

Anwesend:	Daniel Hilti Albert Frick Arnold Frick Walter Frick Wally Frommelt Manuela Haldner-Schierscher Hubert Hilti Christoph Lingg Dagobert Oehri Jack Quaderer Margot Retuga Karin Rüdissler-Quaderer Rudolf Wachter
Entschuldigt:	-
Beratend:	Remo Looser, Stabsstelle Landesplanung, zu Trakt. Nr. 248 Leone Ming, Leone Ming Est., zu Trakt. Nr. 249 Markus Verling, Leiter Tiefbauamt, und Markus Biedermann, Mitarbeiter der Regierung, zu Trakt. Nr. 250 Edi Risch, Leiter Gemeindebauverwaltung, zu Trakt. Nr. 248 und 250
Zeit:	17.00 - 20.05 Uhr
Ort:	Gemeinderatszimmer Rathaus Schaan
Sitzungs-Nr.	17
Behandelte Geschäfte:	248 - 259
Protokoll:	Uwe Richter

248 Information: Agglomerationsprogramm Werdenberg - Liechtenstein

Ausgangslage / Erwägungen

Remo Looser, Stabsstelle für Landesplanung, informiert den Gemeinderat über das Agglomerationsprogramm Werdenberg - Liechtenstein mit folgenden Folien:



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Inhalt

- Agglomerationspolitik / -programm
- Agglomeration Werdenberg - Liechtenstein
- Bericht „Zukunftsbild und Strategie“
- Ausblick / Meilensteine
- Fazit
- Schluss

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Agglomerationspolitik

Ziele des Agglomerationsprogramm:

Hauptziel der Agglomerationspolitik ist die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Agglomerationen. Gleichzeitig soll die Lebensqualität in den Agglomerationen bewahrt und verbessert werden.

Strategie:

- Bundesaufgaben auf Agglomerationsprobleme ausrichten
- Vertikale Zusammenarbeit verbessern
- Horizontale Zusammenarbeit fördern
- Einbindung in das europäische Städtenetz fördern
- Sensibilisierung - Erfahrungsaustausch

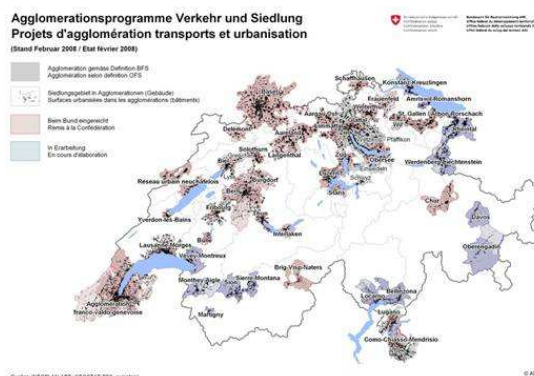
LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, das die Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration ermöglicht.



LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Agglomerationsprogramm

Rahmenbedingungen des Bundes:

- Künftige Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs erfolgen auf der Basis von Programmen.
- Die Kantone und Gemeinden sind verantwortlich für die Erstellung des Agglomerationsprogramms. Sie organisieren sich in einer Trägerschaft.
- Um Bundesbeiträgen zu erhalten, haben Agglomerationsprogramme bestimmte Grundanforderungen zu erfüllen.
- Massnahmen der Agglomerationsprogramme haben eine positive Wirksamkeit bei der Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung und beim Ressourcenverbrauch zu erbringen.

LIECHTENSTEIN

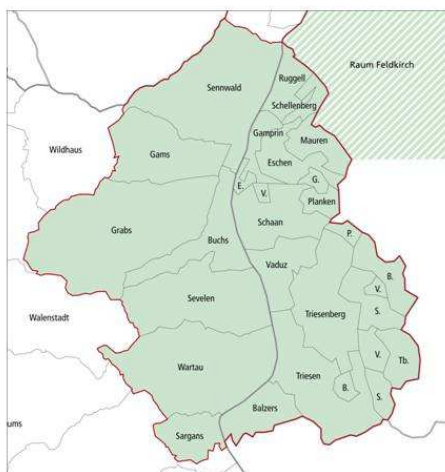


REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Agglomeration Werdenberg - Liechtenstein

Ablauf:

- 2007 Erste Kontaktaufnahme
- 2007 Kick Off Vaduz
- 2008 Regierungstagung SG/FL
- 2009 Vereinsgründung Buchs
- 2009 Gemeindeworkshop FV
- 2010 Vereinsversammlung Sch'berg
- 2010 Feedbackveranstaltung rLV
- 2010 Fachdelegationssitzungen
- 2010 Infokonferenz Eschen
- 2010 Behördenausschuss



LIECHTENSTEIN

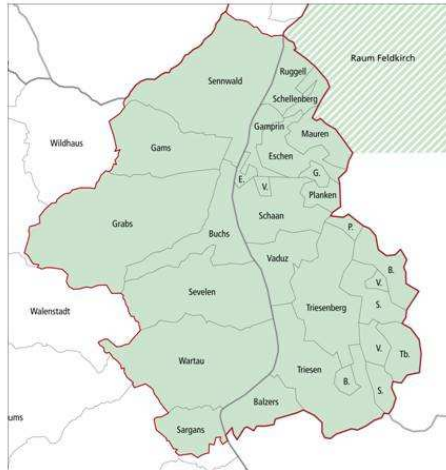


REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Agglomeration Werdenberg - Liechtenstein

Ergebnisse:

- Standbericht erarbeitet
- Strukturbild erarbeitet
- Zukunftsbild erarbeitet
- ÖV-Konzept erarbeitet
- Analyse Fussverkehr erstellt
- Analyse rollender LV erstellt
- Regionale Pläne erstellt
- Schlussbericht (Entwurf) erarbeitet
- Zukunftsbild und Strategie zur Prüfung eingereicht



LIECHTENSTEIN

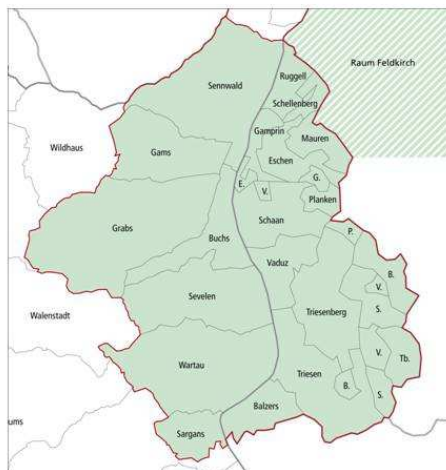


REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Agglomeration Werdenberg - Liechtenstein

Parallele Aktivitäten:

- S-Bahn Ausbau SG
- Doppelspurausbau Buchs – Sargans (Petition)
- Ausbau Bahnhof Sargans
- Überregionale Fahrplangestaltung



LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Zukunftsbild und Strategie

Inhaltsverzeichnis:

1. Herleitung Zukunftsbild
2. Teilkonzept Siedlung und Landschaft
3. Teilkonzept Nachfragemanagement
4. Teilkonzept LV
5. Teilkonzept ÖV
6. Teilkonzept MIV
7. Synthese



LIECHTENSTEIN

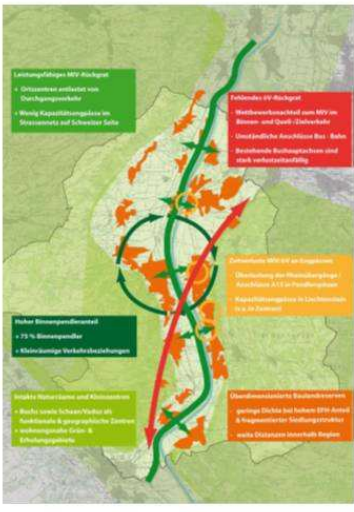


REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Herleitung Zukunftsbild

Stärken/Schwächen der Region:

- + Leistungsfähiges MIV-Rückgrat
- + Intakte Naturräume und Kleinzentren
- + Hoher Binnenpendleranteil
- Überdimensionierte Baulandreserven
- Fehlendes öV-Rückgrat
- Zeitverluste MIV/öV an Engpässen



LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Herleitung Zukunftsbild

Handlungsfelder:
Effiziente Verkehrsabwicklung (Kaskade der 3V)

Verkehr vermeiden

- Ausgewogene regionale Verteilung der Arbeitsplätze
- Stärkung der Zentrumsgebiete mit kurzen Wegen
- Förderung eines bewussten Mobilitätsverhaltens

Verkehr verlagern

- Positivplanung von Standorten mit guter öV-Anbindung
- Leistungsfähige, zuverlässige öV-Achsen
- Direkte, sichere Langsamverkehrsverbindungen

Verkehr verträglich gestalten

- Verlegung von Stauräumen in unempfindliche Gebiete
- Siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume
- Gezielte Verlegung von Verkehrsströmen

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Herleitung Zukunftsbild

Handlungsfelder:
Differenzierte Siedlungsentwicklung (Hierarchisierung & Funktionsteilung)

- Ein Gesamtkonzept Siedlung + Landschaft fördert die gezielte Entwicklung geeigneter Standorte und schützt die landschaftlichen Qualitäten vor Zersiedlung.
- Die Gemeinden Buchs, Schaan und Vaduz bilden einen urbanen Kern.
- Feldkirch und Sargans sind Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsangeboten.
- Die regional wichtigen Einkaufsnutzungen werden – neben dem Regionalzentrum – weiterhin an den bestehenden Standorten in Haag und Sargans/Mels konzentriert.
- Die wichtigen regionalen Arbeitsplatzgebiete befinden sich in kurzer Distanz zu einer S-Bahn-Station.
- Die Entwicklung der Siedlung nimmt Rücksicht auf die grossen landschaftlichen Qualitäten und wird gegenüber den Freiräumen abgegrenzt.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Siedlung und Landschaft

Grundsätze:

- Die Agglomeration braucht auch in Zukunft identitätsstiftende urbane Kerne, die wichtige Zentrumsfunktionen (Verwaltung, Bildung, Einkauf, Kultur) übernehmen.
- Gut erschlossene Zentren mit hoher Dichte in Bahnhofsnähe stellen eine zentrale Bedingung zur Erhöhung des öV-Anteils und damit zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse dar.
- Die Begrenzung des flächigen Wachstums in peripheren Gebieten schützt den – auch als Standortfaktor – wertvollen Landschaftsraum.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Siedlung und Landschaft

Hierarchisierung:

Die drei Gemeinden Vaduz, Schaan und Buchs werden aufbauend auf den heutigen Funktionen zu einem polyzentrischen Regionalzentrum entwickelt.

