Protokollauszug über die Sitzung des Gemeinderates vom 14. September 2005

Anwesend:	Daniel Hilti Edith De Boni Albert Frick Wally Frommelt Hubert Hilti Wido Meier Eugen Nägele Bruno Nipp Dagobert Oehri Jack Quaderer Karin Rüdisser-Quaderer Rudolf Wachter Daniel Walser
Entschuldigt:	-
Beratend:	Jochen Korn, SNZ Ingenieure und Planer AG Werner Frick, Gemeindebauverwaltung
Zeit:	17.00 - 19.00 Uhr
Ort:	Gemeinderatszimmer Rathaus Schaan
Sitzungs-Nr.	16
Behandelte Geschäfte:	195 - 201
Protokoll:	Uwe Richter

195 Genehmigung des Gemeinderatsprotokolls der Sitzung vom 31. August 2005

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Das Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 31. August 2005 wird genehmigt.

196 Anträge auf Erwerb des Gemeindebürgerrechtes alteingesessener Ausländer

Ausgangslage

An der Volksabstimmung vom 16. / 18. Juni 2000 wurde das „Gesetz vom 12. April 2000 betreffend die Abänderung des Gesetzes über den Erwerb und Verlust des Landesbürgerrechts“ durch den Souverän gutgeheissen. Dieses Gesetz betrifft die erleichterte Einbürgerung alteingesessener Ausländer unter bestimmten Voraussetzungen.

Gemäss § 5a, Abs. 6) dieses Gesetzes wird die zuständige Gemeinde angehört, „ob gegen die Aufnahme eines Bewerbers Einwendungen erhoben werden“. Dies bedeutet, dass der Gemeinderat jeweils über die Aufnahme in das Bürgerrecht der Gemeinde Schaan bei Einbürgerungen aufgrund dieses Gesetzes einen Beschluss zu fällen bzw. eine Stellungnahme abzugeben hat.

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

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

- Uwe Christian Gerhard Dettmann, Gebhardstorkel 10, 9494 Schaan
- Klara Rosa Gschwend, Meierhofstrasse 18, 9495 Triesen

Antrag

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

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird in der beschriebenen Form genehmigt.

197 Bericht der Geschäftsprüfungskommission: Stellungnahme Gemeindevorstehung

Ausgangslage

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 22. Juni 2005, Trakt. Nr. 145, einstimmig die Jahresrechnung 2004 genehmigt. In die Jahresrechnung und deren Genehmigung eingeschlossen ist jeweils auch der Bericht der Geschäftsprüfungskommission.

Die Gemeindevorstehung nimmt zusammen mit der Gemeindeverwaltung seit einigen Jahren zu diesem Bericht der Geschäftsprüfungskommission (GPK) Stellung.

Die Ausführungen der GPK werden insgesamt erfreut zur Kenntnis genommen. Gemeindevorsteher und Gemeindeverwaltung sprechen der GPK Dank für die angenehme Zusammenarbeit aus.

Besonders erfreulich ist, dass die Arbeiten zur Kostenkontrolle (Projektcontrolling) von der GPK anerkennend und zustimmend beurteilt wurden. Auch die Fa. ReviTrust AG hat festgehalten, dass dieses Instrument bestens zur Kostenkontrolle geeignet ist. Es ist dennoch wichtig zu erwähnen, dass mit dem Projektcontrolling Kostenüberschreitungen nicht generell ausgeschlossen werden können. Diese sind allerdings in der Regel frühzeitiger erkennbar und können besser gesteuert werden. Der Gemeinderat wird somit handlungsfähiger und ist besser informiert.

Zu den einzelnen Punkten des Berichtes:

ad 1. Handhabung Kreditüberschreitungen

Keine Erwähnungen.

ad 2. Vorinvestitionen Parkgarage Kirchenviertel / Kostenkontrolle

Nach Ansicht der GPK soll nach Fertigstellung eines jeden Bauprojektes folgendes festgehalten werden.

- Ursprünglich genehmigter Kredit
- Nachtragskredite mit Begründung
- Schlussabrechnung

Dieser Anregung wird Folge geleistet. Die jüngere Vergangenheit hat bereits gezeigt, dass bei Fehlleistungen Auftragnehmer zur Verantwortung gezogen wurden.

ad 3. Budget

Die Empfehlung der Geschäftsprüfungskommission wird ab sofort standardmässig umgesetzt. Ein Vergleich der Budgetbeträge mit den effektiven Zahlen war den Kontoverantwortlichen jedoch auch schon bisher jederzeit möglich.

ad 4. Entwicklung Wertschriften

Die mit der Vermögensverwaltung beauftragten Bankinstitute erstellen monatlich einen Performanceausweis, der jedoch bei jedem Institut nach unterschiedlichen Kriterien aufgebaut ist. Die Allied Finance AG, Vaduz, ist mit der Führung der Wertschriftenbuchhaltung der Gemeinde Schaan betraut. Gemäss telefonischer Auskunft der Allied sollte ein zusätzlicher Performancevergleich der Mandate in Zukunft ohne grossen Zusatzaufwand möglich sein. Die voraussichtlichen Kosten (einmalige Programmeinrichtungskosten und fortlaufende Verwaltungskosten) werden seitens der Allied der Gemeindekasse noch mitgeteilt. Anschliessend wird der Vorschlag in der Finanzkommission behandelt.

ad 5. Inventarkontrolle Sportplatz und Forstwerkhof

Die Führung eines lückenlosen Inventars ist eine anspruchsvolle und vor allem zeitintensive Aufgabe. Grundsätzlich müsste eine separate Anlagebuchhaltung mit entsprechendem Melde- und Kontrollwesen geführt werden. So wurde z.B. bei der Liecht. Landesverwaltung das Projekt Inventarerfassung fallengelassen und lediglich bei zwei Abteilungen mit erhöhtem Risikoanteil (Polizei für Schusswaffen, Amt für Lebensmittelkontrolle für Medikamente) eine rudimentäre Lösung eingeführt. Ähnlich sieht es bei den FL-Gemeinden aus.

Um den zusätzlichen Verwaltungsaufwand auch bei der Gemeinde Schaan in Grenzen zu halten, wurde eine einfache Lösung gesucht. Gemäss Verwaltungshandbuch der Gemeinde sind sämtliche Anschaffungswerte ab dem Jahr 2000 über CHF 1'000.-- in das Inventar aufzunehmen. Auf die Vergabe von Inventar-Nummern wurde auf Empfehlung des Organisationsexperten Wegelin verzichtet. Diese Lösung bietet einen begrenzten Vermögens- und Risikoschutz.

Die letztjährige Empfehlung der GPK, sämtliche erfasste Gegenstände mit Inventar-Nummern zu versehen, wurde im Laufe dieses Jahres umgesetzt. Leider mussten wir feststellen, dass die aufgeklebten Inventar-Nummern im Aussenbereich zu wenig witterungsbeständig sind. Das von der Gemeindekasse geprüfte Verfahren „Erstellung von Metall- bzw. Kunststoffnummern“ ist sehr kostspielig und zeitintensiv und steht nach Meinung der Gemeindekasse in keinem optimalen Nutzen-/Kostenverhältnis. Die Gemeindekasse klärt derzeit die Anschaffung neuer, witterungsbeständiger Etiketten ab.

5.1
Die Inventarliste Sportplatz wird per 31.12.2005 gemäss Empfehlung der GPK durch die Gemeindekasse geprüft und ergänzt.

5.2
Die Inventarlisten Forst und Forstwerkhof werden per 31.12.2005 gemäss Empfehlung der GPK durch die Gemeindekasse zusammengeführt, geprüft und ergänzt.

ad 6. Schwimm- und Badeanstalt Mühleholz

Keine Erwähnungen.

ad 7. Jugendherberge

Keine Erwähnungen

ad 8. Tiefbau

Die Kostenvoranschläge für die Tiefbauprojekte der Gemeinde Schaan gehen von realistischen Werten aus und werden durch die beauftragten Ingenieurbüros erstellt.

Für die Kostenvoranschläge werden die Offertpreise des vergangenen Jahres herangezogen. Diese bilden die Grundlage für die jeweilige Kalkulation des neuen Ausbauprojektes.

In den letzten Jahren traten dabei immer wieder Differenzen zwischen den kalkulierten und den effektiven Kosten eines Projektes auf; diese z.T. grossen Unterschiede begründen sich wie folgt:

- In den letzten Jahren kamen die Preise im Bausektor durch die stagnierende Baukonjunktur stark unter Druck; dadurch gaben vor allem die Bauunternehmungen sehr tiefe Angebote ein.
- Die Tiefbauprojekte werden in der Regel im Frühjahr ausgeschrieben. Zu dieser Zeit sind die Auftragsbücher der Unternehmungen noch ziemlich leer. Um diese aufzufüllen, werden zum Teil beträchtliche Unterangebote eingereicht, was zu grossen Differenzen zu den Kostenvoranschlägen führt.
- Im Laufe des Jahres, bei Ausschreibungen im Sommer / Herbst, sind die Auftragsbücher der Unternehmungen meist ausgelastet und die Offertpreise steigen nachweislich wieder auf „Normalniveau“ an.
- In den Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein werden unter der SIA-Norm 103 die Genauigkeit der Kostenvoranschläge definiert. Die Kostengenauigkeit beträgt für Vorprojekte im Tiefbau +/- 20%, bei den Bauprojekten +/- 10%.

ad 9. Jahresrechnung 2004

Keine Erwähnungen.

ad 10. Bestellung Revisionsstelle

Keine Erwähnungen.

Antrag

Die Stellungnahme zum Bericht der Geschäftsprüfungskommission wird genehmigt.

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird in der beschriebenen Form genehmigt.

198 Konzept für siedlungsorientierte Strassen (inkl. Tempo 30)

Ausgangslage

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 15. September 2004, Trakt. Nr. 240, genehmigte der Gemeinderat die Vergabe des Auftrages zur Erstellung eines Konzeptes für siedlungsorientierte Strassen an die Firma SNZ Ingenieure u. Planer AG, Zürich (Verkehrsplanungsbüro).

Anlass für diesen Auftrag waren einerseits die hinlänglich bekannten problematischen Auswirkungen des Verkehrsaufkommens in den Wohnquartieren (Lärm, Sicherheit) und andrerseits die aus dem Interreg-IIIA-Projekt „Gemeinden mobil“ und diversen Unterschriftenaktionen resultierenden Massnahmenforderungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität.

Zusammenfassung Konzeptinhalt

Für das Netz der Erschliessungs- und Sammelstrassen der Gemeinde Schaan wurde ein flächendeckendes Konzept zur siedlungsorientierten Gestaltung der Strassen erarbeitet.

Aufbauend auf einer ausführlichen Ortsbesichtigung mit Fotodokumentation und Bestandsanalyse wurden die Bestandspläne erstellt. Die Bestandspläne enthalten in erster Linie Informationen über Quartiergrenzen, Strassenwidmung (Hauptverkehrs-, Sammel- und Erschliessungsstrassen), vorhandene Trottoirs (befestigt oder provisorisch), Grünflächen, Fussgängerstreifen, Schwellen/Fahrbahnplateauflächen sowie allfällig vorhandene lokale Querschnittseinengungen. Die Bestandsanalyse und die Bestandspläne stellen die Grundlage für die Erarbeitung des Konzeptes für siedlungsorientierte Strassen dar.

Nach der Bestandsanalyse folgte die Problemanalyse, welche die Erstellung der Problempläne ermöglichte. Im Zuge der Problemanalyse wurde jede einzelne Strasse hinsichtlich der vorhandenen bzw. zu erwartenden Schwierigkeiten im Zusammenhang mit siedlungsorientierten Strassen eingeschätzt. Die Eintragungen in den Problemplänen befassen sich mit dem Handlungsbedarf im Hinblick auf erforderliche Ergänzungen in der Trottoirausstattung, erhöhten Querungsbedarf im Fussgängerverkehr, ungünstige Knotenpunktgestaltungen bezüglich baulich nicht erkennbarer bzw. nicht signalisierter Vortrittsregelung oder ungünstiger Führung der Knotenströme, sehr enge oder sehr weite Strassenquerschnitte sowie die Streckenbestandteile des Ortsbussystems und/oder des Umleitungsroutenkonzeptes.

Der Problemanalyse folgte die Massnahmenerarbeitung – aus dem Problemplan resultierte der Massnahmenplan. Die eingetragenen bzw. vorgeschlagenen Massnahmen sind u. a. Ergänzen von Trottoirs, Anordnen oder Entfernen von Trottoirüberfahrten, Markieren oder Entfernen von Fussgängerstreifen, Signalisieren von Vortrittsregelungen, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oder Begegnungszonen, Einbau von Fahrbahnkissen, Plateaufahrbahnbereichen oder Verkehrsinseln. Die Massnahmen wurden in zwei Prioritätsklassen eingeteilt. Zusätzlich zum Massnahmenplan wurden im Anhang jeder einzelnen Strasse die individuell vorgeschlagenen Massnahmen differenziert nach drei Zeithorizonten kurz-, mittel- und langfristig zugeordnet. Der Massnahmenplan „Tempo-30-Zone“ sieht die Einrichtung einer Zonen-Geschwindigkeitsbe-

schränkung in der Gemeinde Schaan vor. Der zugehörige Situationsplan zeigt die Signalstandorte und Zoneneinteilung.

Das vorgelegte Verkehrskonzept für siedlungsorientierte Strassen kann als Grundlage für die Detailplanung und Umsetzung der Massnahmen sowie für weiterführende Untersuchungen zu den Hauptverkehrsstrassen in der Gemeinde Schaan herangezogen werden.

Behandlung in den zuständigen Kommissionen

Das vorliegende Konzept wurde sowohl in der Baukommission, als auch in der Kommission Schulwegsicherung ausführlich behandelt. Beide Kommissionen begrüssen grundsätzlich die gestalterischen Massnahmenvorschläge des Konzeptes mit einigen Vorbehalten, welche den beigelegten Stellungnahmen enthalten sind.

Betreffend die Umsetzung des Massnahmenplanes Tempo-30-Zonen resultieren bei den beiden Kommissionen unterschiedliche Meinungen. In der Baukommission halten sich Befürworter und Gegner die Waage; in der Kommission Schulwegsicherung ist eine einhellige Befürwortung zu verzeichnen.

Dem Antrag liegen bei

- Konzept für siedlungsorientierte Strassen mit entspr. Planbeilage (SNZ 28.01.05)
- Stellungnahme der Baukommission v. 03.05.05
- Stellungnahme der Kommission Schulwegsicherung v. Juli 05

Antrag

Die Gemeindebauverwaltung beantragt die Vorstellung des Konzeptes für siedlungsorientierte Strassen durch das damit beauftragte Verkehrsplanungsbüro mit anschliessender Behandlung der Stellungnahmen der Baukommission und der Kommission Schulwegsicherung, sowie die Beschlussfassung über das weitere Vorgehen.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird von Jochen Korn, SNZ Ingenieure und Planer AG, mit folgenden Folien informiert:

schaan

schaan

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen

Gemeinderatssitzung
14. September 2005

SNZ 1

schaan

Arbeitsschritte:	Ergebnisse:
• Bestandsanalyse	• Bestandsplan • Fotodokumentation
• Problemanalyse	• Problemanalyse im Detail • Problemplan
• Massnahmenvorschläge	• Massnahmenplan • Massnahmenvorschläge im Detail

SNZ 2

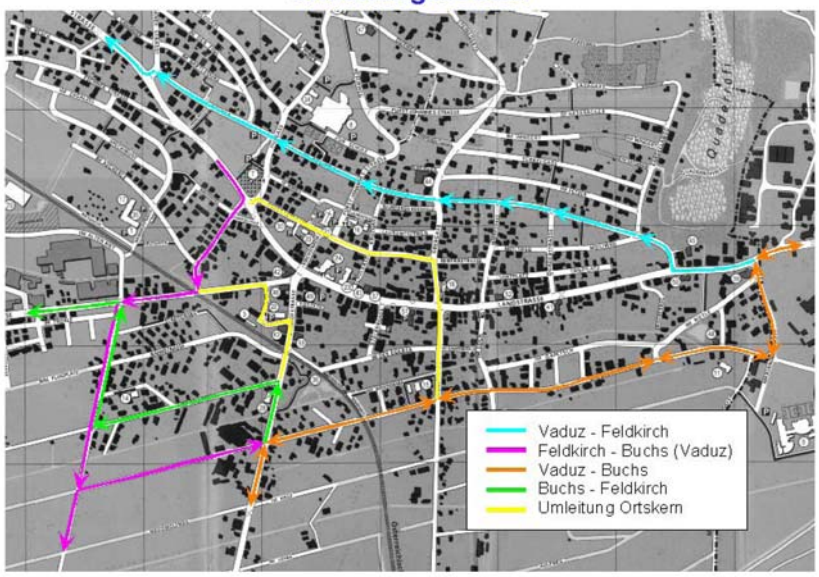
Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Bestandsanalyse

Strassennetz

3

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Bestandsanalyse

Umleitungsrouten



4

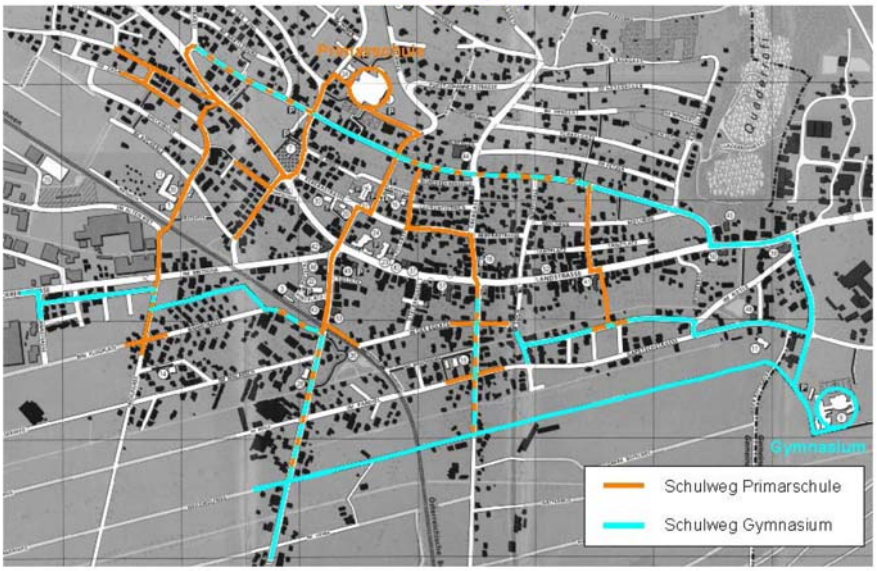
Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Bestandsanalyse

Öffentliche Einrichtungen

5

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Bestandsanalyse

Schulwege



6

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Bestandsanalyse

schaan

Bestandsplan:

- Strassenkategorien (Erschliessungs-/Sammel-/Hauptverkehrsstr.)
- Trottoirs (befestigt/provisorisch/markiert)
- Trottoirüberfahrten
- Grünflächen/Bäume
- Fussgängerstreifen
- Schwellen/Plateauflächen
- lokale Querschnittseinengungen

SNZ 7

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Problemanalyse

schaan

Quartiere

SNZ 8

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Problemanalyse

schaan

Problemplan:

- Einstufung gemäss Verkehrsrichtplan
- fehlendes Trottoir für den Fussgänger-Längsverkehr
- erhöhter Querungsbedarf im Fussgänger-Querverkehr
- ungünstige Knotengestaltung (Strassenabstufung, Vortritt, ...)
- sehr enger/weiter Querschnitt im Verkehrsraum
- Umleitungsroutenkonzept
- Ortsbusstreckenkonzept
- lokale Querschnittseinengungen

=> Handlungsbedarf zur Umsetzung des Verkehrskonzepts

SNZ 9

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Problemanalyse

schaan

Zusammenfassung Problemanalyse/Problemplan

Problematische Strassenzüge:

- Saxgass - Im Ganser - Im Rossfeld - Im Kresta
- In der Specki
- Im Pardiel - Gapetschstrasse - Im Rietle

Generelle Probleme:

- Unstetigkeiten in der Querschnittsgestaltung
- enge Knotenbereiche mit Sichtbehinderungen
- hohe Fahrgeschwindigkeiten/Verkehrsbelastungen

SNZ 10

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Problemanalyse

schaan

Unstetige Querschnittsgestaltung

Saxgass

Im Ganser

SNZ

11

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Problemanalyse

schaan

Sehr weiter Strassenquerschnitt

Bardellaweg

Gapetschstrasse

SNZ

12

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Problemanalyse

schaan

Sehr enger Strassenquerschnitt

Reberastrasse

In der Egerta

SNZ 13

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Problemanalyse

schaan

Lokale Querschnittseinengung

Obergass

Eschner Strasse

SNZ 14

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Problemanalyse

schaan

Ungünstige Knotengestaltung

Tanzplatz - Quaderstrasse

SNZ 15

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Massnahmenvorschläge

schaan

Zeithorizonte für Massnahmen:

Kurzfristig (1 Jahr)
- organisatorische/betriebliche Massnahmen (z. B. Verkehrssignale)

Mittelfristig (1...5 Jahre)
- kleinere bauliche Massnahmen (z. B. Trottoirbefestigung)

Langfristig (> 5 Jahre)
- grössere bauliche Massnahmen (z. B. Rückbau)

Prioritäten für Massnahmen:

1. Priorität - vordringlicher Bedarf (z. B. Schulwegsicherung)
2. Priorität - weiterer Bedarf

SNZ 16

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Massnahmenvorschläge

Massnahmenplan:

- Ergänzungsbedarf Trottoir
- Anordnung Trottoirüberfahrten
- Markierung/Entfernung Fussgängerstreifen
- Vortrittssignalisation
- Zonensignalisation
- Fahrbahnkissen, Plateaufahrbahnbereiche, Verkehrsinseln

17

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Massnahmenvorschläge

Horizontaler Versatz

In der Specki

18

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Massnahmenvorschläge

schaan

Vertikaler Versatz

Gapetschstrasse

SNZ

19

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Massnahmenvorschläge

schaan

Trottoirüberfahrten

Fürst-Johannes-Strasse

SNZ

20

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Massnahmenvorschläge

schaan

Tempo-30-Zone

SNZ

21

Gemeindebauverwaltung Schaan
Konzept für siedlungsorientierte Strassen
Massnahmenvorschläge

schaan

Vorteile einer Tempo-30-Zone:

- Verminderung des Gefährdungspotenzials
- Verkürzung des Anhaltewegs
- Verbesserung der Wahrnehmung des Strassenraums
- Anpassung an das Wahrnehmungsvermögen von Kindern
- Verringerung der Lärmemissionen
- Reduzierung des Ausweichverkehrs
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens
- Aufwertung des Wohnumfeldes

SNZ

22

Für die Details liegt den Gemeinderäten die Studie der Fa. SNZ vor. Es wird informiert, dass die vorgeschlagenen Massnahmen nach folgenden Prioritäten abgestuft wurden:

1. Schulwegsicherung
2. Weitere Massnahmen

Während der Diskussion mit Jochen Korn und Werner Frick werden die folgenden Punkte erwähnt:

- Es wird die Frage gestellt, wieso „Tempo 30“ nur „am Rande“ betrachtet worden sei. Dazu wird geantwortet, dass der Auftrag gelautet habe, ein Konzept über „siedlungsorientierte Strassen“ zu erstellen. Dazu sei „Tempo 30“ nur am Rande notwendig, Verkehrsberuhigungen können durch andere Massnahmen erreicht werden. Wenn diese Massnahmen greifen, sei die Einführung von „Tempo 30“ nicht notwendig.
- Ein Mitglied des Gemeinderates stellt die Frage, wieso die Gapetschstrasse keine Sammelstrasse sei. Dazu wird geantwortet, dass die Funktion der einzelnen Strassen aus dem gültigen Verkehrsrichtplan übernommen worden sei. Dort sei die Gapetschstrasse eindeutig als Erschliessungsstrasse bezeichnet. Sie habe zwar wohl inzwischen den Charakter einer Sammelstrasse, aber nur den Ausbaustandard einer Erschliessungsstrasse. Da sie jedoch relativ breit sei und viel Verkehr aufweise (zusätzlich auch als Umfahrung und Umleitungsroute diene) und vor allem viel zu schnell gefahren wurde, habe man die bekannten Schwellen eingebaut.
- Ein Mitglied des Gemeinderates fragt, seit wann denn die Route Saxgass - Ganser - Rossfeld - Kresta als Umleitung diene. Dazu wird geantwortet, dass dies seit über 10 Jahren beispielsweise während des Fasnachtsumzuges der Fall sei.
- Ein Gemeinderat stellt fest, dass im Konzept beidseits der Strassen Trottoirs empfohlen werden. In Buchs werde ein ganz anderes Konzept verwirklicht, bei welchem keine Trottoirs eingesetzt werden. Welches der Konzepte „moderner“ sei.
  Dazu wird geantwortet, dass dies auf die Situation und z.B. die Siedlungsdichte ankomme. Man könne zum Teil diskutieren, ob beidseitige Trottoire sinnvoll seien. Die höchste Qualität und Sicherheit für die Fussgänger bietet jedoch ein Trottoir.
- Es wird erwähnt, dass eine Strasse ohne Trottoir eigentlich als „Begegnungszone“ definiert werden müsse, bei welcher Tempo 20 Vorschrift sei.
- Dem Gemeinderat werden folgende Verkehrsmessungen der F.L. Landespolizei zur Kenntnis gebracht:

  Gapetschstrasse
  17.04.2003: 129 Fahrzeuge, 23 Geschwindigkeitsübertretungen > 50 km/h (17.8 %)
  03.07.2003: 240 Fahrzeuge, 54 Geschwindigkeitsübertretungen > 50 km/h (22.5 %)
  nach dem Einbau der Schwellen:
  23.10.2004: 83 Fahrzeuge, 1 Geschwindigkeitsübertretung > 50 km/h (1.2 %)
  25.10.2003: 211 Fahrzeuge, 2 Geschwindigkeitsübertretungen > 50 km/h (0.95 %)

  Zollstrasse
  09.09.2005: 275 Fahrzeuge, 69 Geschwindigkeitsübertretungen > 50 km/h (24.7 %)

Reberastrasse
13.11.2004: 168 Fahrzeuge, 6 Geschwindigkeitsübertretungen > 50 km/h (3.6 %)
25.03.2005: 173 Fahrzeuge, 6 Geschwindigkeitsübertretungen > 50 km/h (3.5 %)

Im Malarsch
30.08.2005: 37 Fahrzeuge, keine Geschwindigkeitsübertretungen

Saxgass
22.04.2004: 108 Fahrzeuge, 6 Geschwindigkeitsübertretungen > 50 km/h (5.5 %)

Die Gemeindepolizei Schaan hat zudem folgende Verkehrszählungen durchgeführt:

Gapetschstrasse

24.03.2003	2'483 Fahrzeuge (Süd)
10.04.2003	2'707 Fahrzeuge (Nord)
02.06.2005	1'964 Fahrzeuge
08.06.2005	2'247 Fahrzeuge (Nord)

Duxgass

29.06.2004	1'676 Fahrzeuge
11.03.2005	1'238 Fahrzeuge (nach Fertigstelle Verengung)
18.03.2005	1'758 Fahrzeuge (Baustelle Feldkircherstrasse)

Durchschnittlich:
Gapetschstrasse vor Einbau der Schwellen
ca. 5'100 Fahrzeuge täglich insgesamt
Gapetschstrasse nach Einbau der Schwellen
ca. 4'200 Fahrzeuge täglich insgesamt

Duxgass 11 vor Bau Verengung
ca. 1'670 Fahrzeuge täglich insgesamt
Duxgass 11 nach Bau der Verengung
ca. 1'230 Fahrzeuge täglich insgesamt

Aus diesen Zahlen kann ersehen werden, dass die von der Gemeinde Schaan getroffenen Massnahmen gewirkt haben.

- Ein Gemeinderat fragt, ob die Fa. SNZ bereits ähnliche Projekte umgesetzt hat, und welches die Erfahrungen damit gewesen seien.
  Dazu wird geantwortet, dass persönlich keine Erfahrungen vorhanden sei, dass die Firma SNZ jedoch schon seit langem solche Projekte begleite.
- Ein Gemeinderat stellt die Frage, wie die Erfolgsquote von „Tempo 30“ gegenüber baulichen Massnahmen aussehe.
  Dazu wird geantwortet, dass diese beiden Dinge unterschiedlich seien. Bei einer „Tempo 30“-Zone seien Signale notwendig, welche rechtliche Wirkung zeitigen. Ein Erfolg sei z.B. auch schon, wenn die Geschwindigkeit um 5 km/h reduziert werden könne. Lediglich eine „Tempo 30“-Zone zu erstellen, sei nicht sinnvoll, begleitende Massnahmen seien notwendig.

- Auf die Frage, ob mit Schwellen ein grösserer Erfolg erzielt werden könne, wird geantwortet, dass eine Kombination der Massnahmen den grössten Erfolg bewirke. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung bilde den rechtlichen Hintergrund für Massnahmen.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass es sinnvoll sei, Massnahmen im Schulwegbereich oder bei stark befahrenen Quartierstrassen zu ergreifen. Aus den jeweiligen Erfahrungen könnte man dann weitere Schritte einleiten. Eine „radikale" Lösung erschrecke die Bevölkerung nur. Aus punktuellen Massnahmen könne man die Reaktion ersehen.
- Es wird erwähnt, dass „Tempo 30" nicht notwendig sei, wenn mit anderen Massnahmen die Geschwindigkeit genügend reduziert werden könne. Die zu treffenden Massnahmen hängen jedoch von den Zielen ab, die erreicht werden sollen.
- Ein Gemeinderat schlägt vor, „Tempo 30" um die Schule herum zu versuchen. Man könne diese Reduktion ja z.B. nur in bestimmten Bereichen versuchen.
- Es wird empfohlen, Messungen zu Verkehrsmenge und Geschwindigkeit vor und nach den Massnahmen durchzuführen. Diese Messungen sollen Wirksamkeit und Akzeptanz aufzeigen.
- Auf die Frage, ob sich nach einem konsequenten Umbau einer Strasse die Einführung von „Tempo 30" erübrige, wird geantwortet, dass dies der Fall sei, wenn man mit dem Erfolg, den die anderen Massnahmen, d.h. der Umbau, bewirkt habe, z.B. in Hinsicht auf Temporeduktion oder Reduktion der Verkehrsmenge, zufrieden sei.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass der Bericht interessant sei. Die Massnahmen seien jedoch repetitiv und monoton. Es sei wenig Rücksicht auf die jeweiligen Gegebenheiten genommen worden. Es wird gefragt, ob es z.B. auch Alternativen zu Trottoirüberfahrten gebe oder ob diese „state of the art" seien.
  Dazu wird geantwortet, dass die aktuelle Situation aufgenommen worden sei. Man habe nicht empfehlen wollen, Strassen rückzubauen. Für die Verkehrsteilnehmer sei es wichtig, ein durchgehendes Konzept zu gewähren, welches logisch sei und konsequent umgesetzt werde. Die Gestaltung könne mit anderen Massnahmen durchgeführt werden. Es gebe Beispiele, bei welchen alle möglichen Varianten ohne Konzept versucht worden seien, was zu schlechten Resultaten geführt habe.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass man bei den öffentlichen Bauten, z.B. Schulen, noch nicht erfolgreich gewesen sei, da dort noch vielerorts „Tempo 50" herrsche. Es stellt sich die Frage, ob dort Trottoirüberfahrten überhaupt genügten.
  Dazu wird festgestellt, dass dann wichtig sei, dass ein Trottoir vorhanden sei, welches auch benutzt werden müsse. Die Wirksamkeit sei gegeben, z.B. an der Fürst-Johannes-Strasse. Wenn konfliktträchtige Situationen auftreten, dann müssen Ergänzungen vorgenommen werden.
- Ein Gemeinderat fragt, ob eine „Schulzone" signalisiert werden könne. Dazu wird geantwortet, dass ein solches Signal nicht bekannt sei. Damit sei die Frage, ob dies rechtlich machbar sei, offen.
- Ein Gemeinderat stellt die Frage, ob Trottoirüberfahrten nicht zum Rasen verleiten und ob dann nicht verengende Massnahmen gegriffen werden müssen, so z.B. an der Obergass. Oder ob eine bestehende Verengung aufgehoben werden müsse. Dann hätte er Bedenken, z.B. gerade bei der Obergass, welche ein Schulweg sei.
- Dazu wird festgehalten, dass jede Massnahme positive und negative Seiten habe. Die Trottoirüberfahrten beeinflussen die Vortrittsregelung, es ist aber auch möglich, dass sie eine kanalisierende Funktion haben und damit die Geschwindigkeit erhöhen. Dann müssten flankierende Massnahmen ergriffen werden. Einengungen o.ä. seien je nach Situation auch denkbar.

- Ein Mitglied des Gemeinderates erwähnt die Fusswege zwischen den Strassen Saxgass - Im Fetzer - Torkelgass usw. und möchte wissen, ob bei diesen Markierungen o.ä. gemacht werden könnten. Diese dienten auch der Erschliessung.
  Dazu wird geantwortet, dass im Konzept auf den Erschliessungsstrassen keine einzelnen Querungen vorgesehen seien, sondern flächenmässige.
  Für Fussgängerstreifen sind Bewilligungen des Landes nötig. Für einen Fussgängerstreifen sind eine gewisse Anzahl an Fahrzeugen und querenden Personen notwendig. Die nötigen Zahlen werden jedoch oft nicht erreicht, wie z.B. in der Gapetschstrasse. Einige der heute in Schaan bestehenden Fussgängerstreifen würden heute kaum mehr bewilligt werden.
  Ergänzende Querungshilfen wie Einengungen oder Inseln sind dennoch möglich.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass doch eigentlich die Fussgängerstreifen die am meisten gefährdeten Zonen der Strasse darstellen. Dazu wird ergänzt, dass hier natürlich „Konfliktpotential“ auftrete zwischen den Fussgängern und den Autofahrern. Die Fussgänger treten gehäuft auf, zudem haben sie ein Gefühl zu hoher Sicherheit.
- Ein Gemeinderat stellt die Frage, was die Fa. SNZ machen würde, wenn sie „freie Hand“ hätte, d.h. nicht Rücksicht auf Bestehendes nehmen müsste. Dazu wird geantwortet, dass dieses Konzept auch in anderen Gemeinden denkbar sei, dass es auch an anderen Orten umgesetzt werden könnte.
- Es wird gefragt, was es für Varianten zu Trottoirüberfahrten gebe. Dazu wird geantwortet, dass als Massnahmen Rechtsvortritt, Fahrbahnmarkierungen, Pflanzen, horizontale und vertikale Versätze denkbar seien. Die Umsetzung im Detail könne jeweils anders geregelt werden. Die Varianten seien unterschiedlich erfolgreich.
- Eine Signalisation „Generell 30“ ist nicht bekannt, lediglich „Zone 30“.

Das Konzept und die Präsentation werden verdankt.

Während der Diskussion des Gemeinderates ohne weitere Anwesende werden folgende Punkte erwähnt:

- Es wird festgehalten, dass es sich um ein „Konzept über siedlungsorientierte Strassen“ handle, weshalb „Tempo 30“ „nur am Rande“ erwähnt sei. In der ersten Fassung des Konzeptes sei diese Frage nicht diskutiert worden, jetzt sei sie aber ausführlich abgehandelt.
  Es wird erwähnt, dass es sich praktisch um eine Analogie des „Balzner Modells“ von „Tempo 30“ handle.
  Der gültige Verkehrsrichtplan ist Grundlage des Konzeptes, er wurde inhaltlich nicht diskutiert. Eine Diskussion sei zwar immer möglich, ob die Einstufung einer bestimmten Strasse richtig sei oder nicht. Wenn man sich aber für eine Richtung entschieden habe, dann solle man dort auch weiter machen und nicht laufend ändern. Zudem sei es mehr als nur schwierig, hier und heute eine Diskussion um den Verkehrsrichtplan zu führen.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass über „Tempo 30“ auf den Hauptstrassen nicht diskutiert werden könne.
- Es wird erwähnt, dass im Prinzip alles realisiert werden könne. Es ist aber klar, dass nicht alle Gefahrenquellen auf der Strasse und vor allem nicht alle Gefahren überhaupt beseitigt werden können.

- Es wird festgehalten, dass der Auftrag gelautet habe, das Optimum zu erarbeiten. In einigen Strassen sei es aber so, dass äusserst wenig Verkehr herrsche, dennoch aber zwei Trottoirs vorgeschlagen würden. Dies sei aber doch wohl der falsche Ansatz.
- Wenn alles umgesetzt werden soll, ist eine längere Dauer für die Umsetzung der Massnahmen notwendig.
- Ein Gemeinderat ist der Ansicht, dass im Konzept gute Ansätze vorhanden seien. Es solle jetzt aber nicht über die Massnahmen in jeder Strasse diskutiert werden, sondern auf dem begonnenen Weg weiter gemacht werden.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass auf dem Gemeindegebiet von Schaan nicht davon gesprochen werden könne, dass überall gerast werde. Gemäss der erwähnten Statistik aus den Verkehrskontrollen sei es aber doch so, dass auf der Zollstrasse effektiv gerast werde.
- Es wird erwähnt, dass es nach wie vor eine Tatsache sei, dass umso langsamer gefahren werde, je schmaler eine Strasse sei.
- Ein Gemeinderat spricht sich gegen jeglichen Ausbau von Strassen aus. Er sei nicht überzeugt, dass eine breitere Strasse automatisch besser sei. So sei es z.B. klar, dass im Ganser langsamer gefahren werde, auch wenn diese Strasse gefährlich sei.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass es keine übertriebenen Strassenbreiten gebe, so werde jetzt auch auf der Feldkircher Strasse langsamer gefahren.
- Ein Gemeinderat ist der Ansicht, dass Trottoirüberfahrten in Ordnung seien, wenn auch die Strassen entsprechend schmaler gebaut werden.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass er sich nicht mit doppelseitigen Trottoirs anfreunden könne. Zudem sei, wie z.B. an der Bahnstrasse, der dazu notwendige Boden oft gar nicht vorhanden. Weiters erhielten die Strassen die Charakteristik einer „Autobahn“. Ein Seitenwechsel sei möglich, es gebe meist nicht allzu hohe Frequenzen.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass nicht am Verkehrsrichtplan gerüttelt werden solle.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass jetzt nicht über jedes Detail diskutiert werden solle. Das Konzept bestätige die Richtung, welche die Gemeinde Schaan eingeschlagen habe.
- Ein Gemeinderat stellt den **Antrag**, den Richtplan zu bestätigen. Der Baukommission wie auch der Kommission Schulwegsicherung solle der Auftrag gegeben werden, einen Prioritätenplan für die Bereich Primarschule, In der Specki etc. zu erarbeiten. Dabei müssten die Massnahmen realistisch bleiben.
- Dem hält ein Gemeinderat entgegen, dass doch dann ein Widerspruch entstehe. Allenfalls könne man empfehlen, um das Schulareal „Tempo 30“ zu beschliessen, was dem Verkehrsrichtplan widerspreche.
- Dem wird erwidert, dass dies nicht so sei. Es müsse erarbeitet werden, was für Prioritäten sich ergeben, dann müsse man schauen, was machbar sei. Prioritäten müssen dort gesetzt werden, wo sich Probleme darstellen.
- Die Frage, ob dann allenfalls der Verkehrsrichtplan geändert werden könne, wird so beantwortet, dass dies der Fall sein könne. Man könne jedoch beschliessen, dass die Prioritäten und Massnahmen so gesetzt werden sollen, dass der Verkehrsrichtplan weiter in Kraft bleibe.
- Ein Gemeinderat teilt mit, dass vor einigen Jahren die Diskussion über „Tempo 30“ auf Sammelstrassen ohne Ergebnis geführt hätte werden können. Heute sei das F.L. Tiefbauamt jedoch offener. Eine solche Tempobeschränkung sei heute eher machbar.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass die Sammelstrassen die Aufgabe haben, die Leute schneller aus den Quartieren heraus zu führen. Deshalb müsste eigentlich „Tempo 50“ herrschen, „Tempo 30“ würde nicht akzeptiert.

- Ein Gemeinderat stellt die Frage, ob es gemäss Verkehrsrichtplan auch möglich sei, im Prinzip „Tempo 50“ zu bestätigen, Streckenteile jedoch mit „Tempo 30“ zu belegen, wie z.B. an der Duxgass oder der Fürst-Johannes-Strasse. Dazu wird geantwortet, dass dies abgeklärt werden müsse.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass z.B. beim Spital Grabs eine „Zone 30“ herrsche.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass immer wieder von Trottoirüberfahrten gesprochen werde. Für ihn sei aber z.B. der Rückbau der Verengung an der Obergass / Gebhardstorkel nicht denkbar. Dieser stelle eine grosse Erleichterung für die Kinder zur Strassenquerung dar. Es gebe zwar für alle Massnahmen Vor- und Nachteile. Man dürfe jedoch nicht nur „eine Linie“ fahren können, sondern dort, wo weitere Massnahmen Sinn machen, solle man diese auch herausheben und wie hier belassen.
- Ein Gemeinderat schlägt vor, gerade an der Obergass eventuell weitere Verengungen bis hin zum Schaanerhof zu erstellen, um die Schulkinder zu schützen.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass nach seiner Meinung im Konzept gesicherte Trottoirs in den Quartierstrassen fehlen.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass an der Obergass z.T. auch das Parkieren ein Problem darstelle. Das eigentliche Problem sei aber doch wohl der Mensch selbst.
- Ein Gemeinderat teilt mit, dass er mit dem gesamten Bericht Mühe habe. Es würden beidseitige Trottoirs vorgeschlagen, ein „Tafelwald“ sei zu sehen, und ob „Tempo 30“ auf Akzeptanz stosse, sei sehr fraglich.
- Ein Mitglied des Gemeinderates ist der Ansicht, dass innovative Idee fehlen, wie z.B. ein Einbahnsystem oder etwas Ähnliches.
  Dazu wird entgegnet, dass kein Auftrag bestanden hat, ein Einbahnsystem zu evaluieren. Es bestand die Auffassung, dass eine Weiterentwicklung des eingeschlagenen Weges verfolgt werden solle. Es sei nicht zielführend, alles zu hinterfragen. Dies gäbe einen Stillstand in der Verkehrssicherheit.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass klar sei, dass keine breiteren Strassen gewollt würden. Der Vorschlag, überall zwei Trottoirs zu erstellen, sei sicher gut gemeint, könne aber nur dort gemacht werden, wo dies wirklich sinnvoll sei.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass es im Prinzip zwei Haupt-Handlungsfelder gebe: der Bereich um die Primarschule und die Quartiere mit viel Verkehr. Die Massnahmen im Bereich der Schule zu definieren sollte nicht zu schwierig sei. Hier solle die Kommission Schulwegsicherung die notwendigen Massnahmen diskutieren, z.B. im Zusammenhang mit der Fürst-Johannes-Strasse.
- Ein Gemeinderat ist der Ansicht, dass im Ganser zwar der Verkehr langsamer fliesse, dass die Situation aber dennoch gefährlich sei. Man solle diese Strasse bezüglich Verbesserungsmöglichkeiten anschauen.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass vor allem die Bereiche Specki, Zagalzel, Bahnstrasse, Malarsch und Winkel belastet seien. Dort könnte „Tempo 30“ umgesetzt werden.
- Ein Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Schwerpunkte allen klar seien. Die entsprechenden Kommissionen sollten sich jetzt mit den Massnahmen befassen, das Konzept solle dabei als Grundlage dienen.
- Es wird festgehalten, dass die Wirkung der jeweiligen Massnahmen in der Gapetschstrasse und an der Duxgass riesig gewesen seien.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass es zu den Schulbereichen europaweit gute Konzepte gebe.
- Eine Einführung von „Tempo 30“ in problematischen Quartieren wird als möglich bezeichnet, jedoch nicht flächendeckend.

- Ein Gemeinderat erwähnt, dass er mit dem gestellten Antrag gut leben könne. Das Konzept solle zur Kenntnis genommen, die Arbeit solle in den Kommissionen aufgenommen werden in Bezug auf die einzelnen Strassen und Quartiere und anschliessend sei ein Terminplan zu erstellen, wo was am dringendsten gemacht werden müsse.
- Ein Gemeinderat äussert sich darüber enttäuscht, wie „Tempo 30“ in den Hintergrund getreten sei. Dazu habe sich der Gemeinderat auch schon anders geäussert. Nach seiner Meinung herrsche „Angst“ in Anbetracht des Balzner Entscheides zu „Tempo 30“. Der „Tafelwald“ sehe nur auf dem kleinen Plan so aus. Zudem stamme aus dem Projekt „Gemeinden mobil“ der Vorschlag, auf den Hauptstrasse „Tempo 50“ zu belassen, auf den anderen Strassen „Tempo 30“ einzuführen. Er sei sich bewusst, dass kein „Schnellschuss“ gemacht werden dürfe, sondern dass das Ganze gut vorbereitet werden müsse und es eines Prozesses der Bewusstseinsbildung bedürfe.
- Ein Gemeinderat äussert, dass begleitende Massnahmen richtig und wichtig seien. Wenn wirklich nötig, könnten allenfalls geringfügige Änderungen am Verkehrsrichtplan diskutiert werden.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass klar sei, dass der „Balzner Volksentscheid“ in den Köpfen sei. Wenn jedoch „Tempo 30“ beschlossen werde, werde das Referendum sofort ergriffen.
- Ein Mitglied des Gemeinderates hält fest, dass der Gemeinderat sich nicht „Mutlosigkeit“ vorwerfen lasse. Dies sei nicht der Fall. Es sei sicher der „Balzner Entscheid“ in den Köpfen vorhanden, dies sei aber gut, denn ansonsten hätte man sich wohl selbst „verrannt“. Es sei der Sache mehr gedient, wenn in einzelnen Quartieren die jeweiligen richtigen und guten Massnahmen getroffen werden. Das Ergreifen eines Referendums wäre schade.
- Es wird erwähnt, dass der Bericht nicht gezeigt habe, dass die Gemeinde Schaan etwas falsch gemacht habe. Die getroffenen Massnahmen in Schaan seien gut und haben genutzt. Die Gemeinde Schaan sei sehr weit gekommen, es sei viel erreicht worden und der Gemeinderat solle auf diesem Weg weiter machen. Ein Vorpreschen würde der gesamten Arbeit schaden.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass in „Gemeinden mobil - Lebenswerte Quartiere“ nie ein flächendeckendes „Tempo 30“ Ziel gewesen sei, sondern eine zielgerichtete Beruhigung der Quartiere.
- Ein Gemeinderat äussert, dass die Erwähnung eines Einbahnsystems im ersten Moment ansprechend sei. In Eschen jedoch sei dies beispielsweise nicht erfolgreich. Man müsse auch sehen, dass dies auf den anderen Strassen mehr Verkehr verursache.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass im Konzept „Spielstrassen“ fehlen, welche z.B. bei Sackgassen realisiert werden können. Diese Idee könne den Kommissionen mitgegeben werden, ob dies wirklich realisierbar sei oder nicht.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass er immer für „Tempo 30“ in den Quartieren gewesen sei und dies auch weiterhin sein werde.
- Ein Gemeinderat ist der Meinung, dass im Konzept nichts stehe, was nicht bekannt sei. Es sei doch eine Zusammenfassung des Ist-Zustandes und zeige keine Lösungen auf. Dem wird widersprochen, dies stimme nicht.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass es an jedem Einzelnen liege, erkannte Gefahrenzonen in die Arbeit der Kommissionen einfliessen zu lassen.
- Ein Gemeinderat äussert seine Überzeugung, dass, wenn flächendeckend „Tempo 30“ eingeführt werde, dies abgelehnt werde, da man in den Köpfen noch nicht so weit sei. Das bisherige Vorgehen solle aber weiter unterstützt werden.

