Protokollauszug über die Sitzung des Gemeinderates vom 06. 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 Rüdisser-Quaderer (bis 18.20 Uhr, Trakt. Nr. 8 - 13 sowie Eintretensabstimmung Trakt. Nr. 31) Rudolf Wachter Christoph Wenaweser
Entschuldigt:	-
Beratend:	Edi Risch, Gemeindebauverwaltung (zu Trakt. Nr. 14, 18, 20 - 24) Markus Biedermann, Amt für Bau und Infrastruktur (zu Trakt. Nr. 14)
Zeit:	17.00 - 20.10 Uhr
Ort:	Gemeinderatszimmer Rathaus
Sitzungs-Nr.	2
Behandelte Geschäfte:	8 - 31
Protokoll:	Uwe Richter

8 Genehmigung des Gemeinderatsprotokolls der Sitzung vom 16. Januar 2013

Beschluss (einstimmig, 13 Anwesende, Sarah Ritter wegen Abwesenheit am 16. Januar 2013 im Ausstand)

Das Gemeinderatsprotokoll der Sitzung vom 16. Januar 2013 wird genehmigt.

9 Antrag 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.

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:

- Herr Benjamin Murat Berghold, Zollstrasse 8, 9494 Schaan

Antrag

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

Beschluss (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

11 Liecht. Volleyballverband: Anfrage um Sponsoring der WM-Qualifikationsspiele

Ausgangslage

Der Liecht. Volleyballverband wendet sich mit folgendem Anliegen an die Gemeinde Schaan:

- Es ist angedacht, bei den diesjährigen WM-Qualifikationsspielen mitzuspielen.
- Gäste in Schaan (Sporthalle Resch) wären: Portugal, Schweiz und Dänemark.
- Austragungszeit der Spiele: 23. - 26. Mai 2013

Das provisorische Budget sieht folgendermassen aus:

	Einnahmen	Ausgaben	
FIVB	13900	22320	Hotel, Teams
SPK	8000	11400	Essen, Teams
Gemeinde Schaan	10000	324	Wäsche (3 kg pro Team)
Eintritte (5.--)	1500	8511	eigenes Team
Kiosk	2000	3000	Hotel, Essen Schiris
Sponsoren	10000	1850	per diem Schiris: 4 Schiris, 100 Dollar, 5 Tage
LVBV	10000	3250	Transport 7 LOSV-Busse, pro Bus 500 km
		1000	Werbemassnahmen
		2800	Diverses (5%)
	55400	54455	

Die Turniere werden relativ kurzfristig vergeben, so dass eine frühzeitigere Anfrage (z.B. im Rahmen der ordentlichen Budgetierung, nicht möglich war.

Am geplanten Wochenende ist in Schaan Jahrmarkt, was aber den Spielen nicht entgegen stehen sollte, es könnten eher beide Veranstaltungen voneinander profitieren. Die Veranstalter müssten allenfalls um einen Parkdienst besorgt sein. Zudem kann die Gemeinde Schaan kein Personal zur Verfügung stellen, da mit dem Jahrmarkt genügend Arbeit anfällt.

In der Vergangenheit haben solche Volleyball-Turniere jeweils ein grosses Zuschaueraufkommen nach sich gezogen und ein positives Bild von Schaan erzeugt. Schaan ist zudem Sitz des erfolgreichsten Liechtensteiner Volleyballclubs, dem VBC Galina.

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt einen Beitrag und Nachtragskredit von CHF 10‘000.-- für das Sponsoring der WM-Qualifikationsspiele 23. - 26. Mai 2013 des Liecht. Volleyballverbandes.

Erwägungen

WM-Qualifikationsspiele sind kein alltäglicher Anlass, der VBC Galina, der seinen Sitz in Schaan hat, spielt generell auf hohem Niveau. Über eine finanzielle Förderung des gesamten Anlasses muss der Gemeinderat entscheiden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass auf Grund des hohen Spielniveaus mehr Zuschauer kommen werden als budgetiert.

Der Anlass wird begrüsst, die geleisteten Beiträge sollen aber nicht zu einem Gewinn führen. Es wird deshalb vorgeschlagen, eine Defizitgarantie von maximal CHF 10‘000.-- zu beschliessen.

Die Anfrage konnte auf Grund der Kurzfristigkeit nicht der Sportkommission vorgelegt werden.

CHF 10‘000.-- werden als „hoher Beitrag“ bezeichnet. Der Tennisclub z.B. hat 384 Mitglieder und erhält einen Jahresbeitrag von rund CHF 8‘000.--. Es soll auch die Bereitstellung der Infrastruktur in den Beitrag eingerechnet werden.

An Sponsorengeldern sind lediglich CHF 10‘000.-- budgetiert, mit mehr Effort könnte auch mehr erzielt werden. Eine Defizitgarantie ist besser als ein fixer Beitrag, es würde aber auch eine Garantie von CHF 5‘000.-- genügen.

Ein Gemeinderat äussert, dass er sich schon länger an Überangeboten in der Gemeinde störe. Hier kollidiere der Anlass mit dem Jahrmarkt, womit er Mühe habe. Diese Spiele seien doch vielleicht gar nicht so wichtig für die Gemeinde.

Dem wird entgegen gehalten, dass es schade wäre, wenn die Spiele nicht stattfinden könnten. Eine WM-Qualifikation sei für ein kleines Land wertvoll.

Die Kalkulation wird als vorsichtig bezeichnet. Zudem könnten Einzelanlässe wie dieser nicht mit Jahresbeiträgen verglichen werden. Andere Gemeinden wären froh, wenn solche Anlässe bei ihnen stattfinden würden, wie auch z.B. die einmal im Gespräch gestandenen Stabhochsprung-Wettbewerbe. Auch der Racer Bikes Cup ist ein toller Anlass, der alle zwei Jahre mit CHF 18‘000.-- unterstützt wird. Wenn ein solcher Anlass durchgeführt wird, kostet er Geld. Eine Defizitgarantie von CHF 5‘000.-- ist aber „schwierig“, besser wäre, direkt CHF 5‘000.-- zu geben.

Mit einer Defizitgarantie könnte die Gemeinde eine „neue Ära“ starten und ein Signal geben, dass es nicht „einfach so“ Geld gibt. Die Vereine würden sich mehr bemühen, anders mit den Geldern umzugehen. Allerdings stellt sich die Frage, wie die Gelder letztlich verbucht werden.

In Schaan ist die einzige Halle, in der solche Volleyballspiele durchgeführt werden können. Sie wird zudem gereinigt und in sehr gutem Zustand gehalten. Es wäre vorstellbar, eine Defizitgarantie von CHF 10‘000.-- zu sprechen.

Bei solchen Anfragen muss die Gemeinde überlegen, was ihr der Anlass wert ist. Die Haltung, dass nur noch die Halle zur Verfügung gestellt und gereinigt wird, wird nicht funktionieren. Ein solcher Anlass findet zudem nicht jedes Jahr statt.

Die Vereine sollen auch Eigenleistungen bringen und das Sponsoring breiter aufstellen. Sponsoren zu finden ist jedoch derzeit schwierig.

Es werden zwei Anträge zur Abstimmung gestellt:

- Defizitgarantie von CHF 10‘000.--
- Beitrag und Nachtragskredit von CHF 5‘000.--.

Bei beiden Anträgen ist beinhaltet, dass die Infrastruktur (Halle, Garderoben) sowie die Dienstleistungen (Reinigung) gratis zur Verfügung gestellt werden.

Beschluss

Der Gemeinderat genehmigt einen Beitrag und Nachtragskredit von CHF 5‘000.-- für das Sponsoring der WM-Qualifikationsspiele 23. - 26. Mai 2013 des Liecht. Volleyballverbandes. Zudem werden die Infrastruktur (Halle, Garderoben) sowie die Dienstleistungen (Reinigung) kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Abstimmungsresultat (13 Anwesende)

1. Der Antrag, eine Defizitgarantie von CHF 10‘000.- zu sprechen, erhält 5 Stimmen und ist damit abgelehnt.

2. Der Antrag, einen Beitrag von CHF 5‘000.-- und den entsprechenden Nachtragskredit zu sprechen, erhält 10 Stimmen und ist damit angenommen.

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

Ausgangslage

- Im Zusammenhang mit der Genehmigung des Industriezubringers 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.

- Mit Gemeinderatsbeschluss vom 01. Juli 2009, Trakt. Nr. 143, wurde der Signalisationsantrag der Baukommission (Fahrverbot für Motorwagen u. Motorräder mit Zusatz Zubringer gestattet) für die Bahnstrasse und die Strasse Im Malarsch zur Überarbeitung zurückgestellt.

- Am 20. Januar 2010, Trakt. Nr. 5, 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 Im 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.

- Mit Gemeinderatsbeschluss vom 30. Juni 2010, Trakt. Nr. 143, wurde zur Verkehrsberuhigung bei der Strasse Im Malarsch und der Bahnstrasse die Anbringung von Pollern entlang der Trottoirs beschlossen.

- An der Gemeinderatssitzung vom 07. Dezember 2011, Trakt. Nr. 264, nahm der Gemeinderat folgenden Zwischenstand der Konzeptbearbeitung zur Kenntnis.

Daraufhin hat sich die Baukommission ergänzt durch die Gemeindepolizei (Arbeitsgruppe Verkehr) mit diesem Thema befasst. Es wurde versucht, über Einzelmessungen der Gemeindepolizei eine Priorisierung der Problematik in den einzelnen Problemzonen zu erarbeiten. Die umfangreichen Analysen und emotionalen Diskussionen, welche vom Thema aus hauptsächlich unter subjektiven Gesichtspunkten stattfanden, führten zu keinem konkreten Ergebnis. Nach der Eröffnung des Grosskreisels und der Poststrasse im Zentrum erhoffte sich die Kommission entscheidende Verbesserungen bezüglich der Reduktion des Fremdverkehrs in den betroffenen Quartieren, weshalb die Weiterbehandlung des Konzeptes bis zum Vorliegen entsprechender Messergebnisse unterbrochen wurde. Die stichprobenartigen Messergebnisse bestätigten zunächst die Reduktion des Fremdverkehrs in den Quartieren, weshalb die Kommission zur Ansicht kam, die Konzeptbearbeitung abzubrechen. Der Erfolg hielt jedoch nicht lange an, was den Gemeindevorsteher dazu bewog, die Kommission aufzufordern, die Konzeptbearbeitung wieder konkret in Angriff zu nehmen.
Daraufhin wurde das Tiefbauamt in die Konzeptbearbeitung miteinbezogen. Es stellte sich bald heraus, dass für eine objektive Bearbeitung ein Verkehrsplanungsbüro beigezogen werden musste. Ende September 2011 wurde zusammen mit dem Tiefbauamt ein Auftrag zur Erarbeitung einer entsprechenden Studie in Auftrag gegeben. Im Herbst wurde eine umfangreiche Verkehrszählung durchgeführt, welche in die Erarbeitung einer Verkehrsmodells einfliesst. Diese Arbeiten sollten im Januar 2012 abgeschlossen werden können, woraufhin die eigentliche Studie erarbeitet werden kann.

Das Ziel der Studie besteht vor allem darin, die verkehrlichen Auswirkungen folgender Massnahmen mit dem Verkehrsmodell zu berechnen:

- Analyse verschiedener denkbarer verkehrsberuhigender Massnahmen in den Wohnquartieren auf das Verkehrsaufkommen in den Quartierstrassen und die Auswirkungen auf die Landstrassen in Schaan (Einzelanalyse).

- Analyse sinnvoller Massnahmenkombinationen (die Erfahrung zeigt, dass das Ergebnis einer Massnahmenkombination infolge gegenseitiger Abhängigkeiten sich nicht mit der Summe der Ergebnisse der Einzelmassnahmen deckt).

- Auswertung und Dokumentation der Ergebnisse

Ein weiteres Ziel besteht darin, mit dem Verkehrsmodell die Durchgangsverkehre durch die Quartiere von Schaan zu ermitteln und mit den Ziel-/Quellverkehren dieser Region zu vergleichen.

Zu einem späteren Zeitpunkt müssen die effektiven Verkehrswirkungen infolge umgesetzter Massnahmen mit einem Controlling und Monitoring überprüft und mit den erwarteten Auswirkungen verglichen werden.

- An der Sitzung vom 07. Dezember 2011, Trakt. Nr. 264, beschloss der Gemeinderat zudem die Prüfung der Einführung von Tempo 40 auf den Gemeindestrassen und die Klärung der Sinnhaftigkeit einer solchen Massnahme. Des Weiteren wurde auf das Ansuchen der Anwohner der Strasse Im Loch zur Einführung von Tempo 30 mit dem Verweis auf das Gesamtkonzept nicht eingetreten.

- In Zusammenhang mit der Baustelle Poststrasse / Kreisel / Landstrasse wurden die Strassen Im Tröxle, Im Malarsch, Bahnstrasse, In der Specki und In der Egerta wegen des vermehrten Schleichverkehrs temporär mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h versehen; die Bewilligungen laufen mit Fertigstellung der Baustelle ab.

- Nach Abschluss der Verkehrszählungen ergaben sich EDV-Probleme bei der Konfiguration der Daten für das Verkehrsmodellprogramm, was zu erheblichen Verzögerungen für die Erarbeitung der Verkehrsmodellanalysen führte. Ende August wurde der Arbeitsgruppe Verkehr erstmals ein Entwurf des Verkehrsmodells vorgestellt, wobei für die Analyse die entsprechenden Massnahmen festgelegt wurden.
  Diese umfassen folgende Massnahmen:
  Sperrungen der von Schleichverkehr betroffenen Strassenzüge, Einführung von Tempo 30, Einbahnverkehr Im Malarsch / Bahnstrasse, Optimierungen Verkehrsfluss auf den Landstrassen (Lichtsignalanlagen St. Peter u. Bushof), Verkehrsmanagement Zollstrasse (Wartespur Rheinbrücke bis Einmündung Alte Zollstrasse).
  Danach wurden für diese Massnahmen, hauptsächlich Quartierstrassensperrungen und Tempo 30, mit dem Verkehrsmodell entsprechende Analysen erstellt, welche die dadurch bedingten Verkehrsverlagerungen aufzeigen.

- **Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Verkehrsmodellanalysen gemäss Schlussbericht der Fa. Arendt Consulting vom 19. Dezember 2012:**

  Die heutige Verkehrssituation in der Gemeinde Schaan wird von vielen Faktoren bestimmt. Einerseits sind die Landstrassen und vor allem der Grosskreisel Schaan sehr stark ausgelastet. Dies führt dazu, dass immer mehr Fahrten über Alternativrouten durch die Wohnquartiere führen. Besonders davon betroffen sind die Quartiere Im Malarsch/Bahnstrasse, Im Pardiel/Gapetschstrasse und im Osten die Reberastrasse. Diese Quartiere haben heute 50 bis 85 % Fremdverkehr. Eine Sperrung aller dieser Schleichwege hätte eine Verkehrszunahme auf dem Grosskreisel von +25 % zur Folge. Diese Menge kann der Grosskreisel jedoch nicht mehr bewältigen. Zu beachten ist auch, dass zusätzlich jährlich ein struktureller Verkehrszuwachs von +2 % auf den Landstrassen zu verzeichnen ist.

  Die geprüften kurzfristigen Verkehrsmassnahmen haben gezeigt, dass eine Einzelmassnahme (Sperrung einer einzelnen Quartierstrasse) das betroffene Quartier entlasten kann, jedoch die Landstrasse entsprechend mehr belastet wird. Eine Kombination von mehreren Einzel-Massnahmen verlagert jedoch so viel Verkehr auf die Landesstrassen und den Grosskreisel, dass die vorhandenen Kapazitäten dort nicht ausreichen. Zudem kommt es im Verkehrsmodell zu regionalen Verlagerungen auf die Rheinübergänge und Autobahnanschlüsse in Bendern / Haag und Vaduz / Sevelen, welche derzeit schon kritische Verkehrsmengen aufweisen.

Als separate Einzelmassnahmen können aus „verkehrlicher“ Sicht empfohlen werden:

1. Sperrung Wiesengass und Werkhofstrasse
2. Sperrung Rebera Süd
3. Einführung 30er Zonen auf Erschliessungsstrassen
4. Prüfung von Verkehrsflussoptimierung bei Lichtsignalanlagen

Die Einführung einer 30er Zone auf allen Erschliessungsstrassen bringt vor allem eine Entlastung in den Quartieren Im Pardiel und Gapetschstrasse. Allerdings werden die anderen Quartiere nicht entlastet, da Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass dort schon heute im Durchschnitt nicht schneller gefahren wird als 30 km/h.

Als Massnahme nicht empfohlen werden:

1. Einführung von Einbahnregimen
2. Gemeinsame Sperrung der Quartierstrassen „Im Malarsch“ und „Bahnstrasse“
3. Gemeinsame Sperrung Reberastrasse/Laurentiusweg und Im unteren Rossfeld
4. Sperrung Gapetschstrasse
5. Kombinierte Sperrung von Quartierstrassen

Diese Sperrungen verlagern zu viel Verkehr auf die Landesstrassen und führen zu regionalen Verkehrsverlagerungen. Die damit einhergehenden Stockungen und Stausituationen auf den Landstrassen behindern vor allem auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und erhöhen weiter den Druck auf die Quartierstrassen. Damit werden weitere Quartierstrassen, welche nicht der Sperrung unterliegen, von Fremdverkehr betroffen sein. Die Einführung von Einbahnregimen kann aus grundsätzlichen Überlegungen nicht empfohlen werden (siehe Kapitel 5.4.1 des Berichtes).

Um auch den strukturell bedingten Verkehrszuwachs von jährlich bis zu 2 % in Zukunft bewältigen zu können, braucht es neben den kurzfristigen Massnahmen auch mittel- bis langfristige Massnahmen, um die Infrastrukturen nicht über ihre Kapazitäten zu belasten. Wir empfehlen folgende Langfristmassnahmen gemeinsam mit der Landesregierung anzugehen respektive umzusetzen (siehe Kapitel 5.5 des Berichtes):

1. Ausbau Bahnverkehr (Projekt S-Bahn FL.A.CH)
2. Separate Busspuren auf stark belasteten Streckenabschnitten und Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtungen)
3. Reduktion Parkplätze und Parkraummanagement
4. Umsetzung von Mobilitätsmanagement bei Firmen
5. Massnahmen zur Verlagerung auf den Veloverkehr
6. Neue Umfahrungsstrasse Schaan

Die Erfahrung zeigt, dass immer erst ein Bündel mehrerer Massnahmen nachhaltige Wirkung entfaltet.

Stellungnahme der Arbeitsgruppe Verkehr zum Schlussbericht der Fa. Arendt Consulting vom 19. Dezember 2012

1. Einzelmassnahmen

- Die Schlussfolgerung, dass eine Sperrung aller Schleichwege zu einer Verkehrszunahme beim Grosskreisel führt (Rückverlagerung des Schleichverkehrs auf die Landstrassen), welche dieser nicht mehr bewältigen kann, wird zur Kenntnis genommen.

- Die Empfehlung, von Einbahnsystemen in den Quartieren abzusehen, da diese kontraproduktiv sind, wird unterstützt.

- Die Empfehlung zur Prüfung der Verkehrsflussoptimierung bei den Lichtsignalanlagen wird unterstützt.

- Die Empfehlung der Einführung von 30er Zonen auf den Erschliessungsstrassen lediglich zur Fernhaltung von Schleichverkehr wird nicht unterstützt, da aus den Berechnungsanalysen nur eine Entlastung bei den Quartieren Pardiel und Gapetsch resultiert.

- Die Empfehlung, nur die Wiesengass, die Werkhofstrasse und die Reberastrasse Süd zu sperren, wird nicht unterstützt, weil die kombinierte Sperrung der anderen betroffenen Quartierstrassen mit Schleichverkehr im Bericht lediglich mit Priorität auf die Überlastung der Landstrassen nicht empfohlen wird.

2. Langfristige Massnahmen

- Ausbau Bahnverkehr (FL.A.CH)
  Das Projekt wird unterstützt.

- Separate Busspuren auf stark belasteten Streckenabschnitten und Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtungen)
  Separate Busspuren innerhalb des bebauten Gebietes sind in Schaan aufgrund der Platzverhältnisse kaum möglich und sind von den Richtplanungen her nicht vorgesehen.
  Die Anlage von Wartespuren bei der Feldkircher Strasse, Benderer Strasse und Zollstrasse bei den Dorfeingängen mit Busbevorzugung und Kombination mit Pförtneranlagen erscheint prüfenswert.

- Reduktion Parkplätze und Parkraummanagement
  Die Gemeinde Schaan hat im Zentrum die Parkplatzbewirtschaftung bereits eingeführt. In den Bauvorschriften für das Zentrumsgebiet ist schon seit langem eine Reduktion der Parkplätze vorgesehen.

- Umsetzung von Mobilitätsmanagement bei Firmen
  Die Gemeinde setzt sich in Zukunft vermehrt ein, um bei den massgeblichen Firmen die Einführung zu forcieren.

- Massnahmen zur Verlagerung auf den Veloverkehr

Die Gemeinde setzt sich wie bislang, auch in Zukunft für die Komplettierung der Radweg- und Radabstellplatzinfrastruktur ein.

- Neue Umfahrungsstrasse Schaan
  Die Lancierung ist derzeit politisch nicht opportun, muss vermutlich langfristig aber auch mit in Betracht gezogen werden.

Resümee / Grundsätzliche Empfehlung

Angesichts des im Bericht prognostizierten Verkehrszuwachses von jährlich bis zu 2 %, ist nicht damit zu rechnen, dass mit den langfristigen Massnahmen, welche immense Planungs- und Umsetzungszeiträume benötigen, in den nächsten 10 Jahren eine Verbesserung bezüglich des Schleichverkehrs in den Wohnquartieren zu rechnen ist.
Durch den prognostizierten Verkehrszuwachs gerät auch der Grosskreisel im Zentrum in Bälde an seine Kapazitätsgrenze; das heisst, wir werden in absehbarer Zeit wieder mit Stauerscheinungen auf den Landstrassen zu rechnen haben, was auch einen Zuwachs des Schleichverkehrs mit sich bringen wird.

Im Sinne einer pragmatischen Betrachtungsweise verbleibt als Lösungsansatz somit lediglich die Sperrung der Hauptschleichwege übrig, um einen Schutz der Wohnquartiere gewährleisten zu können. Die damit verbundene Überbelastung der Hauptverkehrsstrassen müsste somit einfach früher in Kauf genommen werden, als dies ohnehin für die nächsten 10 Jahre prognostiziert wird.

Die Arbeitsgruppe ist sich bewusst, dass eine Überlastung der Hauptverkehrsstrassen eine zusätzliche Belastung für alle Nutzer dieser Strassen und speziell für die heimische Wirtschaft mit sich bringen wird, wobei wie vorstehend aufgeführt, lediglich eine zeitliche Vorverschiebung erfolgen wird.

Dem Antrag liegt bei:

- Schlussbericht Verkehrsmodellanalysen zur Reduktion des Fremdverkehrs auf den Quartierstrassen von Schaan (Arendt Consulting 19.12.2012)
- Reduktion Fremdverkehr in Wohnquartieren – Übersichtsplan
- Stellungnahme Begegnungszonen Zentrum Schaan, Schreiben Amt für Bau und Infrastruktur vom 16. Januar 2013
- Stellungnahme Tempo 40 auf Gemeindestrassen, Schreiben Amt für Bau und Infrastruktur vom 16. Januar 2013

Antrag

1. Der Gemeinderat schliesst sich der Stellungnahme der Arbeitsgruppe Verkehr zum Schlussbericht der Fa. Arendt Consulting vom 19. Dezember 2012 an.

2. Die Arbeitsgruppe Verkehr wird beauftragt, zur ganztägigen Sperrung der vom Schleichverkehr betroffenen Quartierstrassen entsprechende Vorschläge zu erarbeiten.

3. Die im Zuge der Konzepterarbeitung eingegangenen Gesuche zur Verkehrsberuhigung oder zur Einführung von Tempo 30 bei Quartierstrassen, welche nicht vom Schleichverkehr betroffen sind, soll die Arbeitsgruppe separate Anträge über die weitere Vorgangsweise bearbeiten.

4. Die Stellungnahme des Amtes für Bau und Infrastruktur vom 16. Januar 2013 betreffend die mit der Konzeptbearbeitung gestellten 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.

5. 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.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird von Markus Biedermann mit folgenden Folien informiert:

Amt für Bau und Infrastruktur

Ausgangslage/Problemstellung

- Fremdverkehr auf siedlungsorientierten Quartierstrassen
- Viel Fremdverkehr wenn Grosskreisel stark ausgelastet ist v.a. in der Morgen- und Abendspitze
- Schleichwege finden aber nicht nur an Spitzenstunden statt.
  → Ergebnis aus den Zähldaten
- Das Netz der Schleichwege ist recht feinmaschig.
- Industriezubringer entlastet v. a. den Raum in der Specki.

Amt für Bau und Infrastruktur

Projektorganisation

Beteiligte

- Gemeinde Schaan
  - Arbeitsgruppe Verkehr
  - Gemeindevorsteher
  - Bauverwaltung
  - Gemeindepolizei
- Tiefbauamt

GEMEINDE SCHAAN

TIEFBAUAMT FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

Auftragnehmer:

ARENDT CONSULTING
Verkehrsanalysen und Konzepte

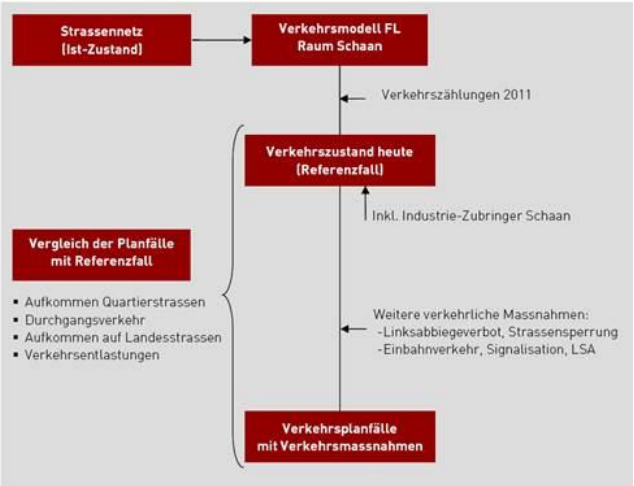
Amt für Bau und Infrastruktur

Zielsetzung/Vorgehen

Ziel: verkehrlichen Auswirkungen folgender Massnahmen mit dem Verkehrsmodell zu berechnen:

- Analyse verschiedener denkbarer verkehrsberuhigender Massnahmen in den Wohnquartieren auf das Verkehrsaufkommen in den Quartierstrassen und die Auswirkungen auf die Landstrassen in Schaan (Einzelanalyse)
- Analyse sinnvoller Massnahmenkombinationen
- Auswertung, Interpretation und Dokumentation der Ergebnisse

Vorgehen:



Amt für Bau und Infrastruktur

Ist-Zustand
Verkehrsmengen

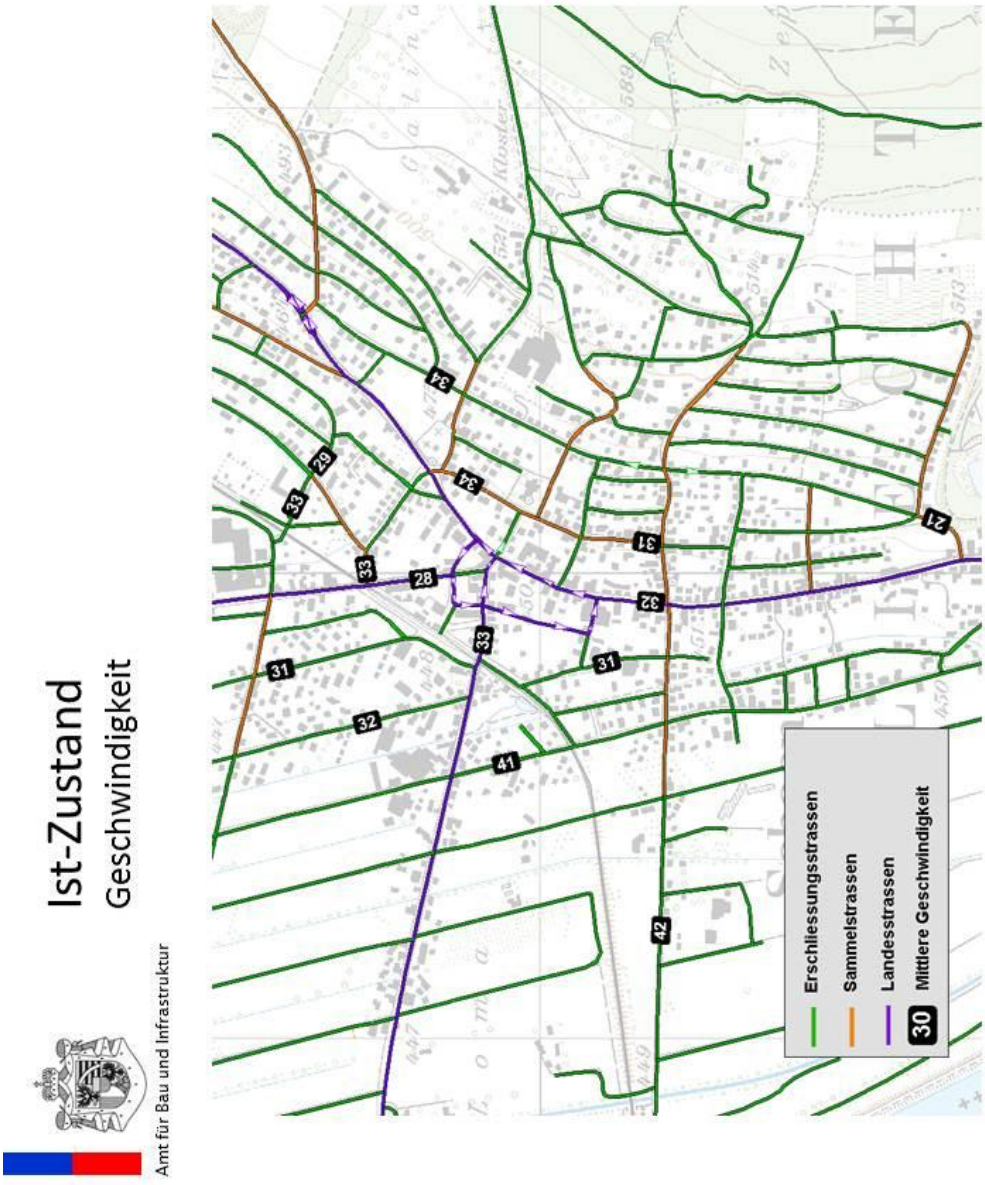
Adhoc Verkehrszählung (Herbst 2011)

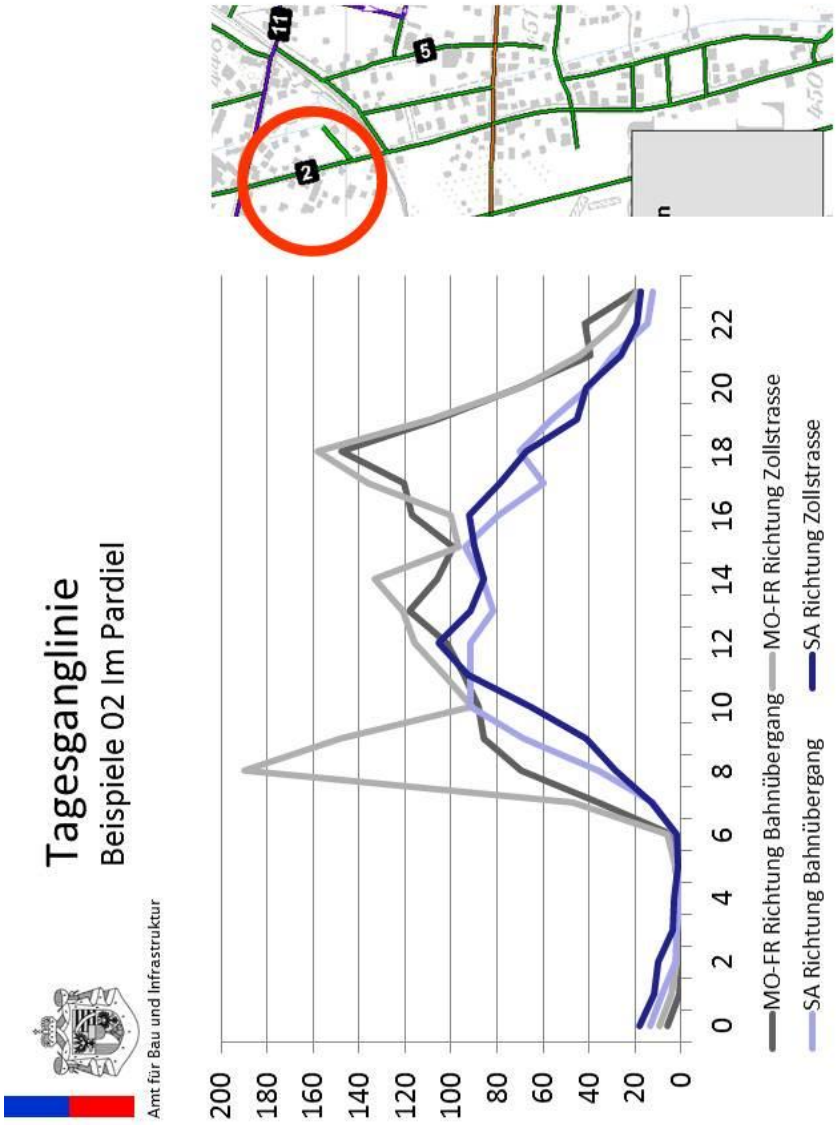
Nr	Zählstandort	DTV	DWV	MSP	ASP	v_50%	v_85%
1	Tröxlegass	1'771	2'139	206	232	28	35
2	Im Pardiel	2'750	3'215	258	288	41	49
3	In der Specki	2'044	2'375	160	226	33	40
4	Im Zagalzel	1'257	1'476	115	156	29	35
5	In der Egerta	828	954	55	63	31	38
7	Landstrasse	11'013	11'844	821	883	32	40
9	Im Bretscha Süd	6'781	7'547	540	590	28	33
11	Bahnhofstr	9'469	10'056	607	816	33	42
12	Saxgasse	1'460	1'457	114	251	21	25
15	Obergass	2'771	3'285	272	288	31	39
20	Wiesengass	510	630	96	93	42	54
22	Im Malarsch	1'010	1'277	158	152	32	39
23	Bahnstrasse	925	1'179	115	119	31	38
24	Werkhofstrasse	1'064	1'255	98	135	33	42
26	Im Kresta	1'000	1'189	104	130	34	43
27	Reberastr Nord	2'663	3'154	265	277	34	44
28	Reberastr Süd	2'380	2'782	231	286	31	42

Verkehrszähler (Zählstellen Land)

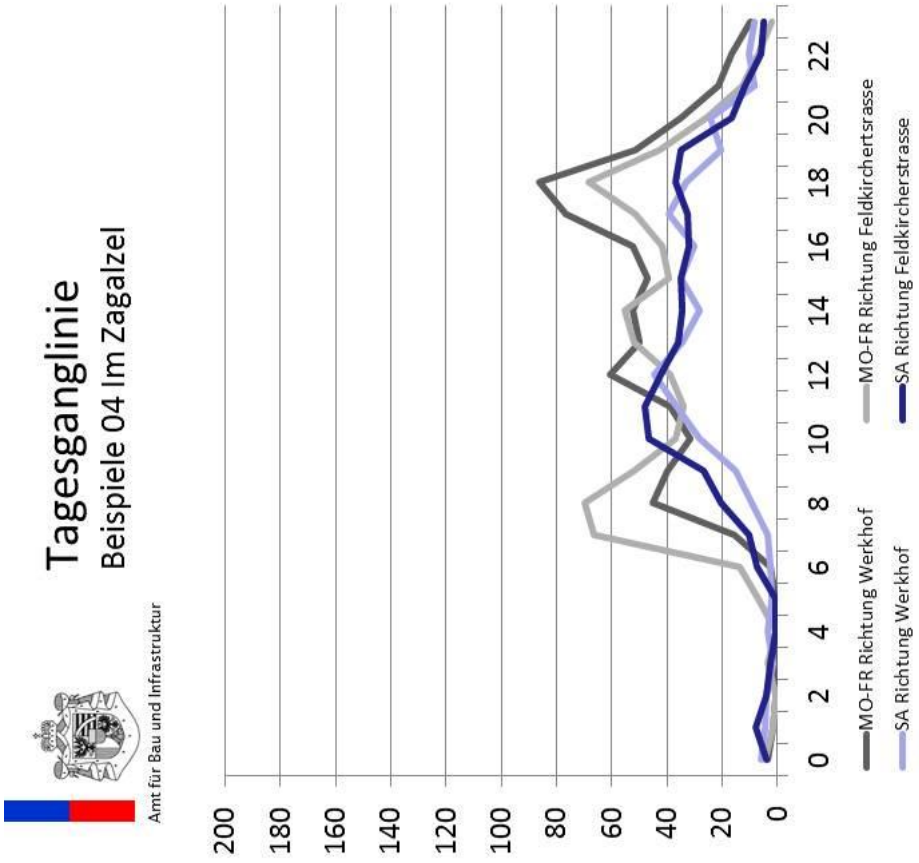
Nr.	Zählstandort	DTV	DWV
A	Schaan - Bendern	7'225	8'622
B	Schaan - Nendeln	9'213	10'628
C	Schaan Rheinbrücke	13'227	15'258
D	Vaduz Mühleholz	15'134	17'186
E	Schaan - Planken	1'092	1'182

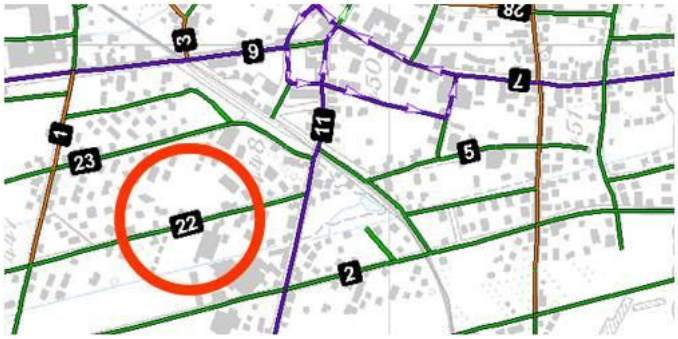
DTV: Durchschnittlicher Anzahl Motorfahrzeuge
DWV: Durchschnittlicher Anzahl Motorfahrzeuge an Werktagen (Mo-Fr)
MSP: Durchschnittlicher Anzahl Motorfahrzeuge an Werktagen in der Morgenspitze (7-8 Uhr)
ASP: Durchschnittlicher Anzahl Motorfahrzeuge an Werktagen in der Abendspitze (17-18 Uhr)
V_50%: Mittlere Geschwindigkeit [km/h] = Geschwindigkeit, die von 50% der Fahrzeuge höchstens erreicht, bzw. von 50% überschritten wird.
V_85%: Geschwindigkeit [km/h], die von 85% der Fahrzeuge höchstens erreicht, bzw. von 15% überschritten wird.

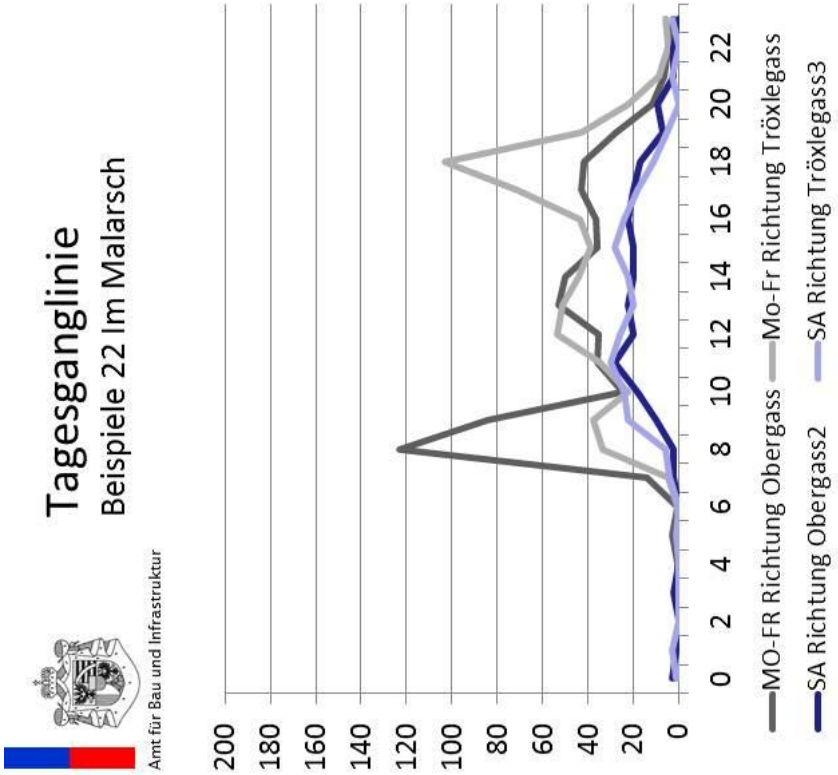

Ist-Zustand
Geschwindigkeit
Amt für Bau und Infrastruktur
Erschliessungsstrassen
Sammelstrassen
Landesstrassen
30 Mittlere Geschwindigkeit


Tagesganglinie
Beispiele 02 Im Pardiel
Amt für Bau und Infrastruktur
11
5
2
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22
MO-FR Richtung Bahnübergang
MO-FR Richtung Zollstrasse
SA Richtung Bahnübergang
SA Richtung Zollstrasse

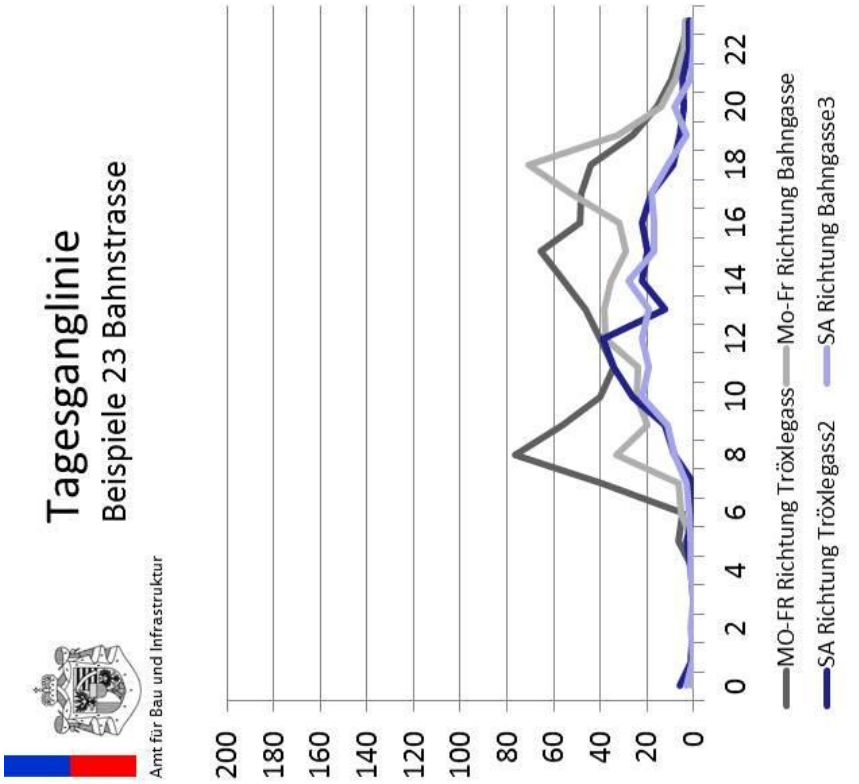
26
27
28

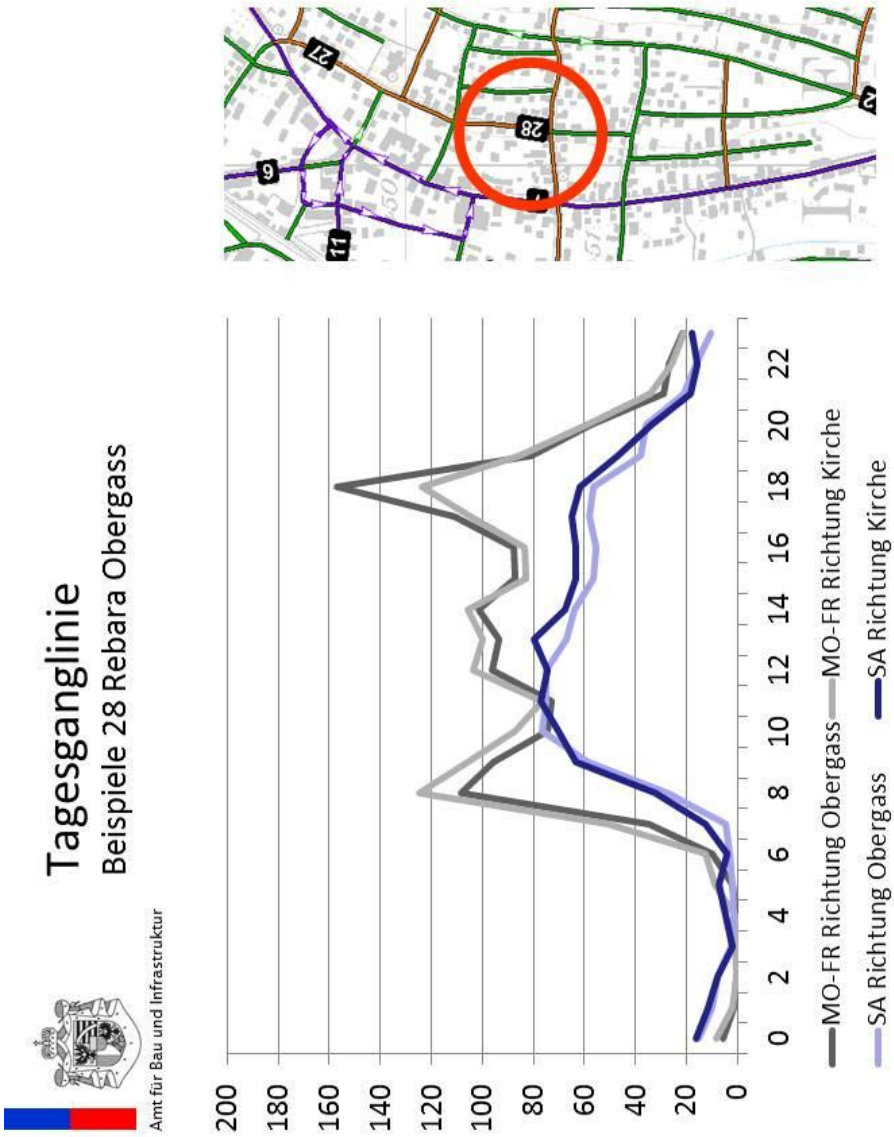

Tagesganglinie
Beispiele 04 Im Zagalzel
Amt für Bau und Infrastruktur
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22
MO-FR Richtung Werkhof
SA Richtung Werkhof
MO-FR Richtung Feldkirchertsrasse
SA Richtung Feldkircherstrasse


3
9
1
23
22
11
7
5
2


Tagesganglinie
Beispiele 22 Im Malarsch
Amt für Bau und Infrastruktur
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22
MO-FR Richtung Obergass
Mo-Fr Richtung Tröxlegass
SA Richtung Obergass2
SA Richtung Tröxlegass3

3
9
4
11
1
23
5
22
2


Tagesganglinie
Beispiele 23 Bahnstrasse
Amt für Bau und Infrastruktur
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22
MO-FR Richtung Tröxlegass
Mo-Fr Richtung Bahngasse
SA Richtung Tröxlegass2
SA Richtung Bahngasse3


Tagesganglinie
Beispiele 28 Rebara Obergass
Amt für Bau und Infrastruktur
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22
MO-FR Richtung Obergass
MO-FR Richtung Kirche
SA Richtung Obergass
SA Richtung Kirche
27
28
6
11

Amt für Bau und Infrastruktur

Verkehrsprognose

Einwohner: Szenario „Trend“

=> Jahr 2025: 41.900 Einwohner

Arbeitsplätze: > Szenario „Starkes Wachstum“

=> Jahr 2025: 44.400 Arbeitsplätze

Damit ist aufgrund des allgemeinen Verkehrswachstums mit einer Zunahme des Verkehrs von jährlich rund 1-2% zu rechnen. Nachdem der Grosskreisel Schaan in Schaan derzeit eine Kapazitätsreserve von ca. 20% aufweist, wird diese Reserve aufgrund des allgemeinen Verkehrswachstums innert rund 10 Jahren konsumiert sein und weitergehende Massnahmen erforderlich machen.

Amt für Bau und Infrastruktur

Massnahmen

zur Reduktion Fremdverkehr auf Quartierstrassen

Allgemein

1. Sperrung von Quartierstrassen
2. Tempo 30er Zonen auf siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen
3. Einbahnregimes
4. Abbiegeverbote
5. Optimierung Verkehrsfluss auf der Landstrasse

6. Mittel- bis langfristige Massnahmen

Einzelmassnahmen

Gemäss Besprechung vom 24.8.2012 wurde festgelegt, folgende Einzelmassnahmen bzgl. deren verkehrliche Auswirkungen mit Verkehrsmodellberechnungen zu prüfen:

Fall 1: Sperrung Im Malarsch und Bahnstrasse
Fall 2: Sperrung Wiesengass und Werkhofstrasse
Fall 3: Sperrung Reberastrasse/ Laurentiusweg
Fall 3a: Sperrung Reberastrasse Süd
Fall 4: Sperrung Gapetschstrasse
Fall 5: Fall 1 - Fall 3 gemeinsam sperren
Fall 6: Tempo 30-Zonen auf allen Erschliessungsstrassen

Amt für Bau und Infrastruktur

Massnahme, Wirkung und Interpretation

Sperrung Malarsch und Bahnstrasse

Wirkung auf die Quartierstrassen:

- Im Malarsch, Bahnstrasse und Tröxlegass deutlich vom Verkehr entlastet.
- Ansonsten sind Veränderungen in anderen Quartieren nicht spürbar.

Wirkung auf die Landstrassen:

- + 2700 Fahrzeugen pro Werktag
- +15% Verkehr in Grosskreisel, gerade noch zu bewältigen.

=> Leistungsfähigkeit des Grosskreisels voll ausgenutzt und es bleiben praktisch keine Reserven, das allgemeine Verkehrswachstum von jährlich 1%-2% zu übernehmen.

schaan

Massnahme, Wirkung und Interpretation

Sperrung Wiesengass und Werkhofstrasse

Amt für Bau und Infrastruktur

Wirkung auf die Quartierstrassen:

- die beiden Sperrungen sind unabhängig voneinander und wirken nur mit sehr kleinräumigen Verlagerungen auf benachbarte Strassen.
- Die Sperrung der Werkhofstrasse bringt zusätzlichen Verkehr In der Specki und Im Ascherle.
- Die Verkehre auf der Wiesengass werden zurückverlagert auf die Zollstrasse. Dennoch führen diese Fahrten meist nicht über den Grosskreisel, sondern es wird grossmehrheitlich die Route durch das Quartier „Im Pardiel" genommen. Im Pardiel steigt damit der Verkehr an.

Wirkung auf die Landstrassen:

- Die Massnahmen sind mengenmässig auf den Landstrassen kaum spürbar.

Amt für Bau und Infrastruktur

Massnahme, Wirkung und Interpretation

Sperrung Reberastrasse/Laurentiusweg

Wirkung auf die Quartierstrassen:

- sehr starke Abnahme in der Reberastrasse von bis zu 2'700 Fahrzeugen pro Werktag und der Obergass (-1'900 Fahrzeuge)
- Tröxlegass, Im Malarsch, Im Pardiel bis Garpetschstrasse erfährt eine Zusatzbelastung von 300-600 Fahrzeugen pro Tag

Wirkung auf die Landstrassen:

- Rückverlagerung von Verkehren aus der Reberastrasse auf die Landstrasse und Feldkircherstrasse.
- Verkehrsaufkommen auf dem Grosskreisel + 20% an.

=> Aufgrund der knappen Kapazitätsreserven im Grosskreisel steigen dort die Durchlaufzeiten überproportional stark an. In der Folge kommt es dann zu grossräumigen Verkehrsverlagerungen auf die Autobahn und die Belastung auf den Nord-Süd Achsen nach Bendern, Feldkirch und Vaduz nimmt im Verkehrsmodell um bis zu max. 10% ab.

schaan

Amt für Bau und Infrastruktur

Massnahme, Wirkung und Interpretation

Sperrung Reberastrasse Süd

Wirkung auf die Quartierstrassen:

- Die Verkehrsabnahme in der Reberastrasse ist mit bis zu knapp 500 Fahrzeugen pro Tag absolut viel geringer als bei einer Sperrung der Reberastrasse/Laurentiusweg
- Die Verkehre werden grossmehrheitlich auf die Quaderstrasse und Landstrasse verlagert.

Wirkung auf die Landstrassen:

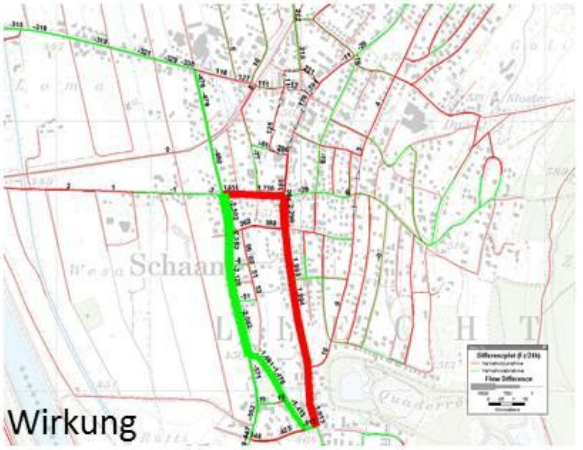
- Die Rückverlagerung von Verkehren aus der Reberastrasse auf die Landstrasse +2-3%
- Grosskreisel kann den geringen zusätzlichen Verkehr noch bewältigen.

schaan

Amt für Bau und Infrastruktur

Massnahme, Wirkung und Interpretation

Sperrung Gapetschstrasse



Wirkung auf die Quartierstrassen:

- sehr starke Abnahme von rund 2'000 Fahrzeuge pro Tag in der Gapetschstrasse
- Abnahme bis zu 1'500 Fahrzeugen im Rietle

Wirkung auf die Landstrassen:

- Zusatzbelastung um +2'000 Fahrzeuge pro Werktag auf der Landstrasse durch Rückverlagerung aus der Gapetschstrasse.
- Der Grosskreisel erhält durch diese Massnahme nur sehr wenig zusätzlichen Verkehr.

schaan

Amt für Bau und Infrastruktur

Ergebnis aus Verkehrsmodellanalyse

Fazit

Arendt Consulting
Verkehrsanalysen und Konzepte

«Die geprüften kurzfristigen Verkehrsmassnahmen haben gezeigt, dass eine Einzelmassnahme (Sperrung einer einzelnen Quartierstrasse) das betroffene Quartier entlasten kann, jedoch die Landstrasse entsprechend mehr belastet wird. Eine Kombination von mehreren Einzel-Massnahmen verlagert jedoch so viel Verkehr auf die Landesstrassen und den Grosskreisel, dass die vorhandenen Kapazitäten dort nicht ausreichen. Zudem kommt es im Verkehrsmodell zu regionalen Verlagerungen auf die Rheinübergänge und Autobahnanschlüsse in Bendern/Haag und Vaduz/Sevelen, welche derzeit schon kritische Verkehrsmengen aufweisen.»

Amt für Bau und Infrastruktur

Ergebnis aus Verkehrsmodellanalyse

Empfehlung: Kurzfristig realisierbare Massnahmen

Arendt Consulting
Verkehrsanalysen und Konzepte

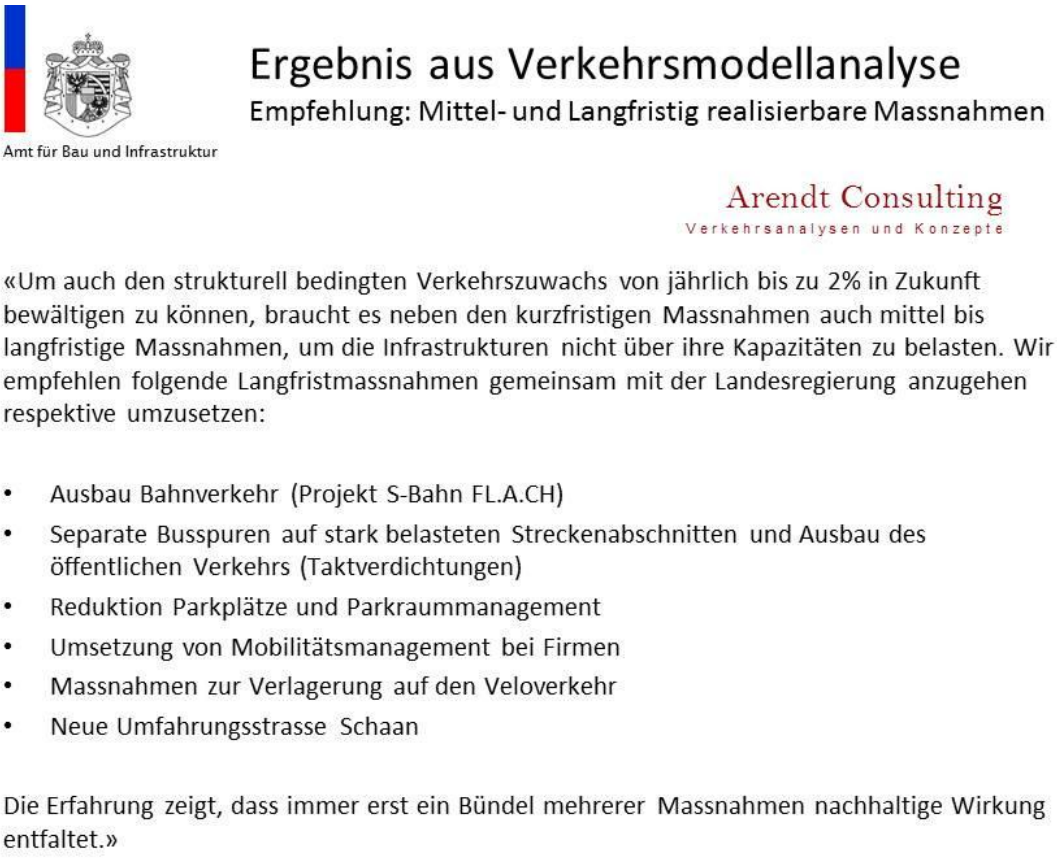
«Als separate Einzelmassnahmen können aus „verkehrlicher" Sicht **empfohlen** werden:

1. Sperrung Wiesengass und Werkhofstrasse
2. Sperrung Rebera Süd
3. Einführung 30er Zonen auf Erschliessungsstrassen
4. Prüfung von Verkehrsflussoptimierung bei Lichtsignalanlagen

Die Einführung einer 30er-Zone auf allen Erschliessungsstrassen bringt vor allem eine Entlastung in den Quartieren Im Pardiel und Gapetschstrasse. Allerdings werden die anderen Quartiere nicht entlastet, da Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass dort schon heute im Durchschnitt nicht schneller gefahren wird als 30 km/h.

Als Massnahme **nicht empfohlen** werden:

1. Einführung von Einbahnregimen
2. Gemeinsame Sperrung der Quartierstrassen „Im Malarsch" und „Bahnstrasse".
3. Gemeinsame Sperrung Reberastrasse/Laurentiusweg und Im Unteren Rossfeld
4. Sperrung Gapetschstrasse
5. Kombinierte Sperrung von Quartierstrassen»



Amt für Bau und Infrastruktur

Ergebnis aus Verkehrsmodellanalyse

Empfehlung: Mittel- und Langfristig realisierbare Massnahmen

Arendt Consulting
Verkehrsanalysen und Konzepte

«Um auch den strukturell bedingten Verkehrszuwachs von jährlich bis zu 2% in Zukunft bewältigen zu können, braucht es neben den kurzfristigen Massnahmen auch mittel bis langfristige Massnahmen, um die Infrastrukturen nicht über ihre Kapazitäten zu belasten. Wir empfehlen folgende Langfristmassnahmen gemeinsam mit der Landesregierung anzugehen respektive umzusetzen:

- Ausbau Bahnverkehr (Projekt S-Bahn FL.A.CH)
- Separate Busspuren auf stark belasteten Streckenabschnitten und Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtungen)
- Reduktion Parkplätze und Parkraummanagement
- Umsetzung von Mobilitätsmanagement bei Firmen
- Massnahmen zur Verlagerung auf den Veloverkehr
- Neue Umfahrungsstrasse Schaan

Die Erfahrung zeigt, dass immer erst ein Bündel mehrerer Massnahmen nachhaltige Wirkung entfaltet.»

Dabei werden mit Markus Biedermann und Edi Risch folgende Punkte diskutiert:

Allgemeines / Bericht

- Fremd- und Eigenverkehr sind zu einem guten Teil Definitionssache. Die Definition in diesem Bericht gibt ein grobes Indiz zu Ziel- / Quellverkehr und Fremdverkehr. Damit ist auch klar, dass ein grosser Teil des Verkehrs selbst produziert wird.
- Wenn Strassen den Verkehr nicht mehr aufnehmen können oder wollen, wird er verlagert auf andere Strassen, wie z.B. nach Bendern oder Vaduz.
- In den Modellen werden die Extremfälle behandelt, d.h. die komplette Sperrung der Strassen.
- Tempo 30 hat keine grossen Auswirkungen in Bezug auf die Entlastung, hat sich aber sonst bewährt. Im Bereich Pardiel / Gapetsch hätte es hingegen Entlastungsfunktion, weil die Autofahrer jeweils den schnellsten Weg suchen.
- Als langfristige Massnahmen sind Pförtneranlagen eine gute Hilfe (Wartebereich am Siedlungsrand, mit Ampelanlage und Busbevorzugung).
- Derzeit werden Studien zu den Autobahnanschlüssen / Brücken in Vaduz und Bendern durchgeführt mit dem Ziel der Verkehrsverbesserung.

- Die Entlastungsstrasse ist im Verkehrsrichtplan enthalten. Ihre Wirkung wurde nicht berechnet, da es sich um eine politische Frage handelt, die derzeit nicht opportun scheint. Eine Berechnung ist in den 70er-Jahren erfolgt. Das Ergebnis war, dass Schaan die neue Verkehrsführung im Zentrum sowie die Entlastungsstrasse benötigt. Allerdings wurde damals die Bahn noch nicht einberechnet.
- Die jährliche Steigerungsrate des Verkehrs von 2 % wird angesprochen. Es wird gefragt, ob diese „gottgegeben" sei, oder ob auch einberechnet werde, dass die Verkehrsmittel ändern könnten.
  Dem wird geantwortet, dass das Modell auch mit dem ÖV und dem Langsamverkehr rechne. Die Zunahme der Einwohnerzahl (Demografie und Migration) sowie der Arbeitsplätze (Notwendigkeit für die Steuereinnahmen) wird vorausgesetzt. Die 2 % sind eine „grobe" Annahme und sollen v.a. eine Einschätzung geben. Mit einem Betrieblichen Mobilitätsmanagement ist eine Reduktion des MIV um bis zu 15 % möglich, was in den Modellen aber nicht berücksichtigt ist.
- Der Bericht soll aufzeigen, wie die Quartiere entlastet werden können. Die langfristigen Massnahmen wurden der Vollständigkeit halber aufgenommen.
- Ein Gemeinderat zeigt sich positiv überrascht, dass das BfU-Modell 50/30 übernommen wurde. Allerdings würde Tempo 30 nicht nur auf den Erschliessungs-, sondern auch auf den Sammelstrassen begrüsst. Es wäre einfacher und klarer, wenn alle Strassen gleich behandelt würden.
  Das Amt zeigt sich offen. Entscheide müssen sich aber nach den jeweiligen Begebenheiten und allfällig notwendigen Begleitmassnahmen richten. Die Strassenhierarchie wird von der Gemeinde festgelegt, es muss ein „vernünftiges Mass" gefunden werden. Deshalb wird auch ein Konzept verlangt.
- Im Malarsch und in der Bahnstrasse wird seit rund 3 Jahren Tempo 30 signalisiert, der Schleichverkehr hat sich dennoch nicht reduziert.
- Der Gemeinderat wird sich in den nächsten Sitzung genügend Zeit für jedes der Themen nehmen.
- Der Bericht wird als „ernüchternd" bezeichnet. Der Verkehr ist vorhanden, es können Massnahmen gesetzt werden, diese schaden jedoch immer an einem anderen Ort jemandem.
- Es ist nicht Aufgabe des Berichtes zu bedenken, welche wirtschaftlichen Folgen die punktuelle Sperrung eines Gebietes nach sich zieht, der Bericht berücksichtigt nur die verkehrliche Seite. Die wirtschaftliche Seite ist aber immer auch zu bedenken.

Tempo 40 / Begegnungszonen

Dem Gemeinderat ist im Vorfeld der Sitzung je ein Schreiben des Amtes für Bau und Infrastruktur zu Tempo 40 und Begegnungszonen abgegeben worden. Dazu werden kurz folgende Punkte angesprochen:

- Bei den Diskussionen sollen die Begriffe gemäss Gesetz und Verordnung verwendet werden.
- Begegnungszonen eignen sich nicht für Sammel- und Landstrassen bzw. sind auf diesen Strassen ausgeschlossen.
- „Tempo 40 generell" ist aus gesetzgeberischer Sicht nicht möglich. Eine Signalisation von Tempo 40 würde nur bis zur nächsten Strassenkreuzung gelten. Bei einer flächendecken-

den Signalisation würde demzufolge ein Schilderwald entstehen. Zudem bringt Tempo 40 gegenüber Tempo 50 nur wenig.
- Es wird Tempo 50 / 30 oder „Tempo 50 generell „empfohlen.

Während der Diskussion des Gemeinderates ohne Markus Biedermann, nur noch mit Edi Risch, werden folgende Punkte erwähnt:

- Die Aufgabe des Berichtes und Konzeptes war, eine Reduktion des Fremdverkehrs zu erreichen. Um Massnahmen beurteilen zu können, waren Berechnungen notwendig, die umfangreich waren.
- Tempo 30 wurde nur in Bezug auf den Schleich- / Fremdverkehr beurteilt.
- Busspuren sind im Dorf nicht möglich, wohl aber Pförtneranlagen bei den Dorfeingängen. Auf diese wurde jedoch nicht eingegangen.
- Es wird festgehalten, dass an dieser Sitzung *kein*e Beschlüsse gefasst werden sollen. Der Gemeinderat soll sich genügend Zeit für die Diskussionen in verschiedenen Sitzungen nehmen, wird sich aber irgendwann zu Massnahmen bekennen müssen. Bei Sperrungen werden z.B. Kontrollen notwendig sein, was sich auf die Personalsituation der Gemeindepolizei auswirken wird.
- Die Auffassung einzelner Personen, dass Strassen komplett gesperrt werden müssen, ist nicht unbedingt richtig.
- Massnahmen sollen von der Gemeinde und dem Land gemeinsam gesetzt werden. Dabei ist die Sicht des Landes, wie der Verkehr durch das Land gebracht werden kann, z.B. mit Leitsystemen, auch zu berücksichtigen.
- Je flüssiger der Verkehr läuft, desto mehr Verkehr wird angezogen. Deshalb wurde in den Sitzungen von Gemeindeseite immer wieder nach Pförtneranlagen verlangt. Das Land hat sich aber dagegen gewehrt mit dem Verweis, dass der Autobahnanschluss offen bleiben müsse.
- Die Signalisation wird durch das Land bewilligt, jede einzelne Tafel. Die Gemeinde soll aber eine klare Haltung gegenüber dem Land einnehmen.
- Es wird sich auch die Frage stellen, wo die Gemeinde weitere Massnahmen setzt, z.B. bei der Parkraumbewirtschaftung.
- Die Entlastungsstrasse wird die nächsten Jahre kaum diskutierbar sein (zwar andenkbar, aber nicht umsetzbar).
- Ein Gemeinderat stellt die Frage, ob nicht ein Gesamtverkehrskonzept anzudenken ist. Wenn dauernd Insellösungen beschlossen werden, werde man immer wieder an Grenzen stossen.
  Das Land ist an dieser Arbeit dran, es werden alle Bereiche zusammengeführt.
  Es wird angeregt, dass Schaan sich diesem Gesamtkonzept anschliessen solle. Dann müsse aber noch eine gewisse Zeit mit dem aktuellen Stand gelebt werden.
- Eine Pförtneranlage würde viel bringen.
- Falls Strassen zu sperren wären, müsste zuerst das Pardiel / Gapetsch gesperrt werden, da dort wenig Arbeitsplätze vorhanden sind, aber mehr als 3‘000 Fahrzeuge pro Tag verkehren.
- Es ist die Frage zu beantworten, was „viel“ Verkehr überhaupt ist.
- Das Mobilitätskonzept des Landes wird als gut bezeichnet, die Gemeinde solle sich anschliessen.
- In den letzten 20 Jahren wurde v.a. um Ideologien gestritten. Es wird künftig aber nicht um einzelne Inhalte gehen, sondern um eine Kombination von Massnahmen.

- Es ist die Frage der Wirtschaft und der für sie notwendigen Infrastruktur zu beachten. Die „Schweizer Seite“ schläft nicht, Arbeitsplätze können leicht verlagert werden.
- Es ist abzuwägen zwischen Gesamt- und Einzellösungen.

Der Gemeinderat wird informiert, dass die Gemeinde Schaan eine Verlängerung der Tempo 30-Signalisationen beantragt hat, dies aber durch das Land nicht bewilligt worden ist (Malarsch, Bahnstrasse, Egerta, Specki). Tempo 30 wird nur bewilligt, wenn ein entsprechendes Konzept vorliegt, das Land handelt hier sehr strikt.

15 Standortevaluation - Landesspital

Ausgangslage

Die Liechtensteinische Regierung beschäftigt sich mit der Standortevaluation betreffend einen allfälligen Neubau des Liechtensteinischen Landesspitales. Folgendes Schreiben vom 18. Dezember wird an alle Gemeinden gestellt:

Standortevaluation eines allfälligen Neubaus des Liechtensteinischen Landesspitals

Sehr geehrter Herr Bürgermeister
Sehr geehrte Herren Gemeindevorsteher

Der Hohe Landtag hat die Regierung in der Juni-Session damit beauftragt, eine Standortevaluation für einen allfälligen Neubau des Liechtensteinischen Landesspitals zu erarbeiten. Der Landtag begründet diesen Auftrag damit, dass eine Standortevaluation einige Zeit in Anspruch nehme und dadurch der Prozess zur baulichen Weiterentwicklung des Landesspitals nicht verzögert werden solle. Sowohl Landtag als auch Regierung ist bewusst, dass noch keine Entscheidung über einen allfälligen Neubau gefallen ist, jedoch kann die Standortevaluation grösstenteils bereits ohne konkretes Bauszenario erstellt werden um bei einem positiven Entscheid zu einem Neubau nicht unnötig Zeit zu verlieren.

Die elf Gemeinden des Landes sollen eingeladen werden zu prüfen, ob auf ihrem Gemeindegebiet die notwendigen Voraussetzungen für den Bau eines Landesspitals vorhanden sind. Dabei hat die Regierung bereits zwei Ausschlusskriterien definiert, welche zwingend erfüllt sein müssen, damit ein Standort in die Evaluation einbezogen werden kann. Es sind dies:

- *Grundfläche*

Die Grundfläche muss mindestens 10‘000 m2 betragen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Standort vom Flächenmass ausreichend ist, um darauf ein Spital zu erstellen. Dabei muss es sich jedoch nicht um eine einzelne Parzelle handeln, es können beliebig viele zusammenhängende Parzellen kumuliert werden, um die Mindestgrösse zu erreichen. Die Mindestgrösse ergibt sich aus dem im Rahmen des Verpflichtungskredits erarbeiteten Bauszenarios. Der bisherige Standort hat eine Fläche von 11‘076 m2.

- *Lärmschutz*

Nach erfolgter Operation sind Ruhe und Erholung zwei der zentralen Faktoren für die körperliche und geistige Genesung. Ein Spital darf daher nicht in eine Umgebung eingebettet werden, welche starken Immission (vor allem Lärm und Erschütterung) ausgesetzt ist. Das Umweltschutzgesetz definiert in Art. 29 vier Empfindlichkeitsstufen für Lärm und Erschütterungen. Es ist nach Absicht der Regierung nicht notwendig, das Landesspital in der sensibelsten Zone anzusiedeln. Die Regierung ist aber der Ansicht, dass das Landesspital nicht in Zonen der Empfindlichkeitsstufe IV (Bauzone, in welchen stark störende Betriebe zugelassen sind, namentlich in Industriezonen), verwirklicht werden darf und auch nicht direkt an diese Zonen angrenzen soll.

Weitere Ausschlusskriterien sollen nicht definiert werden, um die Standortevaluation nicht bereits unnötig einzuschränken.

Die Regierung möchte die Gemeinden daher einladen, der Regierung mitzuteilen, ob auf dem jeweiligen Gemeindegebiet Standorte vorhanden sind, welche die beiden Ausschlusskriterien erfüllen. Gleichzeitig werden die Gemeinden eingeladen, der Regierung darüber hinaus mitzuteilen, wie sie sich zu einer allfälligen Niederlassung des Landesspitals auf deren Gemeindegebiet stellen.

Die Regierung könnte die verfügbaren Flächen auch mittels Geoinformationssystem (GIS) eruieren, der Einbezug der Gemeinden ist für die Regierung jedoch unabdingbar. Die Gemeinden sollen die Möglichkeit haben, die Suche nach einem geeigneten Standort zu unterstützen. Deshalb sucht die Regierung den Diskurs mit den Gemeinden und bezieht diese bereits zu Beginn in den Prozess ein. Darüber hinaus ist es wahrscheinlich, dass ein Teil der benötigten Grundfläche im Gemeindeeigentum steht und die betreffenden Gemeinden ohnehin einzubeziehen sind.

Ich möchte Sie im Namen der Regierung einladen, der Regierung (zu Handen des Ressorts Gesundheit) bis zum 31. Januar 2013 mitzuteilen, ob sich geeignete Flächen auf ihrem Gemeindegebiet befinden und ob die Gemeinde grundsätzlich daran interessiert wäre, einen allfälligen Neubau des Landesspitals auf ihrem Gemeindegebiet zu unterstützen.

Aufgrund schon früher getätigten Überlegungen erscheint als bestmöglicher Standort in Schaan der Bereich der Gemeindeparzelle Nr. 1050 an der Zollstrasse als prüfenswert. Ein Grossteil der benötigten Landfläche kann von der Gemeinde eingebracht werden die fehlende Restfläche müsste das Land Liechtenstein aus dem Privatbesitz erwerben.

Die Liegenschaftskommission befasste sich in der Sitzung vom 17. Januar 2013 mit dieser Anfrage. Die Liegenschaftskommission zeigt sich für „Schaan als Spitalstandort“ gesprächsbereit. Der angedachte Standort an der Zollstrasse (südlich) ist für die Liegenschaftskommission gut vorstellbar. Zu beachten ist, dass die benötigten Flächen einzoniert werden müssten, da sie sich in der Landwirtschaftszone 1 befinden. Infolge der Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie die Nähe zur Autobahn, handelt es sich hierbei um einen der bestmöglichen Standorte im Land.

Eine Bebauung der im Besitz des Landes liegenden Parzellen nördlich der Zollstrasse würde durch die Liegenschaftskommission nicht befürwortet. Diese Parzellen könnten dem Land, sofern dieses Projekt verwirklicht werden kann, als Tauschgrundstücke für die abgegebenen Flächen dienen.

Dem Antrag liegt bei:

- Situationsplan 1: 3000
- Schreiben der Regierung v. 18. Dezember 2012

Antrag

Der Gemeinderat zeigt sich für „Schaan als Spitalstandort“ grundsätzlich gesprächsbereit und erachtet den Bereich bei der Gemeindeparzelle Nr. 1050 an der Zollstrasse als prüfenswert.

Erwägungen

Es handelt sich bei einer Beschlussfassung noch nicht um eine Bewilligung, sondern es würde nur beschlossen, dass der Standort „vorstellbar“ ist. Ein Beschluss kann erst mit einem Konzept gefasst werden.

Ein Gemeinderat spricht sich gegen den Antrag aus. Er sei nicht gegen das Landesspital als solches, er habe gute Erfahrungen gemacht. Aber derzeit habe er ein ungutes Gefühl: im Unterland entstehe ein Privatspital, die Kooperation mit den umliegenden Spitälern sei noch nicht geklärt. Er könne derzeit nicht „Ja“ sagen, auch nicht dazu, für viel Geld Planungen voranzutreiben. Dazu wird entgegnet, dass derzeit noch gar keine Planungen laufen.

Für Schaan könnte ein grosser Benefit mit einem Spital entstehen. Die Koordination mit den umliegenden Spitälern müsse aber funktionieren. Auch eine Umzonierung sei vorstellbar.
Der Benefit bestehe darin, dass nach persönlicher Meinung eines Gemeinderates ein Standort mit Spital generell besser dastehe. Zudem gebe es Besucher, die später auch noch einkehren, Ärzte mit neuem Standort in dieser Gemeinde etc. Ein solcher Betrieb bringe Leute und belebe eine Gemeinde. Zudem sei er auch für Zulieferer attraktiv.

Ein Spital sollte gut an den Verkehr angebunden sein, was hier der Fall ist.

Die Diskussion um die Ausrichtung des Landesspitals läuft. Der Antrag ist allgemein gehalten, es stehen aber auch noch viele Fragen offen. Die Gemeinde behält sich auf jeden Fall noch das Recht vor, in nächsten Schritten „Nein“ zu sagen. Falls aber jetzt bereits „Nein“ gesagt wird, ist Schaan von jeder weiteren Diskussion ausgeschlossen.

Bei einer Kooperation und Definition der Schwerpunkte unter den einzelnen Spitälern ist es auch möglich, dass Patienten aus der Schweiz im Landesspital behandelt werden.

Beschluss (11 Ja, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

16 Wirtschaftskammer Liechtenstein: Mietvertrag Im Bretscha 29 (Ausbildungszentrum Schreinerlehrlinge)

Ausgangslage

Im Jahr 1993 hat die Gemeinde Schaan mit der Firma Phafag AG das Grundstück Im Bretscha 29 (Parz. Nr. 1359) gegen die Gemeindeparzelle Nr. 1397, Im Rietacker, abgetauscht. Grund für das Tauschgeschäft waren Neubauabsichten und insbesondere ungünstige sicherheits- und umwelttechnische Bedingungen am dazumaligen Betriebsstandort der Phafag AG, Im Bretscha 29.

Diese Liegenschaft wurde an der Sitzung vom 16. Oktober 1996 vom Gemeinderat an die damalige „Gewerbe- und Wirtschaftskammer“ (heute Wirtschaftskammer Liechtenstein) für die Unterbringung des Ausbildungszentrums für Schreiner vermietet. Da der Mietvertrag eine feste Vertragsdauer hatte, wurde dieser schon mehrfach durch den Gemeinderat verlängert. Im Schreiben vom 11. Dezember 2012 beantragte der Geschäftsführer der Wirtschaftskammer Liechtenstein eine neuerliche Verlängerung des auslaufenden Vertrages.

Der indexierte Mietzins des auslaufenden Vertrages beläuft sich auf CHF 1'820.-- / Monat. Sämtliche Unterhalts- und Investitionsarbeiten gehen zu Lasten des Mieters. Gemäss Anfrage des Geschäftsführers der Wirtschaftskammer Liechtenstein würden sie den Vertrag gerne um fünf Jahre verlängern.

Die Liegenschaftskommission befürwortet in ihrer Sitzung vom 17. Januar 2013 eine nochmalige Verlängerung des bestehenden Mietvertrages um fünf Jahre. Der Mietzins soll gemäss Index per 01.01.2013 angepasst werden.

Dem Antrag liegt bei:

- Mietvertrag
- Schreiben der Wirtschaftskammer Liechtenstein vom 11. Dezember 2012

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt die Verlängerung des bestehenden Mietvertrages um fünf Jahre inkl. der indexierten Mietzinsanpassung.

Beschluss (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

18 Errichtung einer zweiten Abflusslinie bei der Krüppelrüfe (Gesuch Amt für Bevölkerungsschutz vom 30.01.2013)

Ausgangslage

Der Rüfelauf der Krüppelrüfe oberhalb und südlich der Tennisanlage auf Dux ist gemäss Naturgefahrenkartierung mit einem grossen Gefahrenpotential taxiert.

Das Einzugsgebiet der Krüppelrüfe erstreckt sich vom Grat (Gafleispitz – 2000 m.ü.M.), über Alpila, Undera Kröppel bis zum Kiessammler auf 610 m. ü. M. Normalerweise ist das Gerinne der Krüppelrüfe trocken, nur bei langanhaltenden Starkniederschlägen ist es wasserführend. Rüfegänge können durch Wärmegewitter im Einzugsgebiet ausgelöst werden. Da das Einzugsgebiet klein ist (112 ha), sind solche Ereignisse selten. Zudem wurden die letzten Jahrzehnte immense Geschiebemengen durch die in den 70er Jahren errichtete Sperrentreppe auf Alpila zurückgehalten. Heute sind die Sperren so stark eingeschottert, dass zukünftig mit keiner Geschieberetention auf Alpila mehr zu rechnen ist. In den vergangenen drei Jahren ist es auch zweimal zu bedrohlich hohen Geschiebeauflandungen im Rüfelauf zwischen Kote 660 bis 700 m.ü.M. gekommen. Die Gefahr eines linksufrigen Rüfeausbruchs ab Kote 720 m.ü.M. ist auch bei der im Jahre 2001 erstellten Gefahrenkartierung ersichtlich (siehe Beilage 1).

Vorgesehene Massnahmen

Bei einem Rüfestoss, der das Gerinne zwischen Kote 650 und 720 m.ü.M. verlässt, kann das anfallende Wasser bis ins Schaaner Siedlungsgebiet vordringen. Durch die Errichtung einer zweiten Abflusslinie westlich des Rüfelaufes sowie der Errichtung von zwei Kiesentnahmestellen könnte diese Gefahr massiv verringert werden. Wie bei der Begehung mit der Bau-, Rüfe- und Deponiekommission am 31.10.2012 aufgezeigt wurde, könnte mit diesem relativ kleinen Eingriff eine grosse Wirkung erzielt werden. Seit der Aufgabenentflechtung von 2005 zwischen Gemeinden und Land werden Rüfeschutzbauten zu 100 Prozent vom Land subventioniert. Der Gemeinde Schaan fallen somit bei der Ausführung der vorgeschlagenen Massnahmen keine Kosten an.

Mit Schreiben vom 30.01.2013 ersucht das Amt für Bevölkerungsschutz die Gemeinde Schaan, die notwendigen Flächen für die Errichtung der baulichen Schutzmassnahmen (Erstellung von max. 2 m hohen Dämmen und Rinnen, zwei Aufweitungen des Rüfelaufs, Anpassung der Waldwege etc.) zur Verfügung zu stellen.

Mit den vorgesehenen Massnahmen bei der Krüppelrüfe können die wesentlichsten Aufgaben zur Eindämmung der Gefahren gemäss der Gefahrenkartierung der Rüfen als vorerst abgeschlossen angesehen werden.

Dem Antrag liegt bei:

- Schreiben des Amtes für Bevölkerungsschutz vom 30.01.2013 mit Projektunterlagen Nemos Anstalt vom 19. Dezember 2012
- Gefahrenkarte Schaan (Stand März 2001)

Antrag

Der Gemeinderat begrüsst und genehmigt das Massnahmenkonzept zur Kapazitätserweiterung im Ereignisfall der Krüppelrüfe. Die notwendigen Flächen für die baulichen Schutzmassnahmen gemäss dem Konzept der Nemos Anstalt vom 19. Dezember 2012 werden zur Verfügung gestellt.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird von Edi Risch anhand der Naturgefahrenkarte über die Situation informiert. Der Rüfelauf ist zu eng und beschreibt zudem an einer Stelle einen Winkel von beinahe 90 Grad. Damit besteht die Gefahr, dass Wasser und Schlamm bis ins Siedlungsgebiet gelangen könnten. Der Lauf soll erweitert sowie ein zusätzlicher Damm erstellt werden. Die Kosten übernimmt das Land.

Mit den vorgesehenen Massnahmen sollten nach menschlichem Ermessen die Gefahren abgewehrt sein.

Beschluss (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

20 Sanierung Strasse Medergass / Nachtrag auf Voranschlag 2013

Ausgangslage

An der Sitzung vom 22. August 2012, Trakt. 134, genehmigte der Gemeinderat das Projekt „Sanierung Medergass“ und den entsprechenden Kredit in Höhe von CHF 525‘000.--.

Es war geplant, diese Arbeiten im Jahr 2012 abzuschliessen; folgende Faktoren führten aber dazu, dass die Arbeiten nicht wie geplant fertiggestellt werden konnten:

- Die Transportarbeiten für die Renaturierung des Binnenkanales im Bereich Pfarrmeder dauerten länger als vorgesehen; ein Belagseinbau bei der Medergass war deshalb in diesem Bereich nicht möglich.
- Witterungsbedingt waren bei der Erstellung der Strassendurchlässe grössere Aufwendungen für die Wasserhaltung notwendig; dies ergab einen grösseren Aufwand, was sich auf das Bauprogramm negativ auswirkte.
- Durch diese Verzögerungen war ein vernünftiger Einbau des Belages vor dem Wintereinbruch nicht mehr möglich.

Per Ende 2012 wurden alle Durchlässe realisiert; die aufgelaufenen Kosten per Ende Jahr betrugen CHF 193‘595.55. Für die Fertigstellungsarbeiten (Fundationsschichten, Belagsarbeiten, Fertigstellungen, etc.) im Jahr 2013 werden mit Kosten von ca. CHF 300‘000.-- gerechnet.

Der genehmigte Kredit von CHF 525‘000.-- wird eingehalten werden.

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt den Nachtrag auf den Voranschlag 2013 in Höhe von CHF 300‘000.--.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird informiert, dass der Wintereinbruch den Einbau des Belages verunmöglicht hat. Zudem waren Verzögerungen bei den Renaturierungen zu verzeichnen.

Beschluss (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

21 Strassen- und Werkleitungsausbau Krüzbünt / Nachtrag auf Voranschlag 2013

Ausgangslage

An der Sitzung vom 09. Februar 2011, Trakt. 27, genehmigte der Gemeinderat das Projekt „Strassen- und Werkleitungsausbau Krüzbünt“ sowie den entsprechenden Kredit in Höhe von CHF 600'000.--.

Die Baumeister-, die Pflästerungs- und der Einbau des HMT-Belages wurden wie vorgesehen in den Jahren 2012-13 fertiggestellt. Infolge eines privaten Bauvorhabens konnte der Deckbelag nicht mehr wie geplant im Jahr 2012 eingebaut werden.

Die Kosten für den Deckbelag, der nun in diesem Jahr eingebaut werden muss, belaufen sich auf ca. CHF 15‘000.--; dies war im Voranschlag 2013 nicht vorgesehen und müssen nun neu budgetiert werden.

Der genehmigte Kredit wird eingehalten werden.

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt den Nachtrag auf den Voranschlag 2013 für das Projekt „Strassen- und Werkleitungsausbau Krüzbünt“ in Höhe von CHF 15‘000.--.

Beschluss (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

22 Industriezubringer Schaan, Werkleitungen im Bereich Kreisel Benderer Strasse (Projekt Nr. L5/L7) / Nachtrag auf Voranschlag 2013

Ausgangslage

An der Sitzung vom 09. November 2011 genehmigte der Gemeinderat das Projekt „Werkleitungen im Bereich Kreisel Benderer Strasse“ sowie den entsprechenden Kredit in Höhe von CHF 103‘500.--. An der Sitzung vom 03. Oktober genehmigte der Gemeinderat einen Nachtragskredit für den Ersatz der alten Wasserleitung im Kreiselbereich. Der Gesamtkredit beläuft sich somit auf CHF 133‘500.--.

Aufgrund verschiedener Umstände konnte das Bauprogramm nicht eingehalten werden. Im Voranschlag 2013 war für den Endausbau eine Summe von CHF 66‘000.-- vorgesehen. Für den Endausbau 2013 sind neu Kosten von CHF 96‘000-- veranschlagt.

Diese Nachtrag ergibt sich durch die Kostenverlagerung der Strassenbeleuchtung, die erst im Jahr 2013 abgerechnet werden kann.

Der genehmigte Kredit wird eingehalten.

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt den Nachtrag auf den Voranschlag 2013 in Höhe von CHF 30 ‘000.--; somit erhöht sich der Voranschlag 2013 für das Projekt „Industriezubringer Schaan, Werkleitungen im Bereich Kreisel Benderer Strasse (Projekt Nr. L5/L7)“ von ursprünglich CHF 66‘000.-- auf CHF 96‘000.--.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird kurz über den Stand der Arbeiten informiert. Die Abwasserleitungen des AZV sind in Arbeit, nachdem Gerichtsprozesse zwischen Baumeistern ausgestanden werden mussten. Mit diesen Prozessen musste ein Zeitverlust von rund einem halben Jahr verzeichnet werden. Die Benderer Strasse wird ca. Mitte 2013 wieder befahrbar sein.

Beschluss (11 Ja, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

23 Industriezubringer Schaan, Werkleitungen im Bereich Benderer Strasse – Speckigraba (Projekt Nr. L7.1) / Nachtrag auf Voranschlag 2013

Ausgangslage

An der Sitzung vom 09. November 2011 genehmigte der Gemeinderat das Projekt „Werkleitungen im Bereich Benderer Strasse – Speckigraba“ sowie den entsprechenden Kredit in Höhe von CHF 306‘000.--.

Aufgrund verschiedener Umstände konnte das Bauprogramm nicht eingehalten werden. Im Voranschlag 2013 waren keine Kosten mehr vorgesehen. Für den Endausbau 2013 sind nun aber neu Kosten von CHF 60‘000.-- veranschlagt.

Diese Nachtrag ergibt sich hauptsächlich durch die Kostenverlagerung der Strassenbeleuchtung, die erst im Jahr 2013 abgerechnet werden kann.

Der genehmigte Kredit wird eingehalten.

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt den Nachtrag auf den Voranschlag 2013 in Höhe von CHF 60 ‘000.-- für das Projekt „Industriezubringer Schaan, Werkleitungen im Bereich Kreisel Benderer Strasse (Projekt Nr. L5/L7)“.

Beschluss (11 Ja, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

24 Industriezubringer Schaan, Werkleitungen im Bereich Speckigraba - Streuiweg (Projekt Nr. L 7.2) / Nachtrag auf Voranschlag 2013

Ausgangslage

An der Sitzung vom 09. November 2011 genehmigte der Gemeinderat das Projekt „Werkleitungen im Bereich Speckigraba - Streuiweg“ sowie den entsprechenden Kredit in Höhe von CHF 413‘100.--.

Aufgrund verschiedener Umstände konnte das Bauprogramm nicht eingehalten werden. Im Voranschlag 2013 waren Kosten von CHF 48‘000.-- vorgesehen. Für den Endausbau 2013 sind nun aber neu Kosten von CHF 85‘000.-- veranschlagt.

Dieser Nachtrag ergibt sich hauptsächlich durch die Kostenverlagerung der Strassenbeleuchtung, die erst im Jahr 2013 abgerechnet werden kann.

Der genehmigte Kredit wird eingehalten.

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt den Nachtrag auf den Voranschlag 2013 in Höhe von CHF 37‘000.--; somit erhöht sich der Voranschlag 2013 für das Projekt „Industriezubringer Schaan, Werkleitungen im Bereich Speckigraba - Streuiweg (Projekt Nr. L 7.2)“ von ursprünglich CHF 48‘000.-- auf CHF 85‘000.--.

Beschluss (11 Ja, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

25 Strassen- und Werkleitungsausbau Im Besch / Genehmigung der Schlussabrechnung / Nachtrag auf Voranschlag 2013

Ausgangslage

Die Arbeiten beim „Strassen- und Werkleitungsausbau Im Besch, 1 Etappe“ wurden bis auf den Einbau des Deckbelages im Jahr 2011 fertiggestellt. Es war vorgesehen, diesen Deckbelag im Jahr 2013, zusammen mit der 2. Ausbauetappe, einzubringen. Nachdem diese 2. Etappe aber aus budgetären Gründen auf das Jahr 2014 verschoben wurde, musste der Deckbelag der 1. Etappe zwingend (Absätze bei Schächten und Schiebern > Stolpergefahr sowie vorhersehbare Beschädigungen durch Schneeräumung) noch im Jahr 2012 eingebaut werden. Dies war im Voranschlag nicht vorgesehen.

Es ist somit ein Nachtrag auf den Voranschlag 2012 auf folgende Konten zu beantragen:

620.501.72	Strassenbau	CHF	65‘273.60
621.501.72	Strassenbeleuchtung	CHF	2‘674.25
701.501.72	Wasserversorgung	CHF	8‘286.55
710.501.72	Abwasseranlagen	CHF	10‘432.05
Total Nachtrag auf Voranschlag 2012		CHF	86‘657.45

Nach dem Einbau des Feinbelages konnte auch die Schlussabrechnung fertiggestellt werden.

Gemeinderatsbeschluss vom 09.02.2011, Trakt. Nr. 26	Projekt- und Kreditgenehmigung	Kredit 1‘200‘000.--
Schlussabrechnung		1‘019‘664.15
Kreditunterschreitung		**180‘335.85**

Der genehmigte Kredit wurde deutlich unterschritten.

Dem Antrag liegt bei:

- Schlussabrechnung „Strassen- und Werkleitungsausbau Im Besch“

Antrag

1. Der Gemeinderat genehmigt den Nachtrag auf den Voranschlag 2012 in Höhe von CHF 86‘657.45

2. Der Gemeinderat genehmigt die Schlussabrechnung für den Strassen- und Werkleitungsausbau Im Besch in Höhe von CHF 1‘019‘664.15.

Beschluss (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

26 Poststrasse, Bereich Steckergass – Wiesengass, Arrondierung Gemeindeparzellen Nr. 966 u. Nr. 188 / Genehmigung der Schlussabrechnung

Ausgangslage

Gemeinderatsbeschluss vom 04.07.2012, Trakt. Nr. 127	Projekt- und Kreditgenehmigung	80‘000.--
Schlussabrechnung		67‘217.35
Kreditunterschreitung		**12‘782.65**

Der genehmigte Kredit wurde eingehalten.

Dem Antrag liegt bei

- Schlussabrechnung „Poststrasse, Bereich Steckergass – Wiesengass“

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt die Schlussabrechnung für das Projekt „Poststrasse, Bereich Steckergass – Wiesengass, Arrondierung Gemeindeparzellen Nr. 966 u. Nr. 188“ in Höhe von CHF 67‘217.35.

Beschluss (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

27 Sanierung Trottoir Bardellaweg / Genehmigung der Schlussabrechnung

Ausgangslage

Gemeinderatsbeschluss vom 29.06.2011, Trakt. Nr. 152	Projekt- und Kreditgenehmigung	265‘000.--
Schlussabrechnung		249‘069.40
Kreditunterschreitung		**15‘930.60**

Der genehmigte Kredit wurde eingehalten.

Dem Antrag liegt bei

- Schlussabrechnung „Poststrasse, Bereich Steckergass – Wiesengass“

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt die Schlussabrechnung für das Projekt „Sanierung Trottoir Bardellaweg“ in Höhe von CHF 249‘069.40.

Beschluss (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

28 Sanierung Trottoir Duxgass Nord im Bereich des Heilpädagogischen Zentrum / Genehmigung der Schlussabrechnung

Ausgangslage

Gemeinderatsbeschluss vom 25.04.2012, Trakt. Nr. 77	Projekt- und Kreditgenehmigung	71‘000.--
Schlussabrechnung		64‘337.10
Kreditunterschreitung		**6‘662.90**

Der genehmigte Kredit wurde eingehalten.

Dem Antrag liegt bei

- Schlussabrechnung „Sanierung Trottoir Duxgass Nord im Bereich des Heilpädagogischen Zentrum“

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt die Schlussabrechnung für das Projekt „Sanierung Trottoir Duxgass Nord im Bereich des Heilpädagogischen Zentrum“ in Höhe von CHF 64‘337.10.

Beschluss (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

30 Tennisanlage Dux / Arbeitsvergaben

Ausgangslage

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

BKP 221	Fenster in Holz
BKP 221.9	Fenster, Aussentüren in Metall
BKP 222	Spenglerarbeiten (Flachdach)
BKP 23	Elektroinstallationen
BKP 24	Heizungsanlagen
BKP 25	Sanitäranlagen
BKP 271	Gipserarbeiten

Der Eingabetermin der Offerten war auf Montag, 28. Januar 2013, 17.00 Uhr, festgelegt. Die Offertöffnung erfolgte am Dienstag, 29. Januar 2013 in der Gemeindebauverwaltung.

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

Dem Antrag liegt bei:

- Offerteingangsprotokolle
- Offertöffnungsprotokolle
- Offertvergleich u. Vergabeanträge
- Originalofferten

Antrag

Folgende Aufträge werden an den wirtschaftlich günstigsten Anbieter vergeben:

BKP 221, Fenster in Holz
an die Firma Noldi Frommelt Schreinerei AG, 9494 Schaan, zur Offertsumme von netto CHF 14‘071.05 inkl. 8 % MwSt.
> Summe KV CHF 11‘500.-- <

BKP 221.9, Fenster, Aussentüren in Holz
an die Firma Hilti Glasbau AG, 9494 Schaan, zur Offertsumme von netto CHF 93‘093.90 inkl. 8 % MwSt.
> Summe KV CHF 75‘000.-- <

BKP 222, Spenglerarbeiten (Flachdach)
an die Firma Frick Stefan Spenglerei Anstalt, 9494 Schaan, zur Offertsumme von netto CHF 26‘918.40. inkl. 8 % MwSt.
> Summe KV CHF 28‘500.-- <

BKP 23, Elektroinstallationen
an die Firma Elektro Kaiser Anstalt, 9494 Schaan, zur Offertsumme von netto CHF 29‘963.65. inkl. 8 % MwSt.
> Summe KV CHF 45‘800.-- <

BKP 24, Heizungsanlagen
an die Firma Jakob Nutt Heizung u. Sanitär AG, 9494 Schaan, zur Offertsumme von netto CHF 37‘708.10 inkl. 8 % MwSt.
> Summe KV CHF 26‘000.-- <

BKP 25, Sanitäranlagen
an die Firma W. Kaufmann AG, 9494 Schaan, zur Offertsumme von netto CHF 42‘132.85 inkl. 8 % MwSt.
> Summe KV CHF 47‘000.-- <

BKP 271, Gipserarbeiten
an die Firma Tschütscher Gipserei AG, 9494 Schaan, zur Offertsumme von netto CHF 26‘465.50. inkl. 8 % MwSt.
> Summe KV CHF 30‘000.-- <

Beschluss (einstimmig, 12 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

Schaan, 01. März 2013

Gemeindevorsteher: _____