Funktionsteilung: Definition von Entwicklungsschwerpunkten

- Arbeitsplatzschwerpunkte von regionaler Bedeutung
- Verdichtete Wohngebiete von regionaler Bedeutung
- Einkaufsschwerpunkte von regionaler Bedeutung
- Tourismus- und Freizeitgebiete von regionaler Bedeutung
- Begrenzung Siedlungsgebiet / Abgrenzung zum Landschaftsraum

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

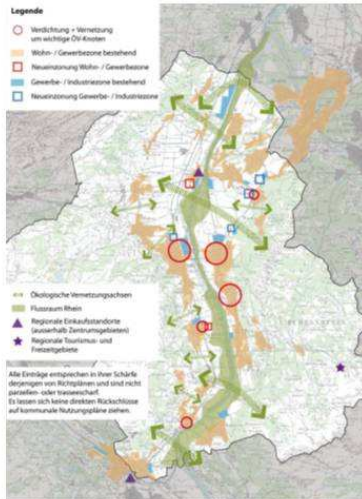
Teilkonzept Siedlung und Landschaft

Massnahmen:

- Entwicklung Bahnhofsgelände Buchs
- Entwicklung Bahnhofsgelände Schaan
- Entwicklung Zentrum Vaduz
- Entwicklung Arbeitsplatzschwerpunkte
- Entwicklung verdichteter Wohngebiete
- Begrenzung Siedlungsbereich /
Abgrenzung zur Landschaft

Legende

- Verdichtung + Vernetzung von wichtigen ÖZ-Knoten
- Wohn- / Gewerbezone bestehend
- Neuansiedlung Wohn- / Gewerbezone
- Gewerbe- / Industriezone bestehend
- Neuansiedlung Gewerbe- / Industriezone



Ökologische Vernetzungachsen
Flussraum Rhein
Regionale Einkaufsländchen
Regionale Dienstleistungs- und Freizeitzentren

Alle Einträge entsprechen in ihrer Schärfe denjenigen von Richtlinien und sind nicht parallel oder transversal. Es lassen sich keine direkten Rückschlüsse auf kommunale Nutzungspläne ziehen.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Nachfragemanagement

Handlungsbedarf:

- Die Pendler aus dem Werdenberg ins Liechtenstein benutzen heute zu mehr als 80% das Privatfahrzeug für den Arbeitsweg, was massgebend zu den Engpässen auf dem Verkehrsnetz in Spitzenstunden führt.
- Auch im Binnenpendlerverkehr von Liechtenstein dominiert der MIV mit einem Anteil von rund 70%.
- Sowohl das öffentliche wie das private Parkplatzangebot im Perimeter ist heute sehr grosszügig bemessen und die Nutzung wird nur durch geringe Kosten (Gebühren, bzw. Mieten) beschränkt.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Nachfragemanagement

Teilkonzept:

- Die Verkehrsteilnehmer werden besser über die zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote, insbesondere die Alternativen zum MIV, informiert und deren Nutzung wird mittels gezielter Anreize gefördert (Pull-Massnahmen).
- Um das Aufkommen des MIV in Zentrumsgebieten einzudämmen, werden, insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs, heute fehlende Schwellen zur Nutzung des MIV aufgebaut, um den Anteil der alternativen Verkehrsmittel zu erhöhen (Push-Massnahmen).

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Nachfragemanagement

Massnahmen:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Regionale Mobilitätszentrale
- Regionales Parkraumkonzept
- Reduktion Parkplatzbedarf in kommunalen Erlassen

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Langsamverkehr

Rahmenbedingungen:

- Innerhalb des Regionalzentrums Buchs-Schaan-Vaduz wird ein dichtes Fuss- und Radwegnetz angeboten, das die wichtigen Wohngebiete und Attraktoren direkt und sicher miteinander verbindet.
- Das Regionalzentrum kann von den nördlich und südlich angrenzenden Gemeinden über regionalen Hauptachsen schnell erreicht werden.
- Ein dichtes Netz von für den Langsamverkehr reservierte Rheinübergängen vermindert die Trennwirkung des Rheins und erhöht so den Aktionsradius des Fuss- und Radverkehrs in der Ost-West-Richtung.
- An den wichtigen Anziehungspunkten der Region (öff. Einrichtungen, Bahnstationen, etc.) stehen genügend gedeckte und abschliessbare Abstellplätze für Velos zur Verfügung.
- Darüber hinaus sind die Fusswege von und zu den Haltestellen aufzuwerten, damit die für den öV zentrale Erreichbarkeit der Zugangspunkte gewährleistet werden kann.

LIECHTENSTEIN

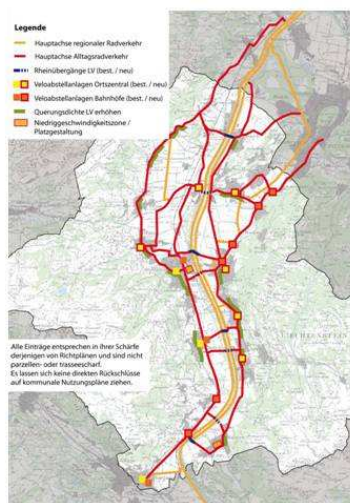


REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Langsamverkehr

Massnahmen:

- Attraktivierung der regionalen Radhauptachsen
- Zusätzliche Rheinbrücken für Langsamverkehr
- Aufwertung Fusswegverbindungen in Ortszentren
- Intermodale Schnittstellen LV-ÖV
- Abstellanlagen Radverkehr



LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Handlungsbedarf:

- Verschiedene strukturelle Gegebenheiten unterstützen, insbesondere im Arbeitspendlerverkehr, einseitig den motorisierten Individualverkehr.
- Der Busverkehr ist auf längeren Strecken aufgrund der langen Reisezeit gegenüber dem MIV nicht attraktiv.
- Es fehlt ein grenzüberschreitender, schienengebundener Mittelverteiler als Ergänzung zur bestehenden S-Bahn St. Gallen.
- Der Busverkehr ist in den dichter besiedelten Gemeinden mit hoher Arbeitsplatzdichte sowie an den Rheinübergängen von den Überlastungen des Strassennetzes beeinträchtigt und erleidet zum Teil grosse Verlustzeiten. Daraus resultiert eine schlechtere Wettbewerbsposition im regionalen Arbeitspendlerverkehr.
- Verschiedene Haltepunkte verfügen nicht über eine zeitgemässe, attraktive Infrastruktur (Aufenthaltsqualität, Wetterschutz, intermodale Schnittstellen, Begleitangebote, etc.), was Image und Attraktivität des ÖV als Gesamtsystem senkt.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Teilstrategie:

- Ein attraktives Grundangebot verbindet die Gemeinden über den Rhein hinweg und mit dem Regionalzentrum.
- Die zeitliche Angebotsdichte des ÖV richtet sich dabei nach der Bedeutung der verbundenen Siedlungsgebiete gemäss Teilkonzept Siedlung:
Alle Wohn- und Arbeitsplatzgebiete grundsätzlich halbstündlich erschlossen.
Regionalzentren und Entwicklungsschwerpunkte mindestens viertelstündlich erschlossen.
Siedlungsgebiete mit Vorrang Wohnen mindestens stündlich erschlossen.
- Ein regionales, schienengebundenes Rückgrat stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des ÖV in Nord-Süd-Richtung gegenüber dem MIV, verbindet die regionalen Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten untereinander und schliesst das Regionalzentrum über die benachbarten Zentren Feldkirch und Sargans an das übergeordnete Bahnnetz an.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Grundsätze Zielkonzept:

- Die Bahnlinie Feldkirch – Buchs – Sargans inklusive Verbindungen über Feldkirch und Sargans hinaus bildet das ÖV-Rückgrat in der Agglomeration.
- Die Gemeinden Buchs, Schaan und Vaduz bilden einen urbanen Kern. Über Feldkirch und Sargans bieten diese optimalen Anschluss ans übergeordnete Verkehrsnetz an.
- Das Regionalzentrum wird durch ein Feinverteilernetz mindestens im 15-Minuten-Takt erschlossen.
- Die Wohn-/Arbeitsorte mit hoher Erschliessungsqualität liegen im Einzugsgebiet der Bahnhaltstellen und sind mit der Bahn halbstündlich mit den Regionalzentren verbunden.
- Die Wohn-/Arbeitsorte mit mittlerer Erschliessungsqualität sind mit dem Bus viertelstündlich mit den Regionalzentren verbunden.
- Die Gebiete mit hauptsächlicher Wohnfunktion sind mit dem Bus an die jeweils nächstgelegenen Zentren bzw. Bahnhöfe angebunden

LIECHTENSTEIN

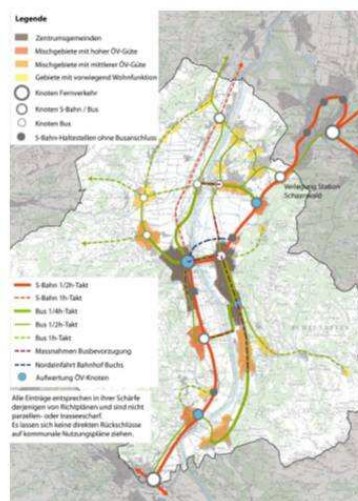


REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Massnahmen:

- S-Bahn FL-A-CH 1. Etappe
- S-Bahn FL-A-CH 2. Etappe
- Buspriorisierung
- Aufwertung Publikumsanlagen der ÖV-Knoten
- Agglomerationsweiter Tarifverbund
- Nordeinfahrt Bahnhof Buchs



LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept MIV

Handlungsbedarf:

- Der Verkehr in der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein ist kleinräumig und daher vorwiegend hausgemacht.
- Für den Transit in Nord-Süd-Richtung stellt die A13 eine attraktive Hauptschlagader dar, die übrigen Durchgangsverkehrsströme sind untergeordnet.
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am regionalen Verkehrsaufkommen ist hoch.
- Grossen Quell- und Zielverkehrsströmen in den Ortszentren, die nur schwer auf andere Achsen verlagert werden können.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Teilkonzept MIV

Teilstrategie:

- Die Erreichbarkeit innerhalb der Region und gegen aussen für den motorisierten Individualverkehr wird auch in Spitzenstunden gesichert. Die Reisezeiten sind berechenbar.
- Der motorisierte Individualverkehr wird so abgewickelt, dass Beeinträchtigungen für die anderen Verkehrsträger und die Siedlung nach Möglichkeit vermieden werden.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Schlagwörter für Schaan

- Bildet zusammen mit Buchs und Vaduz das Regionalzentrum (Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkauf).
- Verdichtung und Aufwertung der Zentrums- und Bahnhofgebiete.
- Arbeitsplatzgebiet Schaan Forst soll entwickelt werden.
- Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofgebietes für LV.
- Dichtes Fuss- und Radwegnetz innerhalb des Regionalzentrums.
- Das Regionalzentrum Buchs/Schaan/Vaduz wird durch ein Feinverteilernetz mindestens im 15-Minuten-Takt erschlossen mit direktem Anschluss ans übergeordnete Verkehrsnetz (Fernverkehr).
- Einrichtung von Busspuren von Bendern, Buchs und Vaduz.
- Mischverkehr mit Fahrbahnhaltstellen für Busse im Rahmen von integrierten Gestaltungs- und Betriebskonzepten.
- Der engere Bereich um Rheinbrücke und Autobahnanschluss funktioniert heute gut.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Schlagwörter für Schaan

- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Zentrum.
- Nordspange Schaan ist im kommunalen Verkehrsrichtplan enthalten. Wirksamkeit und regionale Bedeutung sind bis jetzt nicht geklärt und hängen insbesondere von der Arbeitsplatzentwicklung ab.

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Ausblick / Meilensteine

- Januar 2011: Treffen in Bern mit dem Bundesamt für Raumentwicklung
- Februar 2011: Prüfungsbericht des Bundes zum Programm
- März 2011: Vereinsversammlung
- April 2011: Informationsveranstaltung Gemeinderäte
- Bis Juni 2011: Vernehmlassung
- September 2011: Vereinsversammlung
- September 2011: Infokonferenz
- September 2011: Gemeinderatsbeschlüsse
- September 2011: Regierungsbeschlüsse
- Dezember 2011: Einreichung des definitiven Programms

LIECHTENSTEIN



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Fazit

- Liechtensteins ist mit der der Region eng verknüpft.
- Für die eigene Entwicklung ist damit der regionale Blick notwendig.
- Das Agglomerationsprogramm ist ein geeignetes Instrument für die gemeinsame regionale Entwicklung.
- Es wurde bereits im ersten Jahr viel erreicht.
- Es liegen noch grosse Herausforderungen vor uns.

Aber:

Es ist der einzige Weg, der langfristig erfolgreich sein wird.

LIECHTENSTEIN

Während der Diskussion werden folgende Punkte erwähnt:

- Der jetzige Gemeinderat wird über den aktuellen Stand informiert, entscheiden wird der „neue“ Gemeinderat müssen.
- Schaan hat auf Ebene Richtplan bereits einiges gemacht, vieles ist jedoch noch zu diskutieren. So bestehen z.B. zum Thema Busspuren verschiedene Auffassungen.
- Zum Bahnhofgebiet wird gefragt, wie eine Verdichtung aussehen könnte, da es nur wenig Platzreserven habe. Zudem verkehren auch nur noch regionale Züge.
Wenn die S-Bahn „kommt“, wird der Bahnhof / Bushof der „Umsteigepunkt Nr. 1“. Auch ohne S-Bahn ist er jedoch ein grosser Verkehrsknotenpunkt. Vieles ist bereits gemacht (Richt- und Überbauungspläne), der Standort ist attraktiv. Das Agglo-Programm oder das Land sagen nicht, was zu tun ist, dies ist Sache der Gemeinde, sondern es werden lediglich die Konsequenzen aufgezeigt.
Im Bericht wird angeregt, dass über eine Erhöhung der Geschosshöhe (5 statt 4 wie bisher) diskutiert werden solle. An der Zollstrasse sowie im Bereich Hotel / Restaurant Post ist noch einiges möglich.
- Es wird gefragt, ob das Land Liechtenstein ein ähnliches Finanzierungsprogramm wie die Schweiz hat, denn der Bund werde kaum „Gelder über den Rhein schicken“.
Dazu wird geantwortet, dass dies sehr wohl sein könne. So habe der Bund z.B. die Elektrifizierung der Bahn nach München vorfinanziert. Auch bei der S-Bahn sei eine gewisse Bundesfinanzierung möglich. Auch weitere grenzübergreifende Beiträge könnten möglich sein.
In Liechtenstein bestehe kein Fonds für solche Projekte. Zudem müsste im üblichen Rahmen finanziert werden (Entflechtung der Finanzen Land / Gemeinden).
- Wichtig ist, auf beiden Seiten des Rheins die verschiedenen Interessen in die gleiche Richtung zu bündeln. Wenn ein gemeinsamer Nenner gefunden wird, stehen Regierung und Gemeinden in der Pflicht. In der Schweiz ist diese Erkenntnis bereits seit längerer Zeit gewachsen, in Liechtenstein besteht noch Nachholbedarf.
- Neben Infrastruktur werden auch Empfehlungen in andere Richtungen („Nachfrage-management“ wie Parkplatzbewirtschaftung) abgehandelt. „Mautsysteme“ stehen nicht zur Diskussion. Primär geht es z.B. um Verkehrsvermeidung.
- Es handelt sich um eine rollende Planung, die laufend den Entwicklungen angepasst wird.
- Es wird angemerkt, dass die Umfahrung Feldkirch fehlt. Hier werde ein Zwang entstehen, wenn diese gebaut werde.
Es hat Aussagen gegenüber Feldkirch im Bericht (Feldkirch ist beobachtend im Projekt dabei). Klar ist, dass bei einem solchen Bau reagiert werden muss. Wenn im Projekt Einigung möglich ist, würde dies auch mehr Gewicht erhalten.
- Der Bericht weist eine „Innensicht“ auf, er behandelt nicht die äusseren Problemfelder.

Der Gemeinderat dankt Remo Looser für die Ausführungen.

249 Information: Neuauftritt TaK Theater am Kirchplatz

Ausgangslage / Erwägungen

Leone Ming, Leone Ming Establishment, informiert den Gemeinderat über das neue Erscheinungsbild des TaK Theater am Kirchplatz.

Dabei werden folgende Punkte erwähnt:

- Das Logo ist an sich Sache des TaK, soll aber zur Information vorgestellt werden.
- Der Aufsichtsrat arbeitet bereits seit einem Jahr mit Beratern zusammen, wie sich das TaK neu präsentieren soll. Dazu wurde u.a. die Wahrnehmung aus der Bevölkerung eruiert. Dabei stellte sich heraus, dass v.a. „TaK“ wahrgenommen wird, nicht „Theater am Kirchplatz“ o.ä. Mündlich wurde bereits bis anhin nach aussen als „Theater Liechtenstein“ oder „TaK Liechtenstein“ kommuniziert.
- Das Farbkonzept des Neuauftritts wird jährlich geändert.
- Künftig wird nur noch mit „TAK“ gearbeitet. Das „A“ ist neu gross geschrieben (wie beim SAL). TAK soll als Bild wahrgenommen werden, nicht als Teil eines Namens.
- Bei Auftritten z.B. im SAL sind das Logo des SAL und der Gemeinde Schaan auf den Informationen.
- Es geht auch nicht um eine Namensänderung, sondern um die Vermarktung.
- Es wird gefragt, wie TAK für einen „Fremden“ aufgelöst werden solle. Dazu wird geantwortet, dass dies intensiv diskutiert worden sei. Es gebe 2 Gruppen: die eine wisse um die Bedeutung, die andere nicht. Gemäss einer Umfrage kennen 90 % die Bedeutung, wenn auch nicht im Detail.
- Auf die Frage, wie man mit „TAK“ auf den Ort Schaan komme, wird geantwortet, dass die Informationen auf dem Internet abgerufen werden. Wichtig für den Besucher ist in erster Linie nicht der Veranstaltungsort, sondern die Veranstaltung oder der Künstler selbst. Alles weitere (Lageplan, Ort etc.) wird bei der Buchung abgerufen.
- Einheimische wissen, wo sich das TAK befindet, Auswärtige haben heute oft ein GPS oder rufen bei der Internet-Buchung den Lageplan ab. Dies haben Auswertungen der Klickverläufe gezeigt.
- Auf dem Flyer steht der Ort, dito im Internet. Auf den Plakaten steht der Ort nicht, kann auch nicht wahrgenommen werden. Gemäss den Rückmeldungen soll das Plakat nicht überbewertet werden. Dort sind die Veranstaltung, der Künstler und die Internet-Adresse die wichtigsten Informationen.
- Nach aussen wird „theater liechtenstein“ benutzt, im Land ist dies nicht notwendig.

Der Gemeinderat dankt Leone Ming für die Informationen. Dem TAK wird noch mehr Erfolg für die Zukunft gewünscht.

250 Information: S-Bahn / Haltestelle Industrie / Schranken- anlagen

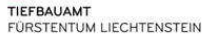
Ausgangslage / Erwägungen

Markus Verling, Leiter Tiefbauamt, und Markus Biedermann, Mitarbeiter der Regierung (Ressort Verkehr und Kommunikation), informieren den Gemeinderat über S-Bahn / Haltestelle Industrie / Schrankenanlagen mit folgenden Folien:



Projekt S-Bahn FL-A-CH



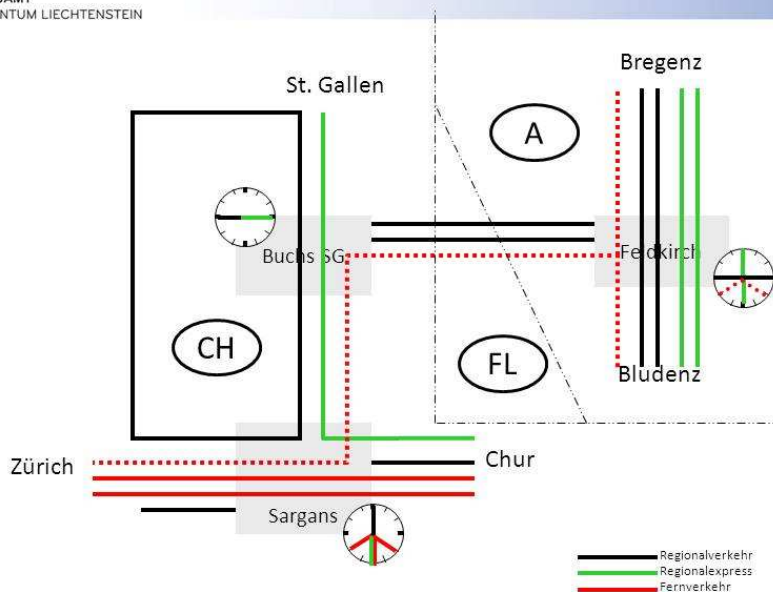


Leitidee

- **Bahn als neues regionales Rückgrad des öffentlichen Verkehrs**
 - S-Bahn FL.A.CH verbindet öV-Systeme Vorarlberg und Schweiz, damit ein durchgängiges regionales Angebot
 - Umstieg in alle Richtungen in Buchs SG und Feldkirch bzw. mittelfristig auch Direktverbindungen
- **Öffentlichen Verkehr durch Bahn/Bus-Angebot stärken**
 - Bahn als Mittelverteiler
 - Bus als Feinverteiler
 - Haltestellen mit guter Erschliessung für Fussgänger und Velofahrer
- **Realistisches und machbares Projekt**
 - Zielhorizont 2015
 - Bestandstrecke ertüchtigen, kein Neubau
 - Bahn-Haltestellen modernisieren



Zielangebot 2015 im Rheintal





Zielkonzept öV des Agglomerations- programms Werdenberg – Liechtenstein

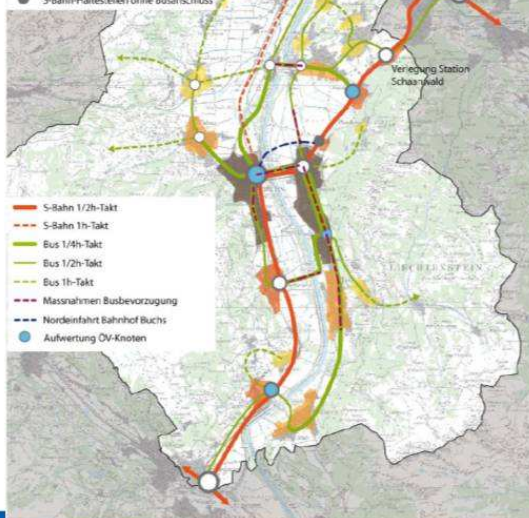
Stand 18.8.2010

Alle Gemeindevorsteher stimmen
überein, dass die S-Bahn FL.A.CH die
zentrale Schlüsselinfrastruktur für die
zukünftige Entwicklung der Region
darstellt (Protokoll vom 7. Mai 2010)

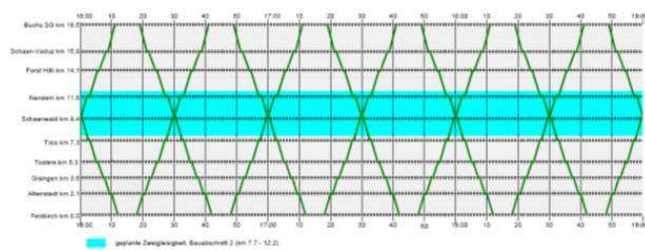
Teilkonzept ÖV 2025

Legende

- Zentrumsgebieten
- Mischgebiete mit hoher ÖV-Güte
- Mischgebiete mit mittlerer ÖV-Güte
- Gebiete mit vorwiegend Wohnfunktion
- Knoten Fernverkehr
- Knoten S-Bahn / Bus
- Knoten Bus
- S-Bahn-Haltestellen ohne Busanschluss



S-Bahn FL-A-CH Zielangebot



Einbindung

- Buchs: Knoten 15/45
(gemäss AP Ost 2013)
- Feldkirch: Knoten 15/45
mit REX/R





TIEFBAUAMT
FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

S-Bahn FL-A-CH Bisherige Arbeiten

Projektverankerung

Verträge

2007: Vereinbarung betreffend Entwicklung des Eisenbahnwesens
(FL, bmvit, BAV)

2008: Absichtserklärung über die Errichtung einer
grenzüberschreitenden S-Bahn FL-A-CH (FL, V, SG)

2009: Planungsvertrag FL, AT, ÖBB

Regionale Verkehrsplanung

2008 Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“

2010 Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein

2009 Verkehrsplanung Feldkirch Süd

Regierungsbeschlüsse und Landtagsbeschlüsse

2008 Verpflichtungskredit über die Mitfinanzierung von
Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch -
Buchs SG für eine S-Bahn FL-A-CH

Projekthalte

✓ Machbarkeitsstudie (2007)

✓ Vorabklärungen (2008/2009)

✓ Vergabe Planungsleistung (2010)

✎ Einreichplanung Verkehr und Technik

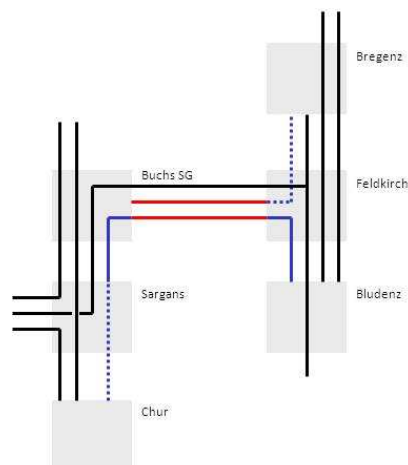
✎ Einreichplanung Raum und Umwelt



TIEFBAUAMT
FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

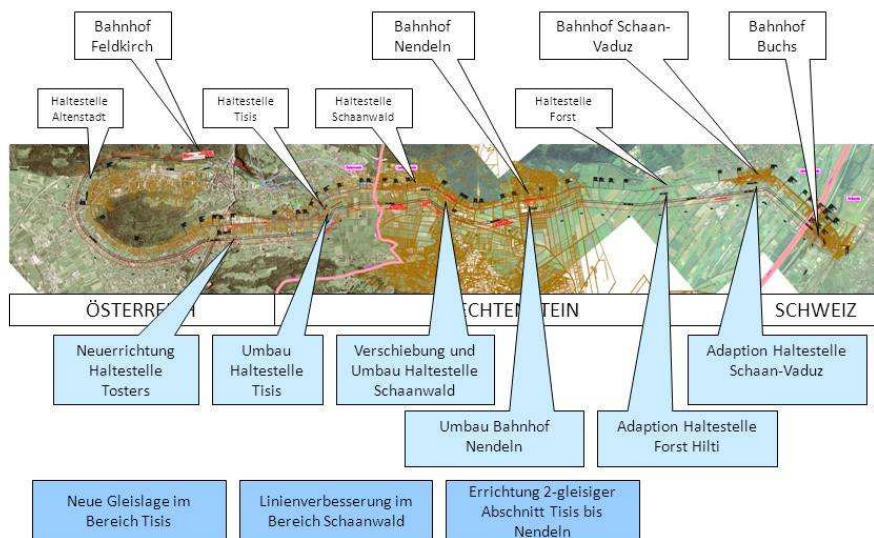
Absichtserklärung vom 16. Juni 2008

- **Partner:** FL, V, SG
- **Zielsetzung:** grenzüberschreitende
S-Bahn
- **Angebotskonzept**
 - **Stufe 1:** Buchs – Feldkirch
 - **Stufe 2:** Verdichtung und
räumliche Erweiterung (Buchs –
Sargans/Chur, Feldkirch –
Bludenz/Bregenz)
- **Leistungsauftrag und Abgeltung**





Infrastrukturmassnahmen für S-Bahn (gemäss Machbarkeitsstudie)





Zweckmässigkeitsprüfung einer Haltestelle Schaan Industrie



Untersuchung „Hst. Schaan Industrie“ Aufgabenstellung

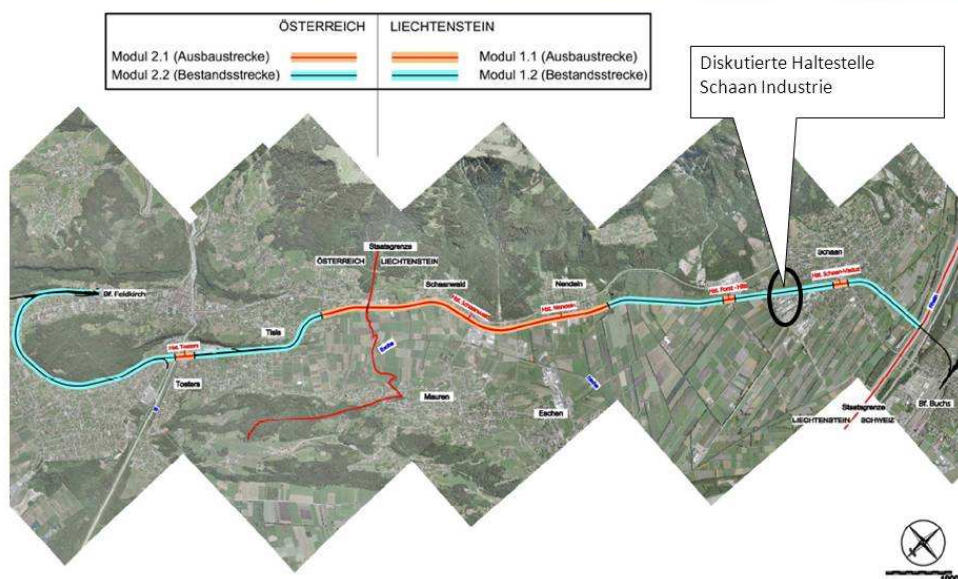
Seitens Interessenvertretern und der Gemeinde Schaan besteht das Anliegen, eine zusätzliche Haltestelle „Schaan Industrie“ im Industriegebiet von Schaan zu errichten.

Im Zuge der Erarbeitung des Einreichprojekts zum Ausbau der Strecke Feldkirch-Buchs und vor dem Hintergrund der laufenden Fahrplanuntersuchungen in Liechtenstein und in Vorarlberg ist die Frage nach der Zweckmassigkeit einer solchen zusätzlichen Haltestelle „Schaan Industrie“ bei km 15.0 zu prüfen

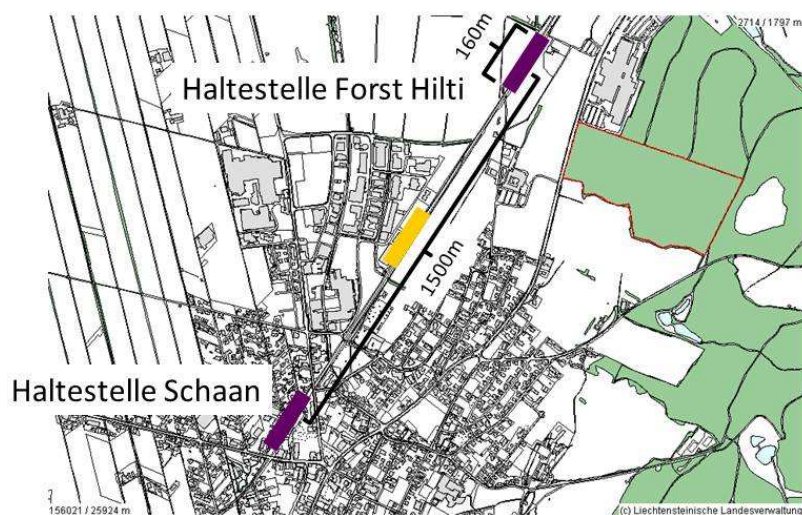


TIEFBAUAMT
FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

Lage der zusätzlichen Haltestelle im Projekt



TIEFBAUAMT
FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN





Erschliessungswirkung

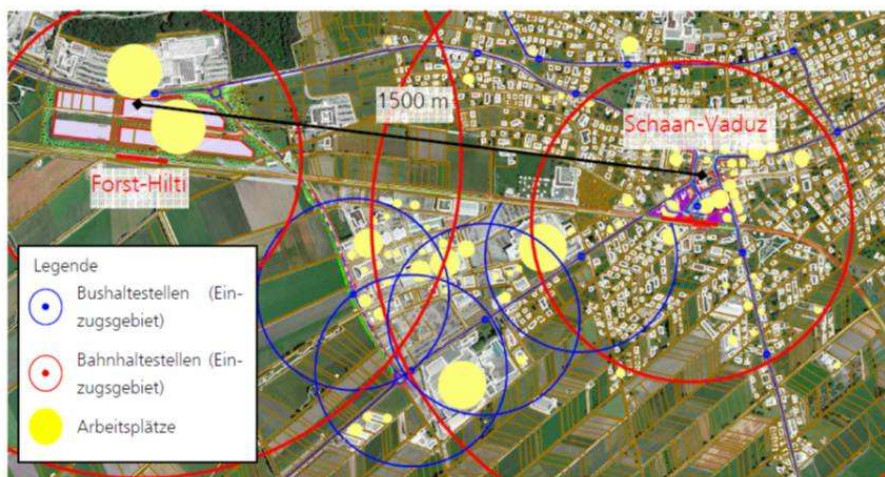
Die diskutierte Haltestelle „Schaan Industrie“ soll zwischen den bestehenden Haltestellen Schaan-Vaduz und Forst-Hilti bei Strecken-km 15.0 (von Feldkirch aus gemessen) zu liegen kommen. Der **Abstand** zu den benachbarten Bahnhaltestellen beträgt entlang der Bahnachse **700 bis 800 Meter**.

In der Literatur spricht man bei S-Bahnen von einer **guten Erschliessungsqualität**, wenn die Haltestellen **1000 bis 2000 Meter** voneinander entfernt sind. Denn bei S-Bahnen wird generell von einem kreisförmigen Einzugsbereich einer Haltestelle von 500 bis 1000 Meter ausgegangen.

Ein Haltestellenabstand von 700 bis 800 Meter, wie im vorliegenden Fall zwischen Forst-Hilti bzw. Schaan-Vaduz und der diskutierten Haltestelle „Schaan Industrie“ vorgesehen, würde einem Einzugsbereich von 350 bis 400 Meter entsprechen, was für eine S-Bahn allgemein als **zu klein** angesehen wird.



Erschliessungswirkung





Option: Verschiebung Hst. Forst Hilti

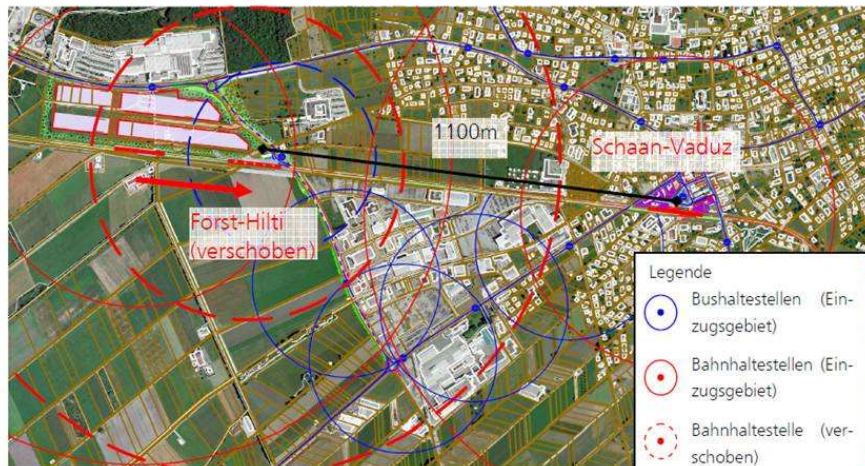
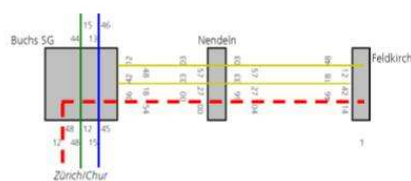


Abbildung 4: Vorschlag zur Verschiebung der Haltestelle Forst-Hilti in Richtung Buchs (Quelle: Ostertag Architekten, Wien)



Verkehrliche Wirkung (1) Fahrplankonzept



Fahrplan

- Systemzeit: 30min
- 8 Zwischen-Haltestellen
- Fahrplanzeit: 24min
- Umsteigezeit: je 3min

Fahrtrichtung Buchs SG → Feldkirch

Bregenz	an	15:01	15:35	16:01	16:35	17:01	17:35	18:01	18:35
Buchs SG	an	15:12	15:45	16:12	16:45	17:12	17:45	18:12	18:45
St. Gallen		14:28	14:38	15:26	15:39	16:26	16:39	17:26	17:39
Buchs SG	an	15:19	15:44	16:19	16:44	17:19	17:44	18:19	18:44
Buchs SG		15:16	15:49	16:16	16:49	17:16	17:49	18:16	18:49
Schaan-Vaduz		15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51
Forst-Hilti		15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54
Nendeln		15:37	16:07	16:37	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57
Schaanwald		15:39	16:09	16:39	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59
Tirol		15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02
Torres		15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05
Gargen		15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07
Altenstadt		15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09
Feldkirch	an	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12

Feldkirch		15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15
Buland	an	15:05	15:29	17:05	17:29	18:05	18:29	19:05	19:29
Feldkirch		15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15
Bregenz	an	15:28	15:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	19:58

Fahrtrichtung Feldkirch → Buchs SG

Bregenz		14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02
Feldkirch	an	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44
Buchs SG		14:55	15:31	16:05	16:31	16:55	17:31	17:55	18:31
Feldkirch	an	15:15	15:47	16:15	16:47	17:15	17:47	18:15	18:47
Feldkirch		15:16	15:48	16:16	16:48	17:16	17:48	18:16	18:48
Altenstadt		15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51
Gargen		15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53
Torres		15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55
Tirol		15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00
Schaanwald		15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01
Nendeln		15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03
Forst-Hilti		15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05
Schaan-Vaduz		15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09
Buchs SG	an	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12

Buchs SG		15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15
St. Gallen	an	16:04	17:23	17:34	18:23	18:34	19:23	19:34	20:23
Buchs SG		15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15
Bregenz	an	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29



Reisezeitverlust



- Fahrplanzeit: 1'07"
- Energie: 20MJ/5.6kWh

Anschlüsse in Buchs oder Feldkirch können nicht mehr gewährleistet werden



Schrankenschliesszeiten



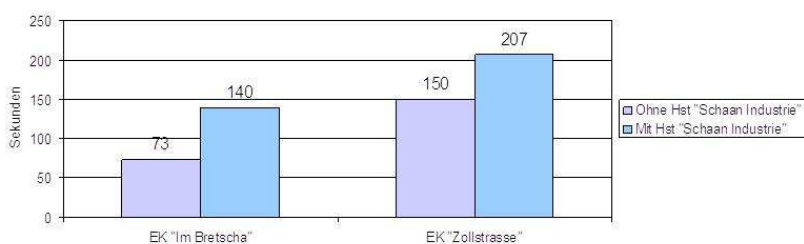
(Ausschaltkontakte jeweils nach BÜ)



Verkehrliche Wirkung (2) Schrankschliesszeiten in Fahrtrichtung Buchs

Bahnübergang (BÜ)		Fahrplan mit S-Bahn FL A.CH ohne Haltestelle Schaan Industrie	Fahrplan mit S-Bahn FL A.CH mit Haltestelle Schaan Industrie
Im Bretscha / Benderer Strasse	Summe aller Schrankenschliesszeiten in 62 Min [Zeit]	13 Min 47s	18 Min 7s
	höchster Anteil aller Schrankenschliesszeiten innerhalb von 62 Min [Prozent]	22,2%	29,2%
Bahnhofstr./ Zollstr.	Summe aller Schrankenschliesszeiten in 62 Min [Zeit]	14 Min 23s	16 Min 17s
	höchster Anteil aller Schrankenschliesszeiten innerhalb von 62 Min [Prozent]	23,2%	26,3%

Schrankschliesszeiten für S-Bahn in [s] in Fahrtrichtung Buchs



Zusammenfassung und Empfehlung

- Industriegebiet Schaan auch ohne zusätzliche Haltestelle Schaan Industrie mit Bus und Bahn gut bis sehr gut erschlossen.
 - Zusätzliche Haltestelle Schaan Industrie
 - + Verbesserung der Erreichbarkeit durch den direkteren Zugang zur Bahn
 - Verlängerte Fahrzeit S-Bahn und damit Gefahr von Anschlussbruch
 - Verlängerte Schrankenschliesszeiten in EK „Im Bretscha“ und EK „Zollstrasse“
- => Empfehlung: Verzicht auf „Schaan Industrie“

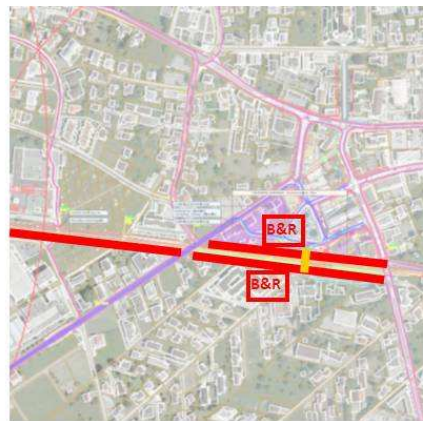
- Option
 - Verschiebung der bestehenden Haltestelle Forst-Hilti um rund 400 Meter in Richtung Buchs
- => Flächensicherung in der Ortsplanung



Erschliessung Industriegebiet Schaan Fuss- und Fahrradverkehr

Vorgesehene Massnahmen

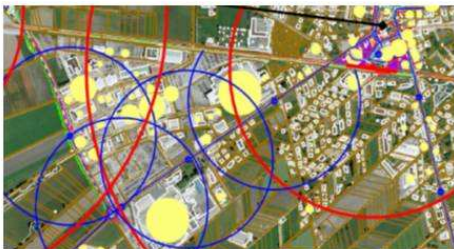
- Fussgängerunterführung
beim Bahnhof
- Begleitwege (Fuss- und
Fahrradwege) entlang Eisenbahn
- Bike&Ride-Anlage (200 Stellplätze)
- Firmenfahrräder



Erschliessung Industriegebiet Schaan Linienbus

Vorgesehene Massnahmen:

- Zusätzliche Haltestelle Schaan Industrie im Zusammenhang mit
Industriezubringer
- Busausfahrt Bushof in Richtung Bendern





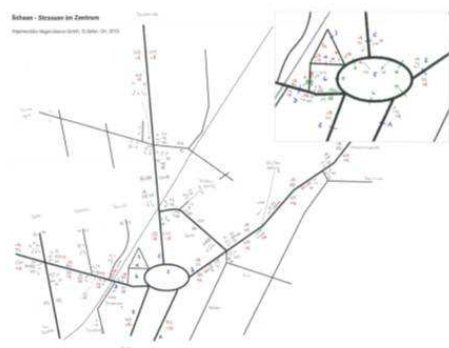
Verkehrssimulation Zentrum Schaan



Verkehrssimulation

Zielsetzung: Überprüfung der Auswirkungen des S-Bahnkonzepts FL.A.CH und der zugehörigen Schrankenschließzeiten auf den Straßenverkehr

Mittel: Mikroskopische Simulation des Grosskreisels in Schaan und des anschließenden Straßennetzes





Annahmen zur Verkehrssimulation „worst-case Szenario“

Strassenverkehr:

- Grundlage MIV: Zählraten aus dem Jahr 2006 und aktuelle Knotenstrom- und Verfolgezählraten aus 2010.
- Linienbusverkehr: Angebot 2013/15 (gemäss Konzept)
- Spitzenverkehrsstunde: Abendspitze
- Rückverlagerungen auf Grosskreisel aus dem Gebiet Tröxlegass sowie von den Achsen Duxgasse-Rebera und Pardiel-Zollstrasse. Vor allem die angenommene Sperre des Gebietes Tröxlegass führt zu einer etwa 25% höheren Gesamtzufahrtsbelastung am Grosskreisel. Folge für Simulation
 - Grosskreisel bewältigt in ASP 2900 Fahrzeuge
 - EK „Im Bretscha“ +25% Mehrverkehr gegenüber heute
 - EK „Zollstrasse“ +40% Mehrverkehr gegenüber heute

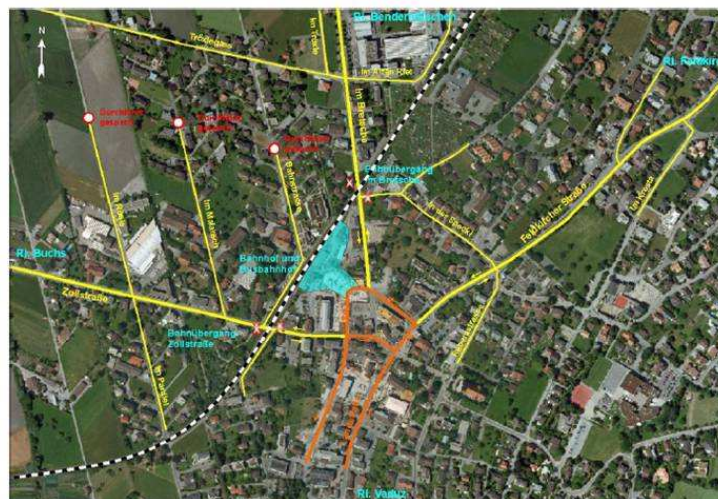
Bahnverkehr:

- Maximaler Bahnverkehr (S-Bahn, Personenfernverkehr, Güterverkehr)
- Maximale Schrankenschliesszeiten für Strassenverkehr

Simulation bildet „worst-case Szenario“ ab.



Netzaufbau für Simulation





Ergebnis Simulation I Verkehrsfluss

Zollstrasse:

- Schrankenschliessungen führen besonders auf dem Kreiselast Zollstrasse zu teilweise deutlichen Rückstaus in beiden Fahrtrichtungen.
- Durch den gestoppten Abfluss in Fahrtrichtung Buchs reicht der Rückstau bis in den Großkreisel hinein und kann sich fallweise über den ganzen Kreisel ausbreiten.
- Dieser Stau löst sich jedoch relativ schnell wieder auf, eine Eskalation mit grossräumigem Zusammenbruch des Verkehrs konnte im Modell nicht beobachtet werden.

Übrige Zufahrten und LSA:

- Schrankenschliessung „Im Bretscha“: Kein Rückstau bis zum Grosskreisel
- übrigen Kreisverkehrszufahrten: nur kurzzeitig Stauerscheinungen
- Lichtsignalanlage: keine größeren Probleme



Ergebnis Simulation II Einflussfaktoren

- In Fahrtrichtung Zentrum kommt es auf der Zollstrasse zu Kapazitätsengpässen bei der **Einfahrt in den Grosskreisel**, der Rückstau reicht teilweise weit über "Im Pardiell" hinaus.
- Zusätzliche Verkehrsbehinderungen gehen von **Linksabbiegern** aus, die wegen fehlender Linksabbiegespuren den Verkehr auf der Zollstrasse blockieren. Mit nur kurzen Linksabbiegespuren könnten die Behinderungen deutlich reduziert werden.
- Der Einfluss der zusätzlichen Schrankenschliessungen ist vergleichsweise gering.



Weiteres Vorgehen

Planung Ausbau Eisenbahninfrastruktur (Projekt S-Bahn FL.A.CH) wird mit bestehender EK „Zollstrasse“ und EK „Im Bretscha“ fortgesetzt.

Verkehrsorganisation „Zollstrasse“ (insbesondere Linksabbieger) wird im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturentwicklung der Landes geprüft und realisiert.

Simulation soll nach „Eingewöhnungsphase“ Grosskreisel ca. Mitte 2011 nochmals validiert werden:

- Überprüfung der Annahmen bezüglich Verkehrsstärken und Rückverlagerungen,
- Mitberücksichtigung Fussgängerquerungen.

Erwägungen

Während der Diskussion werden folgende Punkte erwähnt:

Haltestelle Industrie

- Mit einer Haltestelle Industrie ist keine bessere Erschliessung der Arbeitsplätze verbunden.
- Mit einer weiteren Haltestelle sind die Anschlüsse in Buchs gefährdet.
- Der Gemeinderat dankt für die umfassenden und seriösen Abklärungen, wenn auch ein anderes Ergebnis wünschenswert gewesen wäre.
- Ein Gemeinderat fragt, ob die Anzahl an Nutzern der Haltestellen Bahnhof und Forst eruiert worden sei.
Es wird geantwortet, dass das Angebot genutzt wird, wenn es vorhanden ist. Es hat bereits jetzt mehr Personen in Bus und Zug. Auch wenn der Zug derzeit nicht sehr attraktiv ist, wird er genutzt. Es ist schwierig abzuschätzen, von wie vielen Personen das Angebot genutzt wird.
- Ein Gemeinderat teilt mit, dass gerade heute beim Zug nach Feldkirch 1 Person beim Forst ausgestiegen ist, aus Richtung Feldkirch 10. Der Zug sei zwar ziemlich voll gewesen, es dürfte sich dabei jedoch v.a. um Schüler gehandelt haben. Man müsse sich doch fragen, für was so viel Geld ausgegeben wird. Man müsse sich auch fragen, ob dies gerechtfertigt sei.

- An anderen Orten werden solche Angebote gut angenommen. Die Kombination Rad und Zug ist gut. Es wird davon ausgegangen, dass Potenzial vorhanden ist und die Annahme gut sein wird.
- Der ÖV benötigt Witterungsschutz, damit er angenommen wird.
- Öl und damit auch die Mobilität werden teurer werden, mit dem ÖV bleibt die Mobilität aber interessant.
- Wenn die Strecke ausgebaut ist, so dass sie z.B. von Doppelstock-Zügen genutzt werden kann, besteht grosses Potenzial. Derzeit ist auch aufgrund der Infrastruktur kein ½-Stunden-Takt möglich (fehlende Kreuzungspunkte).
- Die Attraktivität der Haltestelle Forst wird steigen, wenn die Hilti AG ein Betriebliches Mobilitätsmanagement einführt.
- Der ½-Stunden-Takt soll während der Hauptverkehrszeit eingeführt werden, in der übrigen Zeit genügt der Stunden-Takt. Derzeit besteht überhaupt kein Takt.
- Ein Pendelbus wird nicht attraktiv sein. Es werden die Buslinien 13 und 14 für eine Haltestelle auf dem künftigen Industriezubringer betrachtet.
- Die Erschliessung ist wichtig. Für die Industrie wird ein Projekt Räder / Radständer beim Bahnhof erarbeitet. Ähnliche Angebote bestehen bei den ÖBB, d.h. es stehen Boxen zur Verfügung mit Firmenfahrrädern, die von den Mitarbeitenden mit ihrem Badge entnommen werden können.

Verkehrssimulation

Der Gemeinderat wird mit einer Simulation über das Zentrum informiert.

- Der Verkehr im Zentrum funktioniert auch mit dem Betrieb der S-Bahn im Taktfahrplan. Zudem sind noch einige Reserven vorhanden. Bei den Schrankenschliessungen kommt es zwar kurzfristig zu Staus. Diese lösen sich aber mit der Öffnung sehr rasch wieder auf. Es kommt zu keinem Verkehrszusammenbruch.
- Die Schranken können nicht offen gelassen werden, bis der Zug wieder abfährt. Sie dienen als Sicherheitszone, falls der Zug nicht bremsen kann.
- Wenn die S-Bahn aus beiden Richtungen angenommen wird, wird der Verkehr reduziert.
- Am Morgen ist zwar immer noch ein Stau bis zur Rheinbrücke, der Verkehr „fließt“ aber. Die Verkehrsspitzen sind abends höher als morgens.
- Wenn die Vortrittsregelung von Buchs in den Grosskreisel geändert würde, entstünde ein Stau im Grosskreisel selbst.
- Die Sperrung von Quartieren war bereits Diskussionsgegenstand im Gemeinderat, wurde aber zurückgestellt. Zur Entscheidungsfindung müssen Zahlen vorliegen, da die persönlichen Wahrnehmungen zu unterschiedlich sind.
- Die Gemeinde zählt den Verkehr mit Automaten, das Land manuell, d.h. gleichzeitig mit bis zu 20 Personen, mit Nachverfolgung einzelner Fahrzeuge.
- Die ÖBB besitzen zwar die Strecke, benötigen für die Durchfahrt aber eine Konzession, welche 2017 ausläuft. Über die Regierung besteht ein „guter Draht“ zu den relevanten Kontakten. Die Ausgangslage und die Diskussionen sind gut, alle Seiten sind kooperativ.
- Es gibt nicht nur „die“ ÖBB, sondern diese bestehen aus vielen verschiedenen Firmen (Holding, darunter Bau, Betrieb, Güter etc. etc.), die zum Teil ganz unterschiedliche Meinungen zu gewissen Punkten haben.
- 2017 besteht eine „historische Chance“, beim Betrieb der Eisenbahnstrecke mitreden zu können.

- Auch mit der S-Bahn kann die Strecke noch mit rund 25 Güterzügen täglich befahren werden, plus weitere Personenzüge.
- Die Gütertransporte müssen sich an die relevanten EU-Richtlinien halten, auch im Verkehr als Transit. Jeder Waggon ist gemäss ADR deklariert. Zuständig ist das Amt für Handel und Transport sowie die Landespolizei. Kontrollen sind aber praktisch nicht möglich.
- Die Schliesszeiten bleiben künftig gleich. Die Schrankenanlage Schaan ist die schnellste, Verbesserungspotenzial besteht nicht. Bei den Schranken muss auch immer die Sicherheitsfrage beachtet werden. Dies ist auch der Fall, wenn ein Zug durchgefahren ist, d.h. die Schranke kann erst geöffnet werden, wenn ein bestimmter Punkt überfahren wurde.

251 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.

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

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

- Elke Lenherr-Toedtli, Duxweg 5, 9494 Schaan

Antrag

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

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

253 Neues Verlassenschaftsverfahren: Bestimmung der zuständigen Amtsperson und des Stellvertreters

Ausgangslage

Am 06. Dezember 2010 ist folgendes E-Mail-Schreiben des stellvertretenden Landgerichtspräsidenten bei der Gemeinde Schaan eingegangen:

*Sehr geehrter Herr Bürgermeister
Sehr geehrte Herren Vorsteher*

Wie bekannt, tritt das neue Ausserstreitgesetz voraussichtlich mit 01.01.2011 in Kraft. Die zuständigen Mitarbeiter der Gemeinden, die beinahe vollzählig zur vom Ressort Justiz und vom Präsidenten des Fürstlichen Landgerichtes am 03.12.2010 abgehaltenen Fortbildungsveranstaltung erschienen sind, wurden auf Art. 144 Abs. 1 des neuen Ausserstreitgesetzes hingewiesen, der lautet wie folgt:

*„Art. 144
Gemeinden*

- 1) Soweit die Gemeinden nach diesem Kapitel zuständig sind, treten sie im Auftrag und kommissarisch für das Gericht auf. Das Gericht kann Kompetenzen im Einzelfall wieder an sich ziehen. Der Gemeinderat bestimmt die zuständige Amtsperson und ihren Stellvertreter, welche für die Gemeinde handeln.*
- 2) Zur Überwachung der Tätigkeit der Gemeinde kann ihr das Gericht Aufträge erteilen, Berichte einholen und die erforderlichen Erhebungen vornehmen. Personen, deren Aussagen oder Auskünfte als Beweismittel dienen, haben gegenüber der Gemeinde die gleichen Rechte und Pflichten wie gegenüber dem Gericht.*
- 3) Gegen Massnahmen der Gemeinde kann ein Antrag auf Abhilfe an das Gericht gestellt werden. Das Gericht entscheidet nach Anhörung der Gemeinde und des Antragsstellers.*
- 4) Der Landgerichtspräsident wird den Gemeinden die notwendigen Formulare für die Durchführung ihrer Aufgaben zur Verfügung stellen.“*

Um eine reibungslose Anwendung der neuen Bestimmungen zu gewährleisten, wäre es erforderlich, dass sämtliche Gemeinden die zuständige Amtsperson und den jeweiligen Stellvertreter bestimmen, d.h. dass die Gemeinderäte entsprechende Beschlüsse fassen. Die Notwendigkeit ergibt sich daraus, dass das bisherige Steuergesetz, das Grundlage für das Tätigwerden der Inventarisationskommissionen bildete, mit 31.12.2010 ersatzlos aufgehoben wird.

Eine entsprechende Beschlussfassung wird seitens des Fürstlichen Landgerichtes höflich ange-regt, wobei unter einem ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass es sich bei diesem Schreiben um ein blosses Informationsschreiben seitens des Fürstlichen Landgerichtes handelt und in die Gemeindeautonomie in keiner Weise eingegriffen werden soll.

Mit Inkrafttreten dieses neuen Gesetzes sind die Aufgaben der Inventarisationskommission an die zu benennende Amtsperson übertragen, die Inventarisationskommission ist aufgelöst.

Als „zuständige Amtsperson“ werden vorgeschlagen.

Andreas Jehle, des. Gemeindegassier
Dietmar Schädler, Mitarbeiter Gemeindegasse / Gemeindesteuerkasse.

Beide haben bereits die Informationsveranstaltung des Landgerichtes besucht und kennen die entsprechenden Aufgaben.

Antrag

Der Gemeinderat benennt

Andreas Jehle, des. Gemeindegassier
Dietmar Schädler, Mitarbeiter Gemeindegasse / Gemeindesteuerkasse

als „zuständige Amtsperson“ bzw. als dessen Stellvertreter im Sinne des neuen Ausserstreitgesetzes.

Erwägungen

In der bisherigen Inventarisationskommission war neben dem Gemeindegassier noch eine Privatperson. Diese Kommission entfällt künftig.

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

254 Integration der Landwirtschaftskommission in die Stiftung Pachtgemeinschaft / Grundsatzbeschluss

Ausgangslage

Der Stiftungsrat der Pachtgemeinschaft hat auf Antrag der Landwirtschaftskommission einer Aufhebung der Landwirtschaftskommission und Übernahme der Aufgaben der Landwirtschaftskommission durch die Stiftung Pachtgemeinschaft grundsätzlich zugestimmt. Die Antragstellung an den Gemeinderat erfolgt durch die Landwirtschaftskommission.

Mit der Integration der Landwirtschaftskommission in die Stiftung Pachtgemeinschaft können verschiedene Synergien genutzt werden:

- Vermeidung von Doppelspurigkeiten
- Effizienzsteigerung
- Reduktion Verwaltungsaufwand
- Nutzung von Synergien
- weniger Sitzungen
- usw.

Mit der Zusammenführung wären verschiedene Konsequenzen verbunden, insbesondere:

- die Anpassung der Statuten der Pachtgemeinschaft (Zweck, Zusammensetzung und Bestellung Stiftungsrat usw.)
- die Anpassung des Organisationsreglements der Pachtgemeinschaft
- ein grösserer Arbeitsaufwand für die Geschäftsstelle und damit verbunden ein erhöhter Mittelbedarf der Pachtgemeinschaft

Die detaillierten Bedingungen für die Übernahme der Aufgaben der Landwirtschaftskommission durch die Pachtgemeinschaft werden nach dem Grundsatzbeschluss des Gemeinderates im Detail festgelegt.

Eine der wichtigsten Anpassungen dürfte die Besetzung des Stiftungsrates sein. Dieser besteht heute aus fünf Personen (2 Gemeinderäte, 1 Bodeneigentümerversorger, 1 Bauernvertreter, 1 Mitglied der Landwirtschaftskommission). Das Mitglied der Landwirtschaftskommission würde somit wegfallen. Mit der Übernahme der neuen Aufgaben muss der Stiftungsrat so besetzt werden, dass der Landwirtschaftsbezug verstärkt wird. Denkbare wäre die Erweiterung des Stiftungsrates auf sechs Mitglieder. Davon sollen zwei Bauernvertreter sein. Als Ersatz für den Vertreter der Landwirtschaftskommission wählt der Gemeinderat ein weiteres Mitglied in den Stiftungsrat, das einen intakten Bezug zur Landwirtschaft hat, nicht aber aktiv Landwirtschaft betreibt. Der Gemeinderat soll bei der Fassung des formalen Grundsatzbeschlusses seine Anliegen bezüglich die Zusammensetzung des Stiftungsrates thematisieren.

Die Integration der Landwirtschaftskommission in die Pachtgemeinschaft soll noch in dieser Legislaturperiode beschlossen werden. Die beiden Gremien sollen aber ihre Tätigkeit bis zum Ablauf der momentanen Mandatsdauer ausüben.

Der Gemeinderat soll nach Möglichkeit noch im Dezember 2010 einen Grundsatzbeschluss fassen und die Pachtgemeinschaft beauftragen, die notwendigen Änderungen von Statuten und Reglementen zur Beschlussfassung vorzubereiten.

Die Genehmigung der überarbeiteten Statuten der Pachtgemeinschaft durch den Gemeinderat könnte somit noch im Januar 2011 erfolgen, sodass die neuen Organisationsstrukturen für die neue Legislaturperiode in Kraft sind.

Antrag

- a) Der Gemeinderat beschliesst die Integration der Landwirtschaftskommission in die Pachtgemeinschaft
- b) Der Gemeinderat beauftragt die Pachtgemeinschaft, die notwendigen Anpassungen der Statuten auszuarbeiten und noch in dieser Legislaturperiode zur Genehmigung vorzulegen.

Erwägungen

Es wird erwähnt, dass bei diesen beiden Gremien starke Überschneidungen bestehen. Beide haben unabhängig voneinander diskutiert und sind einhellig zur Empfehlung einer Zusammenlegung gelangt. So ist z.B. künftig nur noch ein Protokoll zu erstellen.

Der Beschluss soll jetzt gefasst werden, um bis zur neuen Mandatsperiode die Stiftungsunterlagen und das Reglement anpassen zu können. Dies benötigt einige Zeit. Die Umsetzung erfolgt allerdings erst in der nächsten Mandatsperiode. Über die Statuten soll noch dieser Gemeinderat entscheiden, ebenso über die künftige Zusammensetzung der Pachtgemeinschaft. Über Änderungen bei anderen Kommissionen wird separat diskutiert und beschlossen.

Die Pachtgemeinschaft soll die Aufgaben der Landwirtschaftskommission übernehmen, diese wird aufgelöst. Die Pachtgemeinschaft wird vermehrt Themen zu behandeln haben, der Mittelbedarf bzw. Aufwand soll aber künftig geringer sein als beide Gremien zusammengerechnet, worauf der Gemeinderat entsprechenden Wert legt.

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

255 Revitalisierung Binnenkanal, Abschnitt Pfarrmeder / Genehmigung Planungsperimeter

Ausgangslage

Das Tiefbauamt, Abteilung Rufen und Gewässer, beabsichtigt, einen weiteren Abschnitt des Liechtensteiner Binnenkanals ökologisch aufzuwerten. Es ist vorgesehen, eine solche Aufwertung im Raume Pfarrmeder, nördlich der Medergass, auf eine Länge von rund 400 m vorzunehmen. Dieser Abschnitt des Liechtensteiner Binnenkanals weist günstige Voraussetzungen für eine Revitalisierung auf, wie aus den Voruntersuchungen hervorgeht:

- Die Gemeinde verfügt bereits über ein Revitalisierungskonzept für dieses Gebiet, in dem die ökologische Aufwertung des Raumes vorgesehen ist.
- Eine Revitalisierung stellt in diesem Gebiet keine Gefährdung dar und der Raum ist ausreichend gross, sodass auch dynamische Prozesse zugelassen werden können.
- Die Revitalisierung findet innerhalb der mit Wald bestockten Fläche statt und tritt nicht in Konkurrenz mit der Landwirtschaft.
- Der Boden gehört der Gemeinde Schaan.

In einem schrittweisen Prozess, an dem Vertreter der Gemeinde Schaan sowie der betroffenen Ämter beteiligt waren, sind verschiedene Varianten geprüft und beurteilt worden. Dabei ist die Wahl auf eine Variante gefallen, die einer grosszügigen Aufweitung des heutigen Gerinnes entspricht (Pendelband von 50 m Breite).

Am 23. November 2010 wurden die Stiftung Pachtgemeinschaft, die Umwelt- und die Landwirtschaftskommission über das Vorhaben informiert. Die Anwesenden haben sich auf die folgenden Aussagen zum weiteren Vorgehen verständigt:

- Die Anwesenden befürworten, dass die Gemeinde Schaan den bezeichneten Perimeter für eine Revitalisierung des Binnenkanals zur Verfügung stellt.
- Das Tiefbauamt reicht beim Gemeinderat Schaan einen formellen Antrag ein, in dem der Gemeinderat ersucht wird, dem Land den für die Revitalisierung benötigten Boden zur Verfügung zu stellen (Dienstbarkeitsvertrag).
- Das Projekt wird im Januar 2011 im Gemeinderat behandelt. An dieser Sitzung wird das Vorhaben durch den Leiter TBA und den Sachbearbeiter vorgestellt.
- Im Rahmen der Projektierung müssen die in der Diskussion angesprochenen offenen Fragen (z.B. Wiederbewaldung, Materialverwendung, Ausgleich der beanspruchten landwirtschaftlichen Flächen) beantwortet werden.
- Der Gemeinderat und die Kommissionen werden in der Projektphase erneut informiert und erhalten Gelegenheit, zum Projekt Stellung zu nehmen.

- Neben den bisherigen Kreisen sind insbesondere auch die Jagd und die Fischerei in einer frühen Projektphase in die Bearbeitung einzubeziehen.
- Es wird ausdrücklich gewünscht, den Revitalisierungsabschnitt nicht für Erholung und Freizeit zugänglich zu machen.

Weiteres Vorgehen

- Im Rahmen der bisherigen Aktivitäten wurde die grundsätzliche Machbarkeit des Projektes abgeklärt. Diese kann für die ausgewählte Variante bejaht werden. Bevor weitere Projektierungsschritte eingeleitet werden, möchte das Tiefbauamt, Abteilung Rufen und Gewässer, die Zusicherung des Gemeinderates Schaan einholen, dass das vorgeschlagene Gebiet für die Revitalisierung zur Verfügung gestellt wird.
- Wenn diese Zusicherung vorliegt, kann das Projekt weiter entwickelt werden, wobei die Bauverwaltung der Gemeinde Schaan, die betroffenen Kommissionen und Interessensgruppen in die Bearbeitung einbezogen werden. Sie erhalten damit Gelegenheit, ihre Anliegen in das Projekt einzubringen.

Rahmenbedingungen

- Die Gemeinde Schaan erachtet eine vernünftige Materialverwertung als zentrales Kriterium im Hinblick auf die abschliessende Beurteilung der Machbarkeit. Im Rahmen der weiteren Projektierung ist aufzuzeigen, wie diese Aufgabe bewältigt wird. Die Gemeinde Schaan hat darauf hingewiesen, dass ein positiver Entscheid zur Ausführung des Projektes nur dann zu erwarten ist, wenn das Aushubmaterial vernünftig verwertet werden kann.
- Die Realisierung des Projektes wie auch der spätere Unterhalt des Revitalisierungsperimeters sind Sache des Landes und belasten die Gemeinde nicht.
- Gemäss dem ausdrücklichen Wunsch der Kommissionsmitglieder, die an der Sitzung vom 23. November anwesend waren, wird darauf verzichtet, den revitalisierten Abschnitt für die Erholung und Freizeit zugänglich zu machen. Die neue Gewässerstrecke soll vorrangig der Lebensraumaufwertung dienen.
- Sollten im Zuge des Genehmigungsverfahrens für das Deponieprojekt Forst Ersatzmassnahmen nötig werden, muss das vorgesehene Revitalisierungsprojekt diesbezüglich angerechnet werden können.

Dem Antrag liegen bei:

- Übersichtsplan 1:2500 Renat AG 23.11.2010 (Planungsperimeter)
- Orthophoto mit Planungsperimeter
- Orientierungsvorlage Renat AG 23.11.2010

Antrag

Die Gemeinde Schaan befürwortet grundsätzlich eine Revitalisierung des Binnenkanals im Abschnitt Pfarrmeder und genehmigt den Planungssperimeter gem. beiliegendem Übersichtsplan 1:2500 (Renat AG 23.11.2010). Für die Projektierung sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

Rahmenbedingungen

- Die Gemeinde Schaan erachtet eine vernünftige Materialverwertung als zentrales Kriterium im Hinblick auf die abschliessende Beurteilung der Machbarkeit. Im Rahmen der weiteren Projektierung ist aufzuzeigen, wie diese Aufgabe bewältigt wird. Die Gemeinde Schaan hat darauf hingewiesen, dass ein positiver Entscheid zur Ausführung des Projektes nur dann zu erwarten ist, wenn das Aushubmaterial vernünftig verwertet werden kann.
- Die Realisierung des Projektes wie auch der spätere Unterhalt des Revitalisierungssperimeters sind Sache des Landes und belasten die Gemeinde nicht.
- Gemäss dem ausdrücklichen Wunsch der Kommissionsmitglieder, die an der Sitzung vom 23. November anwesend waren, wird darauf verzichtet, den revitalisierten Abschnitt für die Erholung und Freizeit zugänglich zu machen. Die neue Gewässerstrecke soll vorrangig der Lebensraumaufwertung dienen.
- Sollte im Zuge des Genehmigungsverfahrens für das Deponieprojekt Forst Ersatzmassnahmen nötig werden, muss das vorgesehene Revitalisierungsprojekt diesbezüglich angerechnet werden können.

Die definitive Genehmigung erfolgt anhand eines konkreten Bau-, resp. Vorprojektes.

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

257 Kindergarten Malarsch – Um- und Neugestaltung Spielplatz / Genehmigung Bauabrechnung

Ausgangslage

Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 16. Dezember 2009, Trakt Nr. 269, hat der Gemeinderat das Projekt „Kindergarten Malarsch – Um- und Neugestaltung Spielplatz“ genehmigt und den dazugehörigen Verpflichtungskredit im Betrag von CHF 130'000.00 bewilligt.

Kreditzusammensetzung

Kredit	Gemeinderatsbeschluss vom 16. Dezember 2009, Trakt. Nr. 269	CHF	130'000.00
Gesamtkredit		CHF	130'000.00
Abrechnungssumme		CHF	128'037.15
Kreditunterschreitung		CHF	1'962.85
		%	1.51

Der genehmigte Kredit wurde eingehalten.

Dem Antrag liegt bei:

- Bauabrechnung vom 24. November 2010

Antrag

Die Bauabrechnung für das Projekt „Kindergarten Malarsch – Um- und Neugestaltung Spielplatz“ im Betrag von CHF 128'037.15 wird genehmigt.

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

258 Landweibelhäuser Landstrasse 71 – 75: Mostpresse, WC Anlage / Genehmigung Bauabrechnung

Ausgangslage

Anlässlich der Gemeinderatssitzung vom 24. März 2010, Trakt Nr. 60, hat der Gemeinderat das Projekt „Landweibelhäuser Landstrasse 71-75: Mostpresse, WC Anlage“ und den dazugehörigen Kredit im Betrag von CHF 160'000.00 bewilligt.

Kreditzusammensetzung

Kredit	Gemeinderatsbeschluss vom 24. März 2010, Trakt. Nr. 60	CHF	160'000.00
Gesamtkredit		CHF	160'000.00
Abrechnungssumme		CHF	159'650.95
Kreditunterschreitung		CHF	349.05
		%	0.22

Der genehmigte Kredit wurde eingehalten.

Dem Antrag liegt bei:

- Bauabrechnung vom 10. Dezember 2010, Frick Architekten AG

Antrag

Die Bauabrechnung für das Projekt „Landweibelhäuser Landstrasse 71-75 / Mostpresse, WC Anlage“ im Betrag von CHF 159'650.95 wird genehmigt.

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

259 Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht der Regierung betreffend die Revision des Schulgesetzes, des Lehrerdienstgesetzes und des Subventionsgesetzes

Ausgangslage

Ende März 2009 wurde das revidierte Schulgesetz und damit die Schul- und Profilentwicklung auf der Sekundarstufe I (SPES I) vom Volk verworfen. Die Regierung legte das weitere Vorgehen in verschiedenen Stufen fest. Im vorliegenden Vernehmlassungsbericht werden diverse Gesetzesänderungen vorgeschlagen. Die Gemeindekasse wurde vom Gemeinderat dazu bestimmt, diese Anpassungen und Änderungen in finanzieller Sicht zu bewerten. Die ausführliche fachliche Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung erfolgte durch den Gemeindegeschulrat.

Finanzielles

Als erster Punkt ist die Teilumsetzung des Schulleitungskonzepts zu beachten. Bei den Primarschulen führt der Professionalisierungsprozess zu einer Zusammenlegung von Kindergarten- und Primarschulleitungen (Art. 24a und Art. 29a des Schulgesetzes). Bisher wurden die Schulleitungen der Primarschule und der Kindergärten durch Jahrespauschalen entschädigt. Neu erfolgt die Neueinstufung der Schulleitungsstellen und die Anstellung gemäss Staatspersonalgesetz. Das bedeutet konkret, dass die Schulleitungen zur Gänze durch das Land entlohnt werden und die Gemeinden mit 50% Kostenanteil für die Schulleitung belastet werden. Die finanzielle Auswirkung auf die Gemeindefinanzen ist derzeit noch nicht genau abschätzbar. Es fehlt die definitive Zuteilung der Lohnklasse für die Schulleitung. Es ist jedoch anzunehmen, dass durch die Kostenbeteiligung des Landes an der Schulleitung die Mehrkosten kompensiert werden.

Die Lohnkosten für das Schulsekretariat sind nach wie vor Gemeindeangelegenheit. Eine Aufstockung des Sekretariats ist gemäss Auskunft der Schulleitung nicht vorgesehen.

Weitere finanzielle Auswirkungen auf den Gemeindehaushalt hat die vorliegende Revision nicht.

Zweiter Selektionszeitpunkt 8. Schulstufe

Das derzeitige Übertrittsverfahren von der Primarschule in die Weiterführenden Schulen belastet seit Jahren gleichermassen Kinder, Eltern und Lehrpersonen. Der neue zweite Selektionszeitpunkt während der 8. Schulstufe könnte dazu beitragen, dass der Übertritt nach der 5. Klasse Primarschule nicht mehr diesen verfrühten und teilweise endgültigen Selektionscharakter erhält. Dabei ist aber zu beachten, dass der zweite Selektionszeitpunkt dem ersten in der Gleichwertigkeit nicht nachsteht. Diese Schwellen müssen künftig zwingend für alle obligatorisch durchgeführt und fair und ganzheitlich gestaltet werden. Wie in der 5. Primarschulstufe sollten auch in der 3. Sekundarstufe umfassende Prüfungen stattfinden, die einen Teil der Beurteilung darstellen.

Neue Sekundarschulen

Die parallel zum bestehenden System der Dreigliedrigkeit geschaffenen Neuen Sekundarschulen eröffnen interessante Möglichkeiten. Allerdings ist zu prüfen, ob zwei Systeme („hybrides Modell“) gleichzeitig reibungslos miteinander funktionieren können. Das „Problem“ Oberschule wird durch die Reform nicht gelöst, ausser ein Oberschulstandort entscheidet, sich gänzlich als Neue Sekundarschule zu definieren.

Das Entwickeln von Profilen stellt eine ausgezeichnete Gelegenheit dar, den eigenen Schulstandort qualitativ weiter zu verbessern. Im Zusammenspiel von Schule, Eltern und Gemeinde muss dieses Angebot auch den Primarschulen und Kindergärten zugänglich sein. Es gibt Primarschulen und Gemeinden, die sehr innovationsfreudig sind und ständig ihr Angebot neu überdenken. Diesen Schulen sollte man den Weg für kreative Entwicklungen freimachen.

Die bereits in Angriff genommene Professionalisierung der Schulleitung und die damit verbundene Autonomieerweiterung sollen laut dem vorliegenden Papier weiter ausgebaut werden. Die geplanten Schritte werden begrüsst, insbesondere die Neueinstufung der Schulleitungsstellen gemäss den Bestimmungen des Staatspersonalgesetzes. Die geleistete Arbeit in der Schulleitung auf allen Stufen wird als gleichwertig erachtet und muss demgemäss auch gleichwertig entlohnt werden.

Time-out

Das für die Sekundarschule geschaffene Versuchsprojekt „Time-out Schule“ hat sich bewährt. Auf der Primarschulstufe wird zurzeit an einzelnen Schulen diesbezüglich für den Umgang mit verhaltensauffälligen Kindern ein Leitfaden entwickelt. Der Time-out Gedanke muss auch auf die Primarschulstufe ausgeweitet werden. Es ist aber zurzeit nicht nötig, dass eine eigene Time-out Schule für die Primarschule geschaffen wird. Nach Ausschöpfen der schulhausinternen Ressourcen (gemäss oben beschriebenen Leitfaden) müssten aber für die Primarschulstufe an diversen Institutionen (z.B. Carina, HPZ...) bei Bedarf genügend Plätze für die Betreuung der betroffenen Kinder zur Verfügung stehen.

Elternarbeit

Der Ausbau der Elternarbeit, so wie er schon seit vielen Jahren auf der Primarschulstufe stattfindet, ist dringend auch auf der Sekundarstufe erforderlich. Zusätzlich sollte man die Umsetzung der Kompetenzpässe (Kompetenzraster) als Alternative zu der Notengebung und als Instrument für eine ganzheitliche Beurteilung beschleunigen. Diese müsste konsequenterweise auf allen Schulstufen eingeführt werden.

Empfehlung

Der Gemeindeschulrat, die Schulleitung und die Gemeindekasse Schaan befürworten das Vorhaben, Reformen auf der Sekundarstufe durchzuführen. Die in der Vernehmlassung angeführten Überlegungen schaffen Verbesserungen - auch mit positiven Auswirkungen auf die Primarschulstufe - und sind als solche zu unterstützen.

Antrag

Der Gemeinderat genehmigt die von dem Gemeindegemeinderat, der Schulleitung und der Gemeindegemeindekasse ausgearbeitete Stellungnahme der Regierung betreffend die Revision des Schulgesetzes, des Lehrerdienstgesetzes und des Subventionsgesetzes.

Erwägungen

Die FBP-Fraktion teilt mit, dass sich ihre Partei zu diesem Thema bereits positioniert hat. Es soll heute keine bildungspolitische Diskussion geführt werden, sondern es werden „lediglich“ folgende zwei **Gegenanträge** gestellt:

1. Der Teilbereich der Stellungnahme „Neue Sekundarschulen“, Absatz 1 und 2, wird geändert:
„Das Modell Neue Sekundarschule wird abgelehnt. Es widerspricht dem Volkswillen.“
2. Der Satz „Die geleistete Arbeit in der Schulleitung auf allen Stufen wird als gleichwertig erachtet und muss demgemäss auch gleichwertig entlohnt werden.“ soll gestrichen werden.

Die „Neuen Sekundarschulen“ seien eine neue Schulart, die dem SPES-Abstimmungsergebnis widersprechen und nicht bereits ein Jahr nach der Abstimmung eingeführt werden dürfen. Auch dürften Probleme mit der vorgesehenen Parallelität entstehen. Eine Ansiedlung auf der „Ebene 2“ gemäss Vernehmlassungsbericht („unkritische Massnahmen“) sei nicht nachvollziehbar, eine Ansiedlung auf „Ebene 3“ („vertieft zu diskutieren“) wäre richtiger. Es solle nicht einfach eine Stellungnahme bei 90 % der Gemeinden bzw. Vernehmlassungsteilnehmern durchgehen, dann aber wie bei der SPES-Abstimmung die Vorlage nicht einmal 50 % Zustimmung erhalten.

Bei der Schulleitung sei es so, dass die Voraussetzungen für die Leitung einer Primarschule oder eines Gymnasiums nicht die gleichen sind.

Für den Gemeindegemeinderat ist die vorgeschlagene Streichung „Schulleitung“ nicht diskutabel. Gemäss Konzept sei nicht das Lehramtsprüfung ausschlaggebend für die Leitungsbefähigung, sondern die Schulleiterausbildung. So könne auch ein Primarlehrer Rektor an einem Gymnasium werden. Die Leitung der BMS sei soeben so ausgeschrieben worden, dass sich auch eine ausgebildete Kindergärtnerin mit der entsprechenden Schulleiterausbildung bewerben könne.

Dem wird widersprochen, dies sei eine Illusion und werde nie stattfinden. In einer solchen Situation wären diese Personen überfordert. Gymnasiallehrer haben eine längere Ausbildung und dürfen und sollen mehr verdienen können, so wie sich auch die Unterschiede bei Ärzten und Physiotherapeuten zeigen. Die Idee sei gut gemeint, aber nicht realistisch. Es sei von Vorteil, wenn die Schulleitung wisse, wovon man rede.

Es wird entgegengehalten, dass es um eine Führungsposition gehe, für welche nicht zwingend die Lehramtsprüfung vorhanden sein müsse.

Es wird erwähnt, dass es für eine Schulleitung wichtig sei, den Praxisbezug zur entsprechenden Schule zu haben.

Bereits in der Stellungnahme sind Zweifel an der Parallelität der „Neuen Sekundarschulen“ aufgeworfen worden. Es wird gefragt, ob diese mehr hervorgehoben werden können. Der Volkswille zum 3-gliedrigen System wird weiter beachtet. Die Zweifel sollten aber verstärkt dargelegt werden.

Es wird entgegnet, dass nur darüber diskutiert werden könnte, die „Neuen Sekundarschulen“ auf „Ebene 3“ zu verlagern.

Es wird angeregt, die abweichende Meinung auch in der Stellungnahme zum Ausdruck zu bringen.

Es wird festgehalten, dass es nicht um eine Diskussion gehe, sondern abgestimmt werden solle.

Dem Schulrat und allen Beteiligten wird Dank für die Arbeit zu diesem schwierigen Thema ausgesprochen.

Beschlussfassung

1. Der Antrag

Der Teilbereich der Stellungnahme „Neue Sekundarschulen“, Absatz 1 und 2, wird geändert: „Das Modell Neue Sekundarschule wird abgelehnt. Es widerspricht dem Volkswillen.“

wird abgelehnt.

2. Der Satz „Die geleistete Arbeit in der Schulleitung auf allen Stufen wird als gleichwertig erachtet und muss demgemäss auch gleichwertig entlohnt werden.“ wird gestrichen.

3. Der nicht weiter diskutierte Teil der Stellungnahme wird genehmigt.

Abstimmungsergebnis (13 Anwesende)

1. Der Antrag erhält 6 Ja-Stimmen und ist demzufolge abgelehnt.

2. Der Antrag erhält 7 Ja-Stimmen und ist demzufolge angenommen.

3. einstimmig

Schaan, 20. Januar 2011

Gemeindevorsteher: _____