- Ein Gemeinderat ist der Ansicht, dass die Gapetschstrasse eine „kanalisierte“ Strasse sei, desgleichen die Fürst-Johannes-Strasse. Wenn hier weiterhin zu schnell gefahren werde, müssten weitere Massnahmen möglich sein. Man solle nicht etwas übernehmen, das an anderen Orten falsch gemacht worden sei, jedoch eventuell „die Gesetze verschärft anwenden“.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass das Prinzip von „Tempo 50“ in der Praxis doch bereits „aufgeweicht“ sei, z.B. an der Obergass und der Duxgass. Es sie doch kein „Recht“, „Tempo 50“ fahren zu dürfen. Es sollten weiterhin Massnahmen getroffen werden können, ohne die Definition der Sammelstrassen aufzuweichen.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass in sog. „Begegnungszonen“ auch eine Temporeduktion vorhanden sei. Es sei fraglich, ob „Tempo 30“ generell viel bringe. Er sei jedoch froh, dass die Diskussionen in der Kommission Schulwegsicherung so bestätigt worden seien.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass das Papier ein Konzept darstelle und keinen Antrag.
- Ein Gemeinderat ist der Meinung, dass man sich nicht „stur“ an das Konzept halten solle, sondern es fallweise anpassen könne, indem geschaut werde, was sinnvoll sei.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass er immer für „Tempo 30“ gewesen sei, dass es aber fraglich sei, ob dies flächendeckend Sinn mache.
- Ein Gemeinderat äussert, dass er nicht „blauäugig“ davon ausgehe, dass „Tempo 30“ sofort angenommen werde, er wolle dies eher als Absichtserklärung verstanden wissen. Dazu wird entgegnet, dass auch dann, wenn „Tempo 30“ als langfristige Absicht verstanden werden solle, dies zum Referendum ausgehängt werden müsse und dieses dann wohl ergriffen werde.
- Es wird festgehalten, dass man sich jetzt nicht eine Chance verbauen dürfe. Wenn in ein paar Jahren die Zeit vielleicht reif sei für „Tempo 30“, könne erneut darüber diskutiert und allenfalls beschlossen werden, jetzt sei dies aber nicht möglich.
- Es wird erwähnt, dass mit dem vorliegenden Konzept jederzeit bei Gefahrenpotenzial reagiert werden könne.
- Ein Gemeinderat ist der Ansicht, dass eventuell mehrere Anläufe für „Tempo 30“ notwendig seien.
  Dazu wird erwidert, dass bei einer Ablehnung zum jetzigen Zeitpunkt für mehrere Jahre nichts mehr passieren werde.
- Es wird folgender **Antrag** gestellt:

  1. Das Konzept für siedlungsorientierte Strassen wird zur Kenntnis genommen. Es kann festgestellt werden, dass die bisherigen Anstrengungen der Gemeinde Schaan im Bereich Verkehrssicherheit im Wesentlichen bestätigt werden und empfohlen wird, auf dem eingeschlagenen Weg weiter zu arbeiten.
  2. Die Schulwegsicherungs- und die Baukommission werden beauftragt, die im Konzept vorgeschlagenen Massnahmenpläne der Quartiere nach den Kriterien Schulwegsicherung und Verkehrsaufkommen und -tempo zu priorisieren und dem Gemeinderat die vorrangigen Teilprojekte zur Genehmigung vorzuschlagen.
  3. Von einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in der Gemeinde Schaan wird abgesehen, jedoch können zur Erhöhung der Verkehrsicherheit einzelne Tempo 30-Zonen geschaffen werden.
  4. Der Verkehrsrichtplan soll in der bisherigen Form beibehalten werden.

Beschlussfassung (12 Ja, 13 Anwesende)

1. Das Konzept für siedlungsorientierte Strassen wird zur Kenntnis genommen. Es kann festgestellt werden, dass die bisherigen Anstrengungen der Gemeinde Schaan im Bereich Verkehrssicherheit im Wesentlichen bestätigt werden und empfohlen wird, auf dem eingeschlagenen Weg weiter zu arbeiten.
2. Die Schulwegsicherungs- und die Baukommission werden beauftragt, die im Konzept vorgeschlagenen Massnahmenpläne der Quartiere nach den Kriterien Schulwegsicherung und Verkehrsaufkommen und -tempo zu priorisieren und dem Gemeinderat die vorrangigen Teilprojekte zur Genehmigung vorzuschlagen.
3. Von einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in der Gemeinde Schaan wird abgesehen, jedoch können zur Erhöhung der Verkehrsicherheit einzelne Tempo 30-Zonen geschaffen werden.
4. Der Verkehrsrichtplan soll in der bisherigen Form beibehalten werden.

199 Strassen- und Werkleitungsausbau „In der Specki“, Endausbau / Nachtragskredit auf Voranschlag 2005

Ausgangslage

An seiner Sitzung vom 05. Juli 2000, Trakt. 170, genehmigte der Gemeinderat das Projekt „Strassen- und Werkleitungsausbau in der Specki“. In diesem Projekt inkludiert war auch der Ausbau des Schmedgässles.

An der Gemeinderatssitzung vom 07. November 2001, Trakt. 307, wurde das Projekt erweitert. Die Freilegung der alten Römerstrasse mittels Glaskasten, die Platzgestaltung des Einmündungsbereiches Schmedgässle / Landstrasse sowie die Errichtung der Bushaltestelle wurden in das Projekt aufgenommen. Der genehmigte Gesamtkredit belief sich auf CHF 3'693'000.--.

Die Bauzeit der Strasse und der Werkleitungen in der Specki sowie des Schmedgässles erstreckte sich bis Ende des Jahres 2002. Da bei den Bodenverhandlungen betr. Bushaltestelle Verzögerungen auftraten, wurde der Schaukasten Römerstrasse, die Bushaltestelle und die Platzgestaltung erst im Jahr 2003 realisiert.

Die Zwischenabrechnung per 31.12.2004 beläuft sich auf CHF 3'585'854.50. Nach Abzug der Beteiligungen des Tiefbauamtes für die Bushaltestelle (CHF 69'055.65) und des Amtes für Denkmalschutzes für den Schaukasten Römerstrasse (CHF 68'250.00) ergibt sich ein effektiver Kostenaufwand von CHF 3'448’548.80. Damit verblieb eine Kostenunterschreitung von CHF 244'451.15.

Im Jahr 2005 soll dieses Bauvorhaben nun endgültig fertig gestellt werden. Folgende Arbeiten sind noch zu verrichten :

- Fertigstellung Infostand Römerstrasse
- Fertigstellung Trottoir „In der Specki“ Äscherle - Bretscha / Bereich Liegenschaft Parz. 605
- Fertigstellung Anpassungen im Bereich Regenbecken Specki
- Projektänderung Trottoirüberfahrt Einmündung Feldkircherstrasse
- Projektänderung Abbruch bestehende Strassenpflästerung und Neubau Trottoirüberfahrt „In der Specki“
- Sanierung der Strasse im Bereich Äscherle – Bretscha

Fertigstellung Infostand Römerstrