

**Protokollauszug über die Sitzung des  
Gemeinderates vom 27. Februar 2013**



Anwesend:	Daniel Hilti Markus Beck Markus Falk Arnold Frick Nikolaus Frick Walter Frick Manuela Haldner-Schierscher Hubert Hilti Christoph Lingg Sarah Ritter Karin Rüdissler-Quaderer Rudolf Wachter Christoph Wenaweser
Entschuldigt:	-
Beratend:	Markus Biedermann, Feuerwehrkommandant, zu Trakt. Nr. 41
Zeit:	17.00 - 20.05 Uhr
Ort:	Gemeinderatszimmer Rathaus
Sitzungs-Nr.	3
Behandelte Geschäfte:	32 - 42
Protokoll:	Uwe Richter

## **32 Genehmigung des Gemeinderatsprotokolls der Sitzung vom 06. Februar 2013**

**Beschluss** (einstimmig, 13 Anwesende)

Das Gemeinderatsprotokoll der Sitzung vom 06. Februar 2013 wird genehmigt.

### **33 Antrag auf Aufnahme in das Gemeindebürgerrecht in- folge 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.

Die Gesuchsteller erhalten das Bürgerrecht jener Gemeinde, in welcher sie zuletzt ihren ordentlichen Wohnsitz hatten.

Nachstehende Person macht Gebrauch vom Gesetz der erleichterten Einbürgerung und stellt Antrag auf Aufnahme in das Bürgerrecht der Gemeinde Schaan:

- Michael Kirzinger, Im Duxer 35, 9494 Schaan

#### **Antrag**

Die Gemeinde Schaan stellt sich positiv zu dem Einbürgerungsgesuch und erhebt keine Einwände.

#### **Beschluss** (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## 36 Staat und Kirche

### Ausgangslage

Die Verhandlungen mit dem Heiligen Stuhl sind abgeschlossen und das Abkommen liegt vor. Die Gemeinden sollen diesem Abkommen zustimmen, wobei letztlich die Artikel über die Regelung der Vermögensverhältnisse relevant sind. Der Landtag hat in seiner Sitzung vom Dezember 2012 das Religionsgemeinschaftengesetz definitiv verabschiedet und ebenfalls der Verfassungsänderung in erster Lesung zugestimmt. Damit die Verfassungsänderung in Kraft treten kann, muss im März 2013 eine zweite Abstimmung mit erforderlicher Mehrheit erfolgen. Nachdem das Religionsgemeinschaftengesetz, dessen Referendumsfrist mittlerweile ungenutzt abgelaufen ist, und die Verfassungsänderung nur in Kraft treten können, wenn das Abkommen mit dem Hl. Stuhl genehmigt ist, müssen die Gemeinden ihre Zustimmung zur Verhandlungserteilung erteilen.

Nachdem es zeitlich nicht möglich ist, die Verhandlungen mit dem Bistum betreffend die Entflechtung der Vermögensverhältnisse in den Gemeinden bis im März 2013 ins letzte Detail abzuschliessen, kann auch das Abkommen noch nicht genehmigt werden. Damit der Landtag jedoch die notwendige Unterstützung der Gemeinden hat, soll folgender Beschluss gefasst werden.

### Antrag

1. Die Gemeinde Schaan hält fest, dass der bisherige Weg zur Neuordnung von Staat und Kirche richtig ist und weiter verfolgt werden soll.
2. Das vorliegende Abkommen zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und dem Heiligen Stuhl wird befürwortet, wobei eine Genehmigung der Gemeinde Schaan vom Verlauf der weiteren Verhandlungen mit dem Erzbistum abhängt.
3. Es wird festgehalten, dass die Neuordnung von Staat und Kirche in allen Gemeinden gleichzeitig umgesetzt werden soll, was die Zustimmung aller Gemeinden zum Abkommen bedarf.

### Erwägungen

Während der Diskussion werden folgende Punkte erwähnt:

- Die notwendige Verfassungsänderung wird voraussichtlich für die erste ordentliche Landtagssitzung traktandiert, die Verhandlungen sind beendet. Es ist der Wunsch des Hl. Stuhls, das Papier noch nicht zu unterschreiben, und zwar auf Grund der verschiedenen öffentlichen Diskussionen. Er hat aber die feste Absicht geäußert, diese Vereinbarung zu treffen.
- Die Vorsteherkonferenz hat das Thema mehrfach mit S.D. Prinz Nikolaus diskutiert. Ziel ist, die Verhandlungen zu Ende zu führen. Deshalb soll zu Händen des Landtags nochmals eine Absichtserklärung beschlossen werden.

- Falls die Verhandlungen / Diskussionen abgebrochen werden, ist nichts gelöst. Das Religionsgemeinschaftengesetz ist beschlossen, es bestehen Ansprüche und Haltungen der verschiedenen Gemeinschaften. Die Trennung war zudem ursprünglich Wunsch der Römisch-Katholischen Kirche (im folgenden kurz als Kirche bezeichnet). Diese hat im weiteren Verlauf den Wunsch nach einem Konkordat und einer Mandatssteuer geäußert. Falls die Verhandlungen abgebrochen werden, wird als Lösung wohl das amerikanische Modell (Spenden) herhalten und die Güter durch den Staat aufgeteilt werden müssen. Der Weg ist noch nicht fertig gegangen, die Richtung ist aber gut und richtig.
- Die Aufteilung der Innen- und Aussenzuständigkeiten beruht auf einem Vorschlag von Generalvikar Walser.
- Das Thema wird in der Bevölkerung teils emotional diskutiert, weshalb vorgeschlagen wird, eine Informationsveranstaltung durchzuführen. Dem wird entgegnet, dass dies nicht Gemeindeaufgabe sei, sondern Aufgabe der Regierung.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass es wichtig sei, nun eine Trennung zu vollziehen, so rasch und so weit wie irgend möglich.
- Der vorgelegte Kompromiss wird als gute Leistung, die mit harter Arbeit erreicht wurde, bezeichnet.
- Es wird erwähnt, dass dieser Weg allen (Kirche, Staat, Gläubigen) gut tun werde. Deshalb solle dieser Vertrag mit allen Fragezeichen trotzdem genehmigt werden, es gebe keinen anderen Weg.
- Der Regierung soll mitgeteilt werden, dass eine Informationsveranstaltung abgehalten werden soll.

**Beschluss** (einstimmig, 13 Anwesende)

1. Die Gemeinde Schaan hält fest, dass der bisherige Weg zur Neuordnung von Staat und Kirche richtig ist und weiter verfolgt werden soll.
2. Das vorliegende Abkommen zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und dem Heiligen Stuhl wird befürwortet, wobei eine Genehmigung der Gemeinde Schaan vom Verlauf der weiteren Verhandlungen mit dem Erzbistum abhängt.
3. Es wird festgehalten, dass die Neuordnung von Staat und Kirche in allen Gemeinden gleichzeitig umgesetzt werden soll, was die Zustimmung aller Gemeinden zum Abkommen bedarf.
4. Der Gemeinderat geht davon aus, dass zu diesem Thema Informationsveranstaltungen abgehalten werden.

## 37 Leistungsvertrag Verband Liechtensteinischer Familienhilfen

### Ausgangslage

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 23. Mai 2012, Trakt. Nr. 92, einstimmig beschlossen:

1. *Der Gemeinderat anerkennt die bisherigen Arbeiten und nimmt die einstimmige Unterstützung des Kernteams zur Umsetzung der Reorganisation zur Kenntnis.*
2. *Der Gemeinderat gibt die Detaillierung und Umsetzung des eingeschlagenen Weges sowie des aufgezeigten Zielmodells mit einer Familienhilfe Liechtenstein gemäss dargelegter Meilensteinplanung frei.*
3. *Die Gemeinde Schaan nimmt die gesamte Entlastung gemäss Unteroption b in Anspruch. Die Gegenverrechnung erfolgt im ersten Jahr nach der Reorganisation.*
4. *Die Subvention der Familienhilfe Liechtenstein erfolgt nach Einwohnerschlüssel, wobei auf ein Modell hinarbeiten ist, das für die Subventionierung die erbrachten Leistungen zur Grundlage hat.*
5. *Der Gemeinderat unterstützt die Familienhilfe Schaan - Planken in der weiteren Kommunikation.*

Die Familienhilfen und das Land Liechtenstein haben die Zusammenführung in den letzten Monaten vorangetrieben. Lediglich die Gemeinde Balzers hat bedauerlicherweise beschlossen, sich an dieser Fusion nicht zu beteiligen, sondern einen Sonderweg zu gehen.

Gemäss Fusionsvertrag vom 19. Oktober 2012 werden sich die Familienhilfe-Vereine Triesen, Triesenberg, Vaduz, Schaan-Planken und Unterland per 1. Juli 2013 dem Verband Liechtensteinischer Familienhilfen (VLF) anschliessen (VLF als übernehmender Verein). Der Leistungsvertrag, welchen die Regierung mit Beschluss vom 29. Januar 2013 (RA 2012/2638-6000) genehmigt hat, enthält die Ziele, Aufgaben und Leistungen der FAM (Verein Familienhilfe Liechtenstein) im Bereich der ambulanten Betreuung und Pflege sowie Regelungen über die Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und dem Amt für Soziale Dienste. Schliesslich werden im Leistungsvertrag die Steuerung der Leistungserbringung und die Finanzierung geregelt.

Die Beiträge des Landes an die einzelnen Familienhilfe-Vereine waren bis zum 31. Dezember 2012 im Anhang zum Gesetz über die Ausrichtung von Landessubventionen (Subventionsgesetz – Position 11) geregelt. Die Beiträge betragen 30 % des jährlichen Gesamtaufwandes. Die Gemeinden übernahmen bis anhin wie das Land einen Kostenanteil von 30 % des jährlichen Gesamtaufwandes (Regierungsbeschluss vom 8. März 1993, RB: 823/94/93) des Standortvereines.

Mit Bericht und Antrag vom 30. Oktober 2012 (Nr. 128/2012) hat der Landtag die Abänderung des Subventionsgesetzes – Aufhebung der Positionen 11.1 und 11.2 des Anhanges - beschlossen. Diese Abänderung ist im Januar 2013 in Kraft getreten. Somit entfällt ab Januar 2013 die gesetzliche Grundlage zur Ausrichtung der Beiträge an die Familienhilfe-Vereine. Die Regie-

zung hat mit Beschluss vom 18. Dezember 2012 (RA 2012/2558-6116) eine Übergangsfian-  
zierung für die Vereine bis Juni 2013 beschlossen.

Zur Fortführung der Zusammenführung und zur Sicherstellung der Arbeiten der Familienhilfe  
Liechtenstein ist es notwendig, den entsprechenden Leistungsvertrag zu genehmigen.

**Dem Antrag liegt bei:**

- Leistungsvertrag Familienhilfe Liechtenstein

**Antrag**

Der Leistungsvertrag zwischen dem Amt für Soziale Dienste, den Gemeinden Triesen, Triesen-  
berg, Vaduz, Schaan, Planken, Eschen-Nendeln, Mauren-Schaanwald, Gamprin-Bendern,  
Schellenberg, Ruggell und dem Verband Liechtensteinischer Familienhilfen (ab 1. Juli 2013  
Verein Familienhilfe Liechtenstein - FAM) betreffend Erbringung von Dienstleistungen im Rah-  
men der Familienhilfe Liechtenstein wird genehmigt.

**Beschluss** (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## **38 Konzept zur Reduktion von Fremdverkehr auf den Gemeindestrassen und Stellungnahme zu Tempo 40 und Begegnungszone Zentrum Schaan**

### **Ausgangslage**

An der Gemeinderatssitzung vom 06. Februar 2013, Trakt. Nr. 14, wurde über das Thema Verkehr bereits eingehend diskutiert. In dieser und den folgenden Sitzungen werden jeweils separate Themen behandelt und je nach Diskussionsstand beschlossen.

### **Erwägungen**

Einführend wird erwähnt:

- Tempo 30 wird als separates Traktandum behandelt.
- Es soll um die Frage „grundsätzlich wie weiter“ gehen, also z.B. um die Themen „alle Strassen sperren“ oder Gesamtverkehrskonzept.
- Wenn beispielsweise Malarsch / Bahnstrasse / Tröxle geschlossen werden, ist dort „Ruhe“, die Verlagerung würde der Einbahnverkehr im Zentrum („Grosskreisel“) gerade noch aufnehmen. Wenn dann weitere Quartiere (z.B. Pardiell, Gapetsch) geschlossen werden, würde der Verkehrsfluss im Zentrum an die Grenzen stossen. Wenn Werkhofstrasse, Rebera und Wiesengass zusätzlich gesperrt würden, würde der Verkehr kollabieren, zudem würden andere Schleichwege gesucht. Auch für die Anwohner entstünden Probleme für ihre Zufahrt zu den eigenen Wohnungen / Häusern.
- Weiters wird das Land gewisse Anliegen nicht bewilligen, wie z.B. Sperrung aller Gemeindestrassen oder Tempo 30 an einer einzigen Strasse. Dazu ist ein Konzept notwendig. Der Gemeinderat beschliesst zwar, die Bewilligung stellt aber das Land aus.
- Eine Pfortneranlage von Buchs her würde wohl am meisten bringen, ist in den Diskussionen der Arbeitsgruppe auch oft eingebracht, aber vom Land nie wirklich gut aufgenommen worden.
- In der Diskussion muss darauf geachtet werden, dass die verschiedenen Quartiere möglichst gleich behandelt werden.

Während der Diskussion werden folgende Punkte erwähnt:

- Es ist bewusst, dass mit einer Pfortneranlage die Gefahr eines Rückstaus auf die Autobahn besteht. Allerdings werden weniger Autos durch die Quartiere fahren, da der Verkehr im Dorf flüssiger läuft. Das Land und der Kanton St. Gallen dürften keine Freude darüber haben, aber eine Pfortneranlage macht an dieser Stelle auf jeden Fall Sinn.
- Es stellt sich die Frage, ob es sich bei solchen Ideen um eine „Pflasterpolitik“ handelt, und ob dies zielführend ist.
- Es muss die Frage gestellt werden, was „viel Verkehr“ ist. In den Bereichen Malarsch / Bahnstrasse / Kresta fahren täglich je rund 1'000 Autos, Rebera 3'000 bis 4'000, Gapetsch 2'500 bis 3'000. Viel Verkehr ist auch „hausgemacht“.



- Es muss diskutiert werden, ob Lösungsvorschläge überhaupt nützen. Die vorliegende Studie zeigt, dass der „Grosskreisel“ in 10 Jahren ohne Gesamtverkehrskonzept sowieso überlastet sein wird.
- Ziel ist gemäss dem selbst gegebenen Auftrag des Gemeinderates, den Fremdverkehr vermehrt aus den Quartieren weg zu bringen. Das Land beschäftigt sich derzeit mit der S-Bahn, der Parkplatzbewirtschaftung, den Rheinbrücken Vaduz und Bendern sowie dem Industriebus Triesen. Es ist zu fragen, ob dies für Schaan genügt.
- Alle Autos aus den Quartieren zu bringen, ist kaum möglich.
- Es wird Zeit, die Problematik der Bevölkerung zu erklären.
- Schaan soll sich der Diskussion um das Gesamtverkehrskonzept anschliessen, gleichzeitig aber auch selbst weitere Lösungen für das Dorf suchen. Das Problem ist aber nicht auf die Schnelle lösbar.
- Es wird der Vergleich zu einem Patienten mit Bluthochdruck verbunden mit Krampfadern gezogen: derzeit werden v.a. die Symptome bekämpft, nur teilweise werden Massnahmen ergriffen, worauf sich der Verkehr verlagert. Das „Grundübel“ wird jedoch nicht behoben. Die Gemeinde könnte auch einen Beitrag an das Gesamtverkehrskonzept leisten, neben der Unterstützung der anderen Bereiche. Zudem müsse auch klar gemacht werden, was der Preis von Wirtschaftswachstum und eigenem Verkehr sei.
- Verschiedene Massnahmen sind politisch schwierig, andere einfacher. Schnelle Lösungen sind aber kaum möglich.
- Es wird die Frage gestellt, ob „der Patient wirklich krank“ ist. Es gibt zwar Probleme (aber keine riesigen) zwischen 07.30 - 08.00 Uhr und 17.00 - 17.30 Uhr. Sonst kann aber flüssig gefahren werden.
- Es wird festgehalten, dass in Bendern bewusst zwei grosse Projekte gebaut werden sollen, die Verkehr anziehen werden. Ob es dann sinnvoll ist, dass die Gemeinde Schaan auch immer Rücksicht nimmt?
- Der Auftrag an die Studie scheint nicht ganz klar; eine Totalsperrung von Strassen ist aber nicht realistisch.  
Der Auftrag war „wie können die Quartiere vom Fremdverkehr entlastet werden“. Wenn sie vollständig entlastet werden sollen, dann müssen sie auch vollständig geschlossen werden. Dieser Auftrag ist erfüllt worden. Wichtig ist zudem, dass nun Zahlen zum Verkehr und zum Tempo vorliegen.
- Es besteht der Eindruck, dass es keine Lösung gibt. Eventuell muss über andere Massnahmen diskutiert werden, z.B. nur Fahrten von Autos mit geraden / ungeraden Nummern, keine Parkplätze mehr etc.
- Die Kombination „wir wollen keine S-Bahn und keine Autos, aber wir wollen überall fahren“ funktioniert nicht.
- Es muss die Frage gestellt werden, ob wirklich „viel Verkehr“ vorhanden ist.
- In der Arbeitsgruppe herrschte zum Teil Frustration.
- Es ist das ganze Land anzuschauen, auch die S-Bahn ist noch nicht zu Ende diskutiert.
- Wenn der Patient nicht krank sein soll, dann ist zu fragen, wieso ein Bypass gelegt wird, d.h. wieso der Industriebus Schaan gebaut und über den Industriebus Triesen diskutiert wird.
- Der „Grosskreisel“ ist in Betrieb. Es ist wichtig, nun über die Zahlen vorher - nachher verfügen zu können, was in den Quartieren passiert ist.
- Auch in Grossstädten werden immer „Bypässe“ gelegt. Diese sind für Spitzenzeiten notwendig. Zu anderen Zeiten ist es besser, über den „Grosskreisel“ zu fahren.

- Zu Beginn der Eröffnung des „Grosskreisels“ hat sich der Verkehr je nach Quartier um 50 - 70 % reduziert, ist aber in der Zwischenzeit wieder angestiegen. Trotzdem liegen die heutigen Zahlen noch weit unter den Zahlen vor der Eröffnung des „Grosskreisels“. Das Malarsch hatte vorher rund 2'200 Fahrzeuge täglich, diese Zahl ist auf ca. 800 gesunken, jetzt fahren wieder 1'100 - 1'200 Autos pro Tag. Die Zahl der Unfälle an der Kreuzung Bahnhofstrasse / Poststrasse ist aber auf jeden Fall gesunken.
- Im Land besteht die Infrastruktur für diesen hohen Verkehr nicht, weder beim Öffentlichen noch beim Individualverkehr. Liechtenstein besteht aus „Dörfern mit kleinstädtischen Verhältnissen“, die stark gewachsen sind, aber nicht bei der Infrastruktur.
- Die Wirtschaftsfreundlichkeit soll beibehalten werden, aber es soll Druck in Richtung Betriebliches Mobilitätsmanagement aufgebaut werden. Es kann nicht einfach nur der Individualverkehr verringert werden, auch wenn Industrie und Gewerbe ebenfalls von dessen Verringerung profitieren würden. Der Verkehr muss künftig verträglich sein.
- Es ist nicht geklärt, ob das Land eine Pfortneranlage bewilligen würde. Ein entsprechender Beschluss der Gemeinde wäre aber ein Zeichen. Die Vertreter des Landes sind zwar nicht auf die Vorschläge eingegangen, aber zu allem Nein zu sagen, ist auch für das Land nicht möglich.  
Ob eine solche Bewilligung nicht gesprochen wird, ist nicht sicher, auch wenn die Vertreter des Landes nie auf die entsprechenden Vorschläge eingegangen sind. Das Land kann schliesslich nicht zu allem „Nein“ sagen.  
Eine Pfortneranlage wäre eine Erleichterung für die Gebiete Malarsch, Bahnstrasse und Gapetsch.
- Die Wiesengass wird zu schnell befahren, zumal dort viele Kinder mit dem Fahrrad zum Sportplatz fahren. Diese Strasse zu schliessen sollte möglich sein. Auch der Bereich Rebera Süd ist generell gefährlich und im Verhältnis sehr stark befahren, desgleichen der Bahnübergang Werkhof. Dieser sollte mit der Eröffnung des Industriebringers geschlossen werden. Mit dem Industriebringer werden die Quartiere Zagalzel und Specki sowie das Zentrum entlastet.
- In den Bereichen Malarsch, Tröxle soll das Fahren unattraktiv gestaltet werden.
- Es ist bekannt, dass Tempo 30 nicht weniger Verkehr nach sich gezogen hat. Die Strassen so zu verbauen, dass weniger Verkehr anfällt, dürfte kaum möglich sein (Ein- und Ausfahrten, Kosten).
- Tempo 30 soll bedeuten, dass Fahren zwar möglich ist, aber es soll dessen Attraktivität verringern. Partielles Tempo 30 reduziert den Verkehr jedoch nicht. Eventuell kann der Verkehr damit reduziert werden, wenn es flächendeckend eingeführt wird. Allerdings reduziert es die Wahrnehmung des Verkehrs, da dieser langsamer fährt.
- Dass die Strassen weniger attraktiv werden, wenn sie verbaut werden, scheint nicht glaubhaft. Der Verkehr fliesst überall dort, wo die Fahrer das Gefühl haben, dass sie fahren können. Es müssen Kosten und Wirkung gegeneinander abgewogen werden.
- Es ist nicht möglich, keinen Verkehr zu haben, während dennoch jeder überall fahren will.
- Auch im Bereich Sylva wird zu schnell gefahren. So hat auch eine Pfortneranlage von Vaduz her keine Wirkung. Dies ist jedoch wieder ein anderes Thema.
- Durch den Einbau der Pfosten an der Bahnstrasse wurde das Tempo reduziert. Auch heute dürfte kaum schneller als 30 gefahren werden. Durch Blumentröge wird nur das Chaos verstärkt und die Verkehrsteilnehmer und Anwohner verärgert.
- Gegen eine Pfortneranlage an der Zollstrasse dürfte sich der Kanton St. Gallen wehren. Es muss aber auch gefragt werden, wer denn auf die Gemeinde Schaan schaut. Es soll

- also richtigerweise Druck gemacht werden. Es kann nicht richtig sein, wenn bei der Ausfahrt Bendern eine Tafel aufleuchtet „Benutzen Sie die Ausfahrt Schaan“.
- Es soll abgewartet werden, bis der Industriezubringer eröffnet ist, dann soll die Situation neu analysiert werden. Zudem soll auf den Nebenstrassen Tempo 30 eingeführt und vermehrt Kontrollen durchgeführt werden.
  - Der Verkehr soll umverteilt werden (z.B. auf die S-Bahn), auch wenn dies kostet. Falls die S-Bahn nicht gebaut wird, besteht auf lange Jahre eine Blockade.
  - Es wird erneut gefragt, ob wirklich ein Problem besteht. Während der Zeit der Ampeln bestand ein Durcheinander und Staus gab es den ganzen Tag, jetzt läuft der Verkehr besser, im Vergleich zu anderen Orten besteht eigentlich kein Problem.  
Es besteht teilweise ein Problem in den Quartieren.  
Dazu wird erwidert, dass sich z.B. in der Bahnstrasse rund 100 Haushalte befinden. Täglich verkehren rund 1'000 Fahrzeuge, d.h. es muss gefragt werden, wie viele dieser Fahrzeuge von den Anwohnern (sowie dem Altersheim) stammen. Zudem ist zu fragen, ob täglich eine halbe Stunde erhöhter Verkehr wirklich viel ist.
  - Wenn nicht jetzt, dann wird aber sicher in 10 - 15 Jahren viel Verkehr herrschen. Deshalb ist es richtig, wenn man sich jetzt Gedanken macht.
  - Die Bevölkerung erwartet Informationen und Konzepte.
  - Zur Verlängerung von Tempo 30 Malarsch / Bahnstrasse wurde zwei Mal Antrag gestellt und abgelehnt. Die Tafeln sind seit zwei Wochen entfernt, gleichzeitig wurde in Gemeindeganzen und Internet darauf hingewiesen. Im Internet wird zudem nächstens eine eigene „Verkehrsseite“ aufgeschaltet.  
Ein Einklagen von Tempo 30 auf einzelnen Strassen ist zwar wohl möglich. Allerdings wird die Gemeinde Schaan auf der aktuellen Grundlage nicht Recht bekommen, da kein Konzept und damit keine Grundlage dafür vorhanden sind.
  - Die Lage ist irgendwie „hoffnungslos“, der Individualverkehr scheint nicht reduzierbar. Eine Parkplatzbewirtschaftung durch die Firmen wird nur dann eingeführt, wenn diese einen Nutzen darin sehen.
  - Es sollte mit Vaduz und Gamprin Druck aufgesetzt werden für eine Lösung. Es kann sonst noch lange ergebnislos diskutiert werden, es soll auch einmal provoziert werden.
  - Die Gemeinde Schaan ist immer sehr wirtschaftsfreundlich und auch in der Position, mit den Unternehmen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement zu reden.  
Es wird dazu erwähnt, dass keine Druckmittel bestehen.  
Es bestehen jedoch gute Argumente.  
Die LIHK wie z.B. auch die Hilti AG haben das Thema in Arbeit, andere Firmen ebenso. Derzeit bestehen aber noch keine Resultate. Die Hilti AG spricht sich klar für die S-Bahn aus, für sie wäre dies die beste Lösung.
  - Schaan könnte eine Vorreiterrolle beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement spielen. Dem wird entgegnet, dass dies die Firmen nicht interessiere. Diese interessiere primär der ökonomische Aspekt.

Es wird festgehalten, dass zum Thema Verkehr in weiteren Sitzungen diskutiert wird.

Es soll in den Medien informiert werden, dass sich der Gemeinderat mit dem Thema befasst. Dies kann aber erst dann der Fall sein, wenn Beschlüsse vorhanden sind. Im Internet wird eine „Verkehrsseite“ erstellt, die Arbeit dazu läuft. Es ist festzustellen, dass zwar überall und häufig informiert wird, diese Informationen aber nicht gelesen werden. Sobald sich der Gemeinderat über Lösungen einig ist, werden auch Informationsveranstaltungen folgen.

Die Gemeinde Schaan ist attraktiv und soll sich nicht selbst unattraktiv gestalten.

**Beschluss** (einstimmig, 13 Anwesende)

1. Die Stellungnahme des Amtes für Bau und Infrastruktur vom 16. Januar 2013 betreffend die mit der Konzeptbearbeitung gestellte Anfrage für die Einführung von Tempo 40 auf Gemeindestrassen wird zur Kenntnis genommen (Tempo 40 generell ist rechtlich nicht möglich / Tempo 40 mit einzelner Signalisation für jede Strasse ist nicht sinnvoll). Das Thema wird nicht weiterverfolgt.
2. Die Stellungnahme des Amtes für Bau und Infrastruktur vom 16. Januar 2013 betreffend die Einführung einer Begegnungszone oder Tempo-30-Zone im Zentrum von Schaan wird zur Kenntnis genommen (das Amt sieht sowohl aus rechtlicher wie auch verkehrsplanerischer Sicht keinen Bedarf und keine Möglichkeit, solche Signalisationen im Zentrum von Schaan einzuführen). Das Thema wird nicht weiterverfolgt.

## 39 Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein / Stellungnahme zu den Massnahmenblättern

### Ausgangslage

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wurden Massnahmenblätter erlassen, die den betroffenen Gemeinden, Ämtern, dem Kanton oder dem Land verschiedene Aufgaben z.T. mit Terminsetzungen zugeteilt wurden. Die Gemeinden werden nun periodisch im Rahmen des Umsetzungsprogramms aufgefordert, über den Stand der Arbeiten Bericht zu erstatten. Die Gemeinde Schaan hat im Rahmen des Umsetzungsprogramms im Mai 2012 in der Stellungnahme zum Entwurf bereits schriftlich bekannt gegeben, für welche Aufgaben sie sich zuständig fühlt und welche Massnahmen sie als nicht erforderlich oder zielführend erachtet. Die betreffenden Kommentare wurden nahezu vollständig in die jeweiligen Massnahmenblätter übernommen, ohne jedoch dabei die Zuteilung der Aufgaben wie die Zuständigkeiten anzupassen.

Anlässlich ihrer Sitzung vom 24. Januar 2013 hat die OPK die „verschiedenen“ Aufgabenstellungen behandelt und festgelegt, inwieweit die Gemeinde Schaan in den erwähnten Bereichen einen Handlungsbedarf sieht bzw. dies ohnehin Gegenstand der laufenden Richtplanrevision darstellt. Insbesondere soll vermieden werden, dass der Gemeinde Schaan Tätigkeiten zugewiesen werden, die diese nicht als sinnvoll erachtet. Die Ergebnisse werden neu dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt und sollen dann dem Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein mitgeteilt werden.

### Stellungnahme zu den einzelnen, „kritischen“ Massnahmenblättern

#### 1. SL-2 Entwicklung Bahnhofsgebiet Schaan

- a) Aufzonierung der bahnhofnahen Zonen von W3 und G1 auf 4 bis 5 Vollgeschosse  
Wie im wiedergegebenen Kommentar der Gemeinde vom Mai 2012 bereits dargelegt, ist eine solche Aufzonierung innerhalb eines bereits weitgehend bebauten Gebiets „generell“ nicht zu verantworten.

*„Aufzonierung der bahnhofnahen Zone von W3 und G1 auf 4 bis 5 Vollgeschosse“*

*Stellungnahme der Gemeinde vom Mai 2012:*

*„Für die betreffenden Gebiete „Bretscha“ wie auch „Malarsch“ bestehen bereits richtplanmässige Überlegungen. Eine „Aufzonierung“ im vorgeschlagenen Ausmass ist innerhalb eines bereits mehrheitlich bebauten Gebiets nur über geeignete Planungsinstrumente und insbesondere nur bei grösseren zusammenhängenden Flächen möglich, da die Parzellenstruktur eher kleinteilig ist. Es gilt hierfür eine geeignete Regelung ähnlich dem ursprünglichen „Überbauungsplan“ zu finden.  
Die OPK wird sich dieser Angelegenheit widmen.“*

Der Schritt „Identifizierung Verdichtungspotential“ ist bereits erfolgt, Schritt 2 „Anpassung der BO“ ist zwischenzeitlich weitgehend erfolgt. Die Gebäudehöhe wurde in der W3 von 11 auf 12 m erhöht, in der G1 von 11 auf max. 14 m.

Zudem wurde für die hauptstrassenbegleitende Gewerbezone 1 aufgrund der guten ÖV-Erschliessung in der Bauordnung eine Reduktion der Pflichtabstellplätze festgelegt. Wenngleich die BO-Revision vom Land noch nicht genehmigt ist, kann diese Aufgabe damit als erledigt betrachtet werden.

- b) Gebietsentwicklung der Kernzone Bahnhof  
Der wiedergegebene Kommentar vom Mai 2012 ist nach wie vor zutreffend.

*„Gebietsentwicklung der Kernzone Bahnhof: Entwicklung und Verdichtung, evt. Anpassung von BO, ZP und Spezialbauvorschriften für Kernzone“*

*Stellungnahme der Gemeinde:*

*„Für einen Teil des „Bahnhofbereichs“ besteht ein rechtskräftiger Richtplan. Für den nördlichen Teil liegt ein Richtplanentwurf vor, dessen Umsetzung von einer Arrondierung und Vereinbarung von Unter- und Überbaurechten zwischen den Grundeigentümern abhängig ist. Da eine mögliche Erweiterung des Bushofes, wie auch dessen besseren Anbindung an die Strasse „Im Bretscha“, der Fuss- und Radweg alles Aufgaben des Landes sind, sind direkte Verhandlungen zielführend; für die Gemeinde besteht somit derzeit kein Handlungsbedarf“.*

Die Spezialbauvorschriften für die Kernzone wurden weitgehend identisch in die Bauordnung übernommen. Eine Anpassung des Zonenplans erfolgt erst dann, wenn der Richtplan für das nördliche „Bahnhofdreieck“ spruchreif ist.

Damit besteht seitens der Gemeinde aktuell kein Handlungsbedarf.

- c) Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs aus den umliegenden Wohngebieten für den LV  
Der wiedergegebene Kommentar vom Mai 2012 ist nach wie vor zutreffend.

*„Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs aus den umliegenden Wohngebieten für den LV, Konzept LV erarbeiten“*

*Stellungnahme der Gemeinde:*

*„Hierfür liegen bereits mehrere Teilprojekte vor, wie die Unterführung beim Bahnhof zur Bahnstrasse (Hochbauten S-Bahn FL-A-CH), der kombinierte Fuss- und Radweg entlang der Bahnlinie bis zur Speckigass bzw. bis ins Alte Riet u.ä.m. Weitere Fuss- und Radwege „quer“ durch die Quartiere sind eher nur schrittweise realisierbar“.*

Die erwähnten Umsetzungsprojekte sind teils Gegenstand des FL-A-CH-Projekts oder in direktem Zusammenhang des Richtplans „nördliches Bahnhofdreieck“. Ein LV-Konzept besteht bereits wie auch eine Reihe von Fuss- und Radwegen im Umfeld des Bahnhofs. Da der Kredit für das Projekt FL-A-CH noch nicht gesprochen ist und die weiteren Bauten und Anlagen des Landes im Bahnhofgebiet von Schaan keine grosse Priorität geniessen,



erscheint der Schritt 1 „Zusammenführen der bereits bestehenden Projekte“ erst dann als zielführend, wenn die entsprechenden Grundsatzbeschlüsse vorliegen.

Eine Anpassung des generellen Verkehrsrichtplans wird dann nach Bedarf erfolgen.

Schritt 3 und 4 liegen im Aufgabenbereich des Landes. Auch in dieser Angelegenheit besteht derzeit kein eigentlicher Handlungsbedarf der Gemeinde Schaan

- d) Aufwertung Freiräume um den Bahnhof im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität und der städtebaulichen Qualität

Dieser Punkt ist grundsätzlich zu streichen, da diese Aufgabe soweit nicht bereits durch den rechtskräftigen Überbauungsrichtplan für das Zentrumsgebiet abgedeckt wird, Gegenstand des Projekts FL-A-CH wie auch des Richtplans „nördliches Bahnhofsdreieck“ ist.

Wie bereits im Kommentar vom Mai 2012 angemerkt, stellt sich die Frage, inwieweit der Gemeinde Schaan (SL-2 Entwicklung Bahnhofsgelände Schaan) effektiv die Aufgabe der Federführung zukommt.

## 2. SL-6.12 Ausnützung Innenentwicklungspotentiale: Schaan

Die Innenentwicklungspotentiale wurden bereits im Rahmen der Ausarbeitung des bestehenden Richtplans zur Ortsplanung von 1993/95 erfasst und durch die Überbauungsrichtpläne für das Zentrumsgebiet und den Erlass der Strassen begleitenden Gewerbezone 1 entsprechend gefördert. Die baurechtlichen Voraussetzungen für eine Nachverdichtung, die bereits häufig erfolgt ist, sind gegeben. Der Aspekt der Innenentwicklung wird jedoch im Rahmen der laufenden Revision des Richtplans zur Ortsplanung neuerlich behandelt werden.

Die vorgegebenen Schritte 1 und 2 werden jedoch kaum in der beschriebenen Form erfolgen, auch erscheinen die Terminvorgaben (2015 Anpassung BO und ZP) insofern fragwürdig, da diese Anpassungen vermutlich nicht erforderlich werden. Die Umsetzungsschritte sind entsprechend anzupassen.

## 3. SL-7.12 Triagierung Baulandreserven: Schaan

Der Kommentar hierzu vom Mai 2012 ist nach wie vor zutreffend.

*„In der Gemeinde Schaan ist diese Massnahme bereits im Richtplan zur Ortsplanung zumindest mittelfristig (15 Jahre) erfolgt. Der Zonenplan von Schaan weist keine eigentlichen Reservezonen auf. „Übriges Gemeindegebiet“ als „sehr langfristige“ Reserven sind zwar im Richtplan zur Ortsplanung zwischen der Entlastungsstrasse „Nord-West“ und der Siedlung vorgesehen, wozu jedoch vorgängig eine Zonenplananpassung erforderlich ist, die nur in Zusammenhang mit dieser Entlastungsstrasse sinnvoll ist. Weiters liegt das Landschaftsentwicklungskonzept noch nicht vor.*

*Im Sinne einer geordneten Entwicklung erscheint es derzeit nicht zielführend neue Zonengebiete in Betracht zu ziehen, was zu Begehrlichkeiten führen kann, die dann eine geeignete Arrondierung und Erschliessung der betreffenden Gebiete wesentlich behindern (Entwicklung äussere Zollstrasse).“*

Der Zonenplan Schaan weist keine Reservezonen im eigentlichen Sinne auf. Es besteht einzig ein Teilbereich der Wohnzone 2, in welchem die Erstellung der Erschliessungsanlage durch

aktive Bodenpolitik (Heraustauschen) seit Jahren hinausgezögert wird. Der rechtskräftige Richtplan zur Ortsplanung sieht eine künftige Einzonierung im Gebiet Forst vor. Dieses Gebiet verfügt jedoch über eine sehr gute ÖV-Erschliessung über Bahn und Bus.

Wie der Graphik im SL-6.12 bzw. SL-9.12 entnommen werden kann, entspricht die rechtskräftige Zonierung den Erschliessungskriterien Neueinzonierungen Schaan (SL-9.12), da diese Überlegungen bereits im Rahmen der Richt- und Zonenplanung 1993/95 angestellt wurden. Nachdem sich die gegenständliche Aufgabenstellung auf die heutigen Baulandreserven bezieht, kann diese Aufgabe für die Gemeinde Schaan als erledigt betrachtet werden. Dieses Massnahmenblatt kann insofern entfallen.

Im Rahmen der Revision des Richtplanes zur Ortsplanung werden verschiedene weitere Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere der „Arbeitszonen“ überprüft, wobei die erwähnten Kriterien ohnehin zur Anwendung gelangen werden. Diese Ergebnisse liegen jedoch noch nicht vor und können somit auch nicht dargestellt werden.

#### **4. SL-9.12 Erschliessungskriterien Neueinzonierungen: Schaan**

Überlagert man die aufgeführte Graphik mit dem Zonenplan zeigt sich, dass die Mindestanforderungen bereits im Richtplan der Ortsplanung von 1993/95 berücksichtigt und im Rahmen des generellen Verkehrsrichtplan auch umgesetzt wurden.

Es fragt sich, inwieweit Schritt 1, Festsetzung der Minimalanforderungen in der Bauordnung, überhaupt sinnvoll ist. Die Schaaner- wie auch die meisten anderen FL-Bauordnungen enthalten kaum Vorgaben für die Tätigkeit der Gemeinden sondern sind primär „Bauvorschriften für Bauwerber“.

Wird eine Verankerung dieser Mindestanforderung als erforderlich betrachtet, auch wenn diese in den letzten 20 Jahren eingehalten wurden, wären allenfalls das Leitbild zur Ortsplanung oder der Richtplan zur Ortsplanung (beide behördenverbindlich) eher dazu geeignet.

Die Gemeinde sieht für die Massnahme keinen effektiven - allenfalls noch einen formalen - Handlungsbedarf. Das Massnahmenblatt kann entfallen.

#### **5. SL-11.12 Siedlungsbegrenzungslinie: Schaan**

Wie bereits mehrfach ausgeführt, hat die Gemeinde Schaan bereits im Rahmen des Richtplans zur Ortsplanung 1993/95 hierzu klare Aussagen gemacht. Auch wurde bereits vor Jahren ein Lebensraumkonzept ausgearbeitet, das einem Landschaftsrichtplan entspricht. Das Gesetz über den Erhalt und Sicherung des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens von 1992 lässt zudem in den für Arbeitszonen geeigneten Gebieten ein nur beschränkter Spielraum für Einzonierungen zu.

Es ist nicht zielführend, „Siedlungsbegrenzungslinien“ als nachträgliche „Fleissaufgabe“ zu erlassen, nachdem diese bereits vor bald zwei Jahrzehnten in anderer Form mühsam geschaffen wurden. Das Massnahmenblatt kann daher entfallen.

Im Rahmen der laufenden Richtplanrevision werden Erweiterungsmöglichkeiten der Arbeitszonen überprüft werden müssen. Es ist jedoch nicht zielführend, diesen Überprüfungen und Abwägungen „ex cathedra“ vorzugreifen, da verschiedene nahräumliche, gut verträgliche und verkehrstechnisch gut erschlossene Optionen bestehen.



## **6. NM-4.1 und 4.11 Parkplatzbedarf im kommunalen Erlassen Phase 2: Schaan**

Zu Phase 2 (NM-4.1)

Die Regierung des Landes Liechtenstein hat die Bauverordnung, die die Berechnung des Parkplatzbedarfs für den MIV regelt, per 1. Oktober 2012 angepasst. Dabei wurden jedoch die Kriterien ÖV-Erschliessung und Zentralität nicht berücksichtigt.

Zu Phase 2 (NM-4.11)

Die Gemeinde hat im Rahmen der im Baugesetz Art. 61 gegebenen Möglichkeiten das bisherige (1993 bzw. 2006) Parkierungsreglement für Zentrumsgebiete, das auf den oben genannten Kriterien aufbaut, in die Bauordnung übernommen und auf die die Hauptstrassen begleitende Gewerbezone 1 (ehemals Wohn- und Gewerbezone) ausgedehnt. Auf eine eigene Berechnungsmethode des Abstellflächenbedarfs in der Gewerbezone 2 konnte verzichtet werden, da die Bauverordnung die Vorgaben der Schaaner Bauordnung übernommen hat. Es ist längerfristig vorstellbar, dass auch die Parkierungs-Vorschriften für die zentrumsnahen bzw. gut mit ÖV-Verbindungen erschlossenen Wohngebiete entsprechend angepasst werden, wenn sich das Mobilitätsverhalten entsprechend verändert hat. Dieser Schritt bedarf jedoch sehr sorgfältige Vorarbeiten.

Die Gemeinde Schaan erachtet diese Massnahme (NM-4.11) derzeit und auch für die kommenden Jahre als erbracht. Dieses Massnahmenblatt kann somit entfallen.

### **Dem Antrag liegt bei:**

- Massnahmenblätter

### **Antrag**

Genehmigung der Stellungnahme der Ortsplanungskommission zu den Massnahmenblättern betr. das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein.

### **Erwägungen**

Der Gemeinderat wird jährlich über den Stand Agglomerationsprogramm informiert.

Die Gemeinde Schaan hält fest, dass es nicht sinnvoll ist, rechtskräftige Pläne etc. auf Grund der Vorstellungen im Agglomerationsprogramm zu ändern. Sie behält sich vor, dies dann zu tun, wenn sie selbst es für richtig hält.

Das Agglomerationsprogramm hat in einem gewissen Sinn eine Eigendynamik erfahren, ist insgesamt aber nach wie vor eine gute Sache.

Zu Punkt 5. wird informiert, dass das Landschaftsentwicklungskonzept in Arbeit ist. Die Vorstellung erfolgt nächstens in der Umweltkommission sowie in der Pachtgemeinschaft, für den Gemeinderat ist ein Termin im ersten Halbjahr geplant.

**Beschluss** (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## **41 Brandschutzbekleidung der Freiwilligen Feuerwehr Schaan / Vergabe des Lieferauftrages**

### **Ausgangslage**

Die alte Brandschutzkleidung der Freiwilligen Feuerwehr Schaan ist seit dem Jahr 2000 im Einsatz. Nebst den üblichen Verschleisserscheinungen entspricht sie auch nicht mehr den neuesten Sicherheitsansprüchen. Die Feuerwehr soll deshalb mit einer neuen, dem heutigen Standard entsprechenden Brandschutzbekleidung ausgerüstet werden.

Für die Anschaffung der neuen Brandschutzbekleidung wurden drei spezialisierte Lieferfirmen zur Offertstellung eingeladen. Der Umfang der Offerte umfasst 50 Garnituren, bestehend aus Feuerjacken und Brandschutzhosen sowie den entsprechenden Zubehören.

Die Unternehmungen reichten ihre Offerten fristgerecht ein. Die eingegangenen Angebote wurden durch die Verantwortlichen der Feuerwehr Schaan in fachlicher und rechnerischer Hinsicht kontrolliert.

Im Voranschlag 2013 der Gemeinde Schaan ist unter der Kontonummer 140.506.00 für diese Anschaffung ein Betrag von CHF 90'000.-- budgetiert.

### **Dem Antrag liegen bei**

- Originalofferten

### **Antrag**

Der Gemeinderat vergibt den Lieferauftrag für die Brandschutzbekleidung der Freiwilligen Feuerwehr Schaan an die Firma Marty & Co AG, Feuerthalen, zum Offertpreis von CHF 71'749.80.

### **Erwägungen**

Der Gemeinderat wird von Markus Biedermann, Feuerwehrkommandant, zur neuen Brandschutzbekleidung informiert. Dabei werden folgende Punkte erwähnt:

- Die letzte Anschaffung erfolgte im Jahr 2000, die Lebensdauer beträgt rund 10 Jahre.
- Es wurden Bekleidungen verschiedener Hersteller geprüft. Das Innenleben ist neu und besser, der Tragekomfort ist höher, es gibt mehr Taschen (z.B. für den Funk), das Gewicht ist ähnlich wie bisher.
- Eine Garnitur der Oberklasse kostet rund CHF 2'500.--, die vorgeschlagene CHF 1'435.-- bzw. CHF 143.50 pro Jahr gemäss der Lebensdauer von 10 Jahren (inkl. Beschriftung und Namensschild). Es gibt eine „Servicelinie“, mit welcher auf das Innenleben zugegriffen und dieses einfach kontrolliert und ausgetauscht werden kann.

- Die „unterklassigen“ Modelle haben andere Innenleben, andere Stoffe und Schnitte, weniger Taschen, Kosten rund CHF 1'350.--. Die Oberklasse ist hitzeverträglicher (Materialien aus der Raumfahrt), sind säure- und laugenresistent, was aber in Schaan nicht notwendig ist.
- Es sollen 50 Garnituren bestellt werden, was eine gewisse Reserve beinhaltet. Spätere Anschaffungen werden aus der Laufenden Rechnung bezahlt, Lieferfrist 3-4 Wochen.
- In Liechtenstein gibt es keine Lieferanten dieser Bekleidung.
- Schuhe sind noch vorhanden, diese werden auch laufend nach Bedarf ersetzt.
- Die alten Garnituren werden je nach Zustand entsorgt oder als Notreserve behalten, eventuell können sie noch weiter gegeben werden.

**Beschluss** (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## 42 Kulturkommission: Rücktritt und Neubesetzung

### Ausgangslage

Mit Schreiben vom 12. Oktober 2012 hat Christina Hilti, Bildgass 66, ihren Rücktritt aus der Kulturkommission bekannt gegeben.

Als Ersatzmitglied nominiert die VU

Emerita Walser  
Im Rossfeld 9  
9494 Schaan.

### Antrag

Als Nachfolgerin von Christina Hilti wird Emerita Walser, Im Rossfeld 9, 9494 Schaan, in die Kulturkommission gewählt.

**Beschluss** (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird auf die Traktandenliste aufgenommen.

**Beschluss** (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## Informationen

### 1. Bildgasskappile- Zerstörung durch Autounfall

Der Autounfall beim Bildgasskappile ist bekannt. Das Kappile wurde praktisch vollständig zerstört. Die letzte Sanierung hat rund CHF 70'000.-- gekostet, das Kappile steht aber nicht unter Denkmalschutz. Es gibt nun vier Varianten:

- „Abräumen“ und z.B. eine Ruhebänk aufstellen;
- so aufbauen, wie es war; gemäss ersten Schätzungen entstünden damit Kosten von über CHF 100'000.--;
- eine Kopie erstellen;
- ein anderes Bildstöckli aufstellen.

Die Varianten 1 und 3 sind nicht denkbar. Die Variante 2 kostet viel Geld, auch wenn es sich um einen Versicherungsfall handelt. Ein neues Bildstöckli wäre denkbar, die Umsetzung ist allerdings noch offen.

Mit der Versicherung wurde schon gesprochen, auch der Betrag von rund CHF 100'000.-- wurde bereits mitgeteilt.

Einzelne wenige Teile des Kappiles könnten verwendet werden, anderes kann aus statischen Gründen nicht mehr genutzt werden.

Die Versetzung eines anderen Kappiles an diesen Ort ist nicht denkbar.

Der Gemeinderat zeigt sich überrascht über das Alter des Kappiles. Ein solch altes Werk soll nicht einfach entsorgt werden, vor einer Entscheidung soll weiteres abgeklärt werden, z.B. Zahlungen der Versicherung, Kosten eines Wiederaufbaus, verwendbare Materialien.

Der Gemeinderat wird informiert, dass die Gemeinde Schaan beim Unfall „Stele Lindahof“ keine eigenen Kosten zu übernehmen hatte. Die neue Stele war kostengünstiger als die erste.

### 2. Umweltkommission - Umweltpotzati, Pflanzung von Linden

Der Gemeinderat wird informiert, dass am 23. März 2013 die Umweltpotzati stattfindet.

Am 27. / 28. März 2013 werden entlang des Rietsträssles von den 5.-Klässlern der Primarschule 64 Linden gepflanzt.

---

Schaan, 21. März 2013

Gemeindevorsteher: \_\_\_\_\_