Nr. 5, wurde ein Konzept zur Verkehrsberuhigung in den Gebieten Tröxle, Bahnstrasse und Im Malarsch vorgestellt. In diesem Konzept wurden Betonfertigteile für die Fahrbahneinengungen vorgeschlagen, welche ohne grössere Baumassnahmen installiert werden könnten. Gleichzeitig waren auch Vertikalversätze in den Fahrbahnen vorgesehen. Mit Eisenpollern sollte ein Ausweichen und somit das Befahren des Trottoirs verhindert werden. Die Kosten für diese Massnahmen wurden auf CHF 240'000.-- geschätzt.

An dieser Sitzung fasste der Gemeinderat folgenden Beschluss:

Mit der Inbetriebnahme des Grosskreisels 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 Quartiereingängen, allenfalls Versätze u.a.) umgesetzt.*

Gemäss Beschluss vom 20. Januar 2010 wurde eine „Arbeitsgruppe Verkehr“ eingesetzt; diese setzt sich vorerst zusammen aus den Mitgliedern der Baukommission, der Gemeindepolizei und Vertretern der Gemeindebauverwaltung.

Das in der Sitzung vom 20. Januar 2010 vorgestellte Konzept vom Dezember 2009 für die Wohngebiete Malarsch, Bahnstrasse und Tröxle wurde in der Folge neu überarbeitet. Im überarbeiteten Konzept vom Juni 2010 werden 3 Massnahmen vorgeschlagen:

- Poller zum Schutz der Fussgänger auf dem Trottoir
- Fahrbahnverengungen
- Vertikale Schwellen als Eingangspforte

Poller zum Schutz der Fussgänger auf dem Trottoir

Um ein Befahren der Trottoire zu verhindern, sollen Poller (insgesamt ca. 100 Stk.) entlang der Trottoire eingesetzt werden. Diese werden so positioniert, dass Ein- und Ausfahrten von Liegenschaften nicht behindert, gleichzeitig aber die neuralgischen Stellen optimiert werden. Anstatt der üblichen Stahlpoller (Typ Vaduz) sollen Kunststoffpoller eingesetzt werden; diese sind preislich günstiger.

Fahrbahnverengungen

Wie im Konzeptplan ersichtlich, sollen an neuralgischen Stellen zusätzlich Fahrbahnverengungen (insgesamt 7 Stk.) mittels vorfabrizierten, eingefärbten Naturkautschukelementen erstellt werden, die den Strassenkörper einengen. Diese sind gegenüber Betonfertigteilen preisgünstiger.

Vertikale Schwellen als Eingangspforte

Bei den Einmündungen der beiden Strassen sollen vertikale Schwellen (insgesamt 4 Stk.) eingesetzt werden, die zum einen die Fahrgeschwindigkeit reduzieren, zum anderen auch klar im Zusammenspiel mit Fahrbahnverengungen den Eintritt in die Erschliessungsstrasse anzeigen; diese Schwellen bestehen ebenfalls aus vorfabrizierten, eingefärbten Naturkautschukelementen.

Die Gesamtkosten für diesen Verkehrsberuhigungsmassnahmen belaufen sich auf CHF 117'000.-- und sind somit kostengünstiger als im ersten Konzept (CHF 240'000.--).

Um dem Gemeinderat die Möglichkeit einer Staffelung dieser Massnahmen zu geben, werden die Kosten für die Massnahmen einzeln erfasst.

Die Kosten für die einzelnen Elemente ergeben sich wie folgt:

- | | |
|---|-------------------|
| • Fahrbahnschwellen (4 Vertikalschwellen Typ Mabilec) | ca. CHF 17'000.-- |
| • Fahrbahneinengungen (7 Einengungen Typ Mabilec) | ca. CHF 45'000.-- |
| • Poller entlang Trottoir (100 Poller Typ Mabilec) | ca. CHF 55'000.-- |

Die Kosten für diese Sofortmassnahmen sind im Budget 2010 nicht vorgesehen; für die sich je nach Ausbau der gewählten Elemente ergebenden Kosten ist ein Nachtragskredit auf den Voranschlag 2010 zu beantragen.

Dem Antrag liegen bei:

- Kopie Gemeinderatsprotokoll vom 01. Juli 2009, Trakt. Nr. 143
- Kopie Gemeinderatsprotokoll vom 20. Januar 2010, Trakt. Nr. 5
- Planmappe „Verkehrsberuhigungsmassnahmen Bahnstrasse / Im Malarsch
- Kostenschätzung
- Poller Typ Mabilec

Antrag

Die Gemeindebauverwaltung beantragt die Beschlussfassung über das weitere Vorgehen:

1. Genehmigung der vorliegenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen Bahnstrasse und Im Malarsch.
2. Festlegung des Ausbaustandards, resp. der Elemente der Verkehrssicherungsmassnahmen.
3. Festlegung des zeitlichen Ausbaus der Sofortmassnahmen.
4. Genehmigung eines Nachtragkredites auf den Voranschlag 2010 (bei Realisierung von Massnahmen im Jahr 2010) in Höhe der sich ergebenden Kosten des gewählten Ausbaues der Verkehrsberuhigungsmassnahmen.

Erwägungen

Während der Diskussion mit Edi Risch wird erwähnt, dass die Baukommission der Meinung war, dass dieses Geschäft noch zurückgestellt werden solle. Zuerst solle das Gesamtverkehrskonzept erarbeitet werden.

Während der Diskussion ohne weitere Anwesende werden folgende Punkte besprochen:

- Ein Gemeinderat regt an, zu warten, bis der Grosskreisel in Betrieb ist.
- Ein Gemeinderat ist der Meinung, dass erst Massnahmen beschlossen werden, wenn der Industriebzubringer erstellt ist.
- Der Gemeinderat hat am 20. Januar 2010 folgenden Beschluss gefasst:

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 Quartier-
eingängen, 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 be-
lasteten Quartieren.*
- *Sollte sich herausstellen, dass sich durch den Industriebetrieb der Schleichver-
kehr in den Quartieren nachweislich erhöht, werden zeitlich beschränkte Fahrver-
bote installiert.*

- Ein Gemeinderat stellt den **Antrag**, die Massnahmen zurück zu stellen und zuerst das Gesamtverkehrskonzept auszuarbeiten. Anschliessend sollen diese Quartiere als erste bearbeitet werden.
- Für Massnahmen gibt es verschiedene Möglichkeiten, von kleineren bis zu grossen.
- Auf Ende des Jahres wird der Grosskreisel in Betrieb gehen. Eventuell können dann geringere Massnahmen umgesetzt werden. Das Funktionieren konnte beim provisorischen Kreisel vor einiger Zeit festgestellt werden.
- Es dürfte gegen Ende Jahr werden, bis das Gesamtverkehrskonzept erarbeitet ist. Bis dann die notwendige breite Abstützung des Konzeptes erreicht ist, werden wohl 1-2 Jahre vergehen. Sofortmassnahmen hingegen können auch zügig umgesetzt werden. So wurden Schwellen auch schon an anderen Orten eingesetzt.
- Soll Tempo 30 nach der Inbetriebnahme des Grosskreisels belassen werden, ist ein neuer Gemeinderatsbeschluss notwendig.
- Zur Wirksamkeit von Pollern bestehen verschiedene Meinungen. Diese müssen zudem im Winter für die Schneeräumung entfernt werden. Dennoch kann damit für wenigstens 8 Monate eine Verbesserung erzielt werden.
In der Bahnstrasse misst das Trottoir in der Breite 1.75 m, das Schneeräumungsfahrzeug 1.40 m, so dass die Poller stehen gelassen werden können.
- Ein Gemeinderat fragt, ob ein schmaleres Gefährt angeschafft werden könne.
Dazu wird geantwortet, dass dies wohl geklärt werden könne. Es müsse die Frage des Aufwandes beachtet werden. So müssen die Trottoirs bei Schneefall bis 07.00 Uhr geräumt sein.
- Ein Gemeinderat befürwortet die Lösung Poller. Schwellen verursachen mehr Lärm, Verengungen animieren zum Schnellfahren.
- Ein Gemeinderat stellt den **Antrag**, jetzt Poller aufzustellen, das Verkehrskonzept fertig zu stellen und bei Notwendigkeit den Verkehr aktiv zu verlagern.
- Es wird erwähnt, dass andere Quartiere nicht vergessen werden sollen, in diesen bestehen bereits entsprechende Befürchtungen.
Dazu wird geantwortet, dass dies ja beschlossen sei. Falls notwendig, könne es in einem neuen Beschluss nochmals hervor gehoben werden.
- Ein Gemeinderat fragt, ob die „Poller-Variante“ auch schon jetzt in anderen Quartieren eingesetzt werden könne, z.B. in der Rebera. Die Lösungen für die weiteren Quartiere können dann ausgearbeitet werden.

- Es wird festgehalten, dass die Anforderungen von Anwohnern auch aus anderen Quartieren kommen werden, z.B. der Egerta. Zudem muss die Frage des Unterhaltes und des Ortsbildes beachtet werden.
- Es wird erwähnt, dass bei einem entsprechenden Beschluss die Poller heuer noch für rund 1 ½ Monate stehen können, d.h. ab September. Es müssen überall Fundamente gestellt werden. Poller können nicht einfach über die gesamte Strassenlänge gestellt werden, es muss Rücksicht auf die Ein- / Ausfahrten genommen werden.
- Andere Quartiere müssen zuerst noch warten, bis das Konzept erstellt ist. In der Rebera z.B. wurde auch schon viel investiert.
- Es wird angeregt, diesen Versuch zur Verbesserung der Sicherheit für die Kinder zu machen mit dem Hinweis, dass bis Ende Jahr das Konzept erstellt wird.

Beschlussfassung (7 Ja, 12 Anwesende)

1. Der Gemeinderat genehmigt Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Bahnstrasse und Im Malarsch.
2. Als Verkehrssicherungsmassnahmen werden Poller aufgestellt. Die Umsetzung hat so schnell wie möglich zu erfolgen.
3. Der Gemeinderat genehmigt dazu einen Nachtragkredit auf den Voranschlag 2010 von CHF 55'000.--.

144 Wanderweg Planken – Nendeln

Ausgangslage

Die Wanderwegverbindung Planken – Nendeln startet auf dem Hoheitsgebiet Planken auf einer Privatparzelle. Der Eigentümer hält darauf Lamas, Zwergponys und weitere Tiere, weshalb die Parzelle eingezäunt und mit zwei Durchgängen versehen war. Nachdem die Wegbenutzer die Türen des öfteren offen stehen liessen, wurde der Zaun geschlossen und mit einer Leiter ausgestattet, damit die Wegbenutzer den Zaun überqueren können.

Dadurch wird der Weg für ältere Menschen, Familien mit Kinderwagen etc. nicht mehr benutzbar.

Die Gemeinde Planken möchte den Weg nun neu über eine gemeindeeigene Parzelle bis an die Schaaner Waldparzelle legen und dann über diese Parzelle mit dem bestehenden Weg verbinden. Damit käme der gesamte Weg auf öffentlichen Boden (Gemeinde Schaan, Eschen und Planken) zu liegen.

Die Forstkommision besichtigte am Donnerstag 10. Juni 2010 zusammen mit Walter Gantner von der Gemeinde Planken und Olav Beck vom Amt für Wald, Natur und Landschaft die neue Linienführung und hat dagegen keine Einwände vorzubringen.

Dem Antrag liegt bei:

- Gesuch der Gemeinde Planken mit Planunterlagen

Antrag

Bewilligung des Gesuches der Gemeinde Planken zur Umlegung des Wanderweges Planken – Nendeln auf Schaaner Hoheitsgebiet gemäss vorliegender Karte.

Erwägungen

Die derzeitige Situation ist nicht ideal. Der Weg ist nicht auf einer „Bikerkarte“ verzeichnet.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

147 Sanierung Trottoirüberfahrten / Kreditgenehmigung und Vergabe der Pflasterungs- und Belagsarbeiten

Ausgangslage

Bei den Strassenausbauten in der Gemeinde Schaan wurde festgelegt, dass die Fussgängerbereiche einheitlich mit einem roten Betonstein gepflästert werden. Diese Pflasterung wurde auch in den Bereichen der Trottoirüberfahrten durchgezogen. Leider traten aber, hauptsächlich im Bereich von schwer mit Verkehr belasteten Trottoirübergängen, Schäden auf.

Dieses Problem wurde in der Baukommission an verschiedenen Sitzungen behandelt; die Baukommission schlug nach Abwägung verschiedener Aspekte (Kosten / Unterhalt / Verkehrsbehinderungen bei Sanierungsarbeiten / Nachhaltigkeit, etc.) vor, die Pflastersteine im Bereich der Trottoirüberfahrten durch einen farbigen Belag zu ersetzen.

Der Gemeinderat beschloss an seiner Sitzung vom 30. September 2009, Trakt. 206, im Herbst 2009 die Pflasterungen bei den Trottoirüberfahrten zu entfernen und mit einem provisorischen Belag zu ersetzen. Im Jahr 2010 sollen mit dem Einbau des roten Belages die Sanierungen der Trottoirüberfahrten Reberastrasse (Kreuzungen Duxgass und Obergass), In der Specki (Einmündung Äscherle) und am Bardellaweg (Einmündung Quaderröfiweg) abgeschlossen werden.

Im Voranschlag 2010 sind für diese Arbeiten ein Betrag von CHF 100'000.-- vorgesehen; das Budget wird mit dem Kostenvoranschlag in Höhe von CHF 83'000.-- eingehalten.

Diese Pflasterungs- und Belagsarbeiten wurden gemeindeintern ausgeschrieben. Die eingegangenen Offerten wurden fachlich und rechnerisch überprüft.

Dem Antrag liegen bei

- Projektmappe „Sanierung Trottoirüberfahrten“ inklusiv Kostenschätzung
- Protokoll des Gemeinderates vom 30.09.2010
- Originalofferten
- Offertöffnungsprotokoll
- Offerteingangsprotokoll
- Offertvergleich

Antrag

1. Der Gemeinderat genehmigt den Kredit für die Sanierung der Trottoirüberfahrten in Höhe von CHF 83'000.--.
2. Der Gemeinderat vergibt die Pflasterungs- und Belagsarbeiten für die Sanierung der Trottoirüberfahrten an die Firma Gebr. Frick AG, Schaan, zum Offertpreis in Höhe von CHF 59'826.15.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende, Arnold Frick bei 2. im Ausstand)

Der Antrag wird genehmigt.

148 SAL und Lindaplatz / Auftragserweiterung Baumeisterarbeiten Seniorentreff und Umgebung

Ausgangslage

Der Seniorentreffumbau im Rathaussaal ist Bestandteil des Verpflichtungskredites Neubau Dorfsaal und Dorfplatz Schaan mit 40.000 Mio. CHF und Umbau und Erdbebenertüchtigung Rathaussaal Schaan mit 2.230 Mio. CHF.

Als letzte Etappe soll nun der Umbau des Seniorentreffs, die Umgebungsarbeiten Rathaussaal Nord und die Umgebungsarbeiten Nebenbauten Ost umgesetzt werden. Die Baumeisterarbeiten wurden als Auftragserweiterung ausgeschrieben. Die Firmen Gebr. Hilti AG und Gebr. Frick AG wurden zur Offertstellung eingeladen. Beide Firmen haben am 17.05.2010 eine Offerte eingereicht.

Die Offertprüfung durch die Architekten Brunhart Brunner Kranz AG hat folgendes ergeben:

1. Gebr. Hilti AG, Schaan mit CHF 324'666.65
2. Gebr. Frick AG, Schaan mit CHF 331'284.75

Im Kostenvoranschlag sind folgende Beträge reserviert:

KV Neubau Dorfsaal und Dorfplatz Schaan	CHF 141'000.--
KV Umbau und Erdbebenertüchtigung Rathaussaal	CHF 136'000.--
Total Kostenvoranschlag Baumeisterarbeiten Seniorentreff Index 2007	<u>CHF 277'000.--</u>

Auf Grund von statischen Problemen kann der für diese Arbeiten vorgesehene Kostenvoranschlag nicht eingehalten werden; der Gesamtkredit wird jedoch nicht überschritten.

Der Auftrag wird als Kostendach vergeben.

Der Beginn der Arbeiten ist auf den 05.07.2010 vereinbart. Der Rohbau soll bis 13.09.2010 beendet sein.

Dem Antrag liegt bei:

- Originalofferten Baumeister

Antrag

Die Auftragserweiterung für die Baumeisterarbeiten Seniorentreff und Umgebung an die Firma Gebr. Hilti AG, 9494 Schaan, im Betrag von CHF 324'666.65 inkl. 7,6 % MwSt. wird genehmigt.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird durch Gemeindevorsteher Daniel Hilti mit Visualisierungen über die Gestaltung des Seniorentreffs informiert. Die vorgeschlagene Lösung ist ein guter Kompromiss zwischen dem Architektenvorschlag und dem finanziell machbaren. Der „alte“ Zustand mit 2 Fenstern wäre der günstigste, ist aber nicht ideal. Mit der vorgeschlagenen Lösung, die leichter und besser bestuhlbar ist, können rund CHF 100'000.-- zum ursprünglichen Vorschlag der Architekten eingespart werden. Der Ein-/Ausgang wird via Windfang eingerichtet, es kann innen und aussen gestuhlt werden. Schiebetüren wären zu teuer, die Bedienbarkeit ist auch aussen gegeben. Zudem entspricht die zusätzliche Eingangstüre dem Wunsch der Arbeitsgruppe Senneri.

Die Beschattung wird durch Sonnenstoren erfolgen, ähnlich den benachbarten Geschäften.

Der Seniorentreff wird Platz für rund 50 - 60 Personen haben. Grössere Veranstaltungen sind z.B. im Kleinen Saal durchzuführen.

Eine Rampe muss für die Behindertengerechtigkeit (Ausgleich des Höhenunterschiedes) erstellt werden.

Die Kosten betragen rund CHF 600'000.--. Die statischen Probleme waren zu Anfang nicht bekannt, können aber gelöst werden. Die Kosten können insgesamt eingehalten werden.

Die Gesamtkosten SAL werden soweit möglich dem Gemeinderat nach den Sommerferien vorgelegt. Derzeit ist von Kosten von rund CHF 40.75 Mio. auszugehen, im Bereich Elektro sind noch Punkte offen. Ziel war, +/- 5 % zum Kostenvoranschlag abzurechnen, derzeit ist ein Plus von lediglich ca. 1.5 - 2 % zu verzeichnen. Dies kann über die Teuerung abgefangen werden.

Es sind Messungen bei der Frischluftzufuhr vorgenommen worden. Es entspricht noch nicht alles den Normen, was v.a. auf das BHKW bzw. dessen Einstellungen zurück zu führen ist. Allenfalls ist der Kamin höher zu bauen, was statisch möglich ist.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

149 SAL und Lindaplatz / Arbeitsvergaben Elektroanlagen Seniorentreff

Ausgangslage

In Anlehnung an das Gesetz vom 19. Juni 1998 über die Vergabe von öffentlichen Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträgen unterhalb der Schwellenwerte wurde folgende Arbeitsgattung nach dem Direktvergabeverfahren ausgeschrieben:

BKP 230 Elektroanlagen

Der Eingabetermin der Offerten war auf Montag, 17. Mai 2010, 17.00 Uhr, festgelegt. Die Offertöffnung erfolgte am Dienstag, 18. Mai 2010 in der Gemeindebauverwaltung.

Die Offerten wurden vom beauftragten Büro auf deren Inhalt und Preise überprüft und das entsprechende Offertvergleichsformular ausgefüllt.

Dem Antrag liegen bei:

- Offerteingangsprotokoll
- Offertöffnungsprotokoll
- Offertvergleich u. Vergabeantrag
- Originalofferten
- Zusammenstellung Einsparungen

Antrag

Folgender Auftrag wird an den wirtschaftlich günstigsten Anbieter vergeben:

BKP 230, Elektroanlagen

an die Firma Elektro Kaiser Anstalt, 9494 Schaan, zur Offertsumme von netto CHF 76'692.05 inkl. 7,6 % MwSt., mit der Auflage, dass eine Einsparung von CHF 17'200.-- nachzuweisen ist.

Erwägungen

Die Einsparung wurde bereits abgeklärt, dies ist möglich. Allerdings muss die Vergabe aus rechtlichen Gründen so erfolgen, wie ausgeschrieben wurde.

Beschlussfassung (einstimmig, 12 Anwesende)

1. Der Antrag wird nachträglich auf die Traktandenliste genommen.
2. Der Antrag wird genehmigt.

**Protokollauszug über die Sitzung des
Gemeinderates vom 30. Juni 2010**



Schaan, 20. August 2010

Gemeindevorsteher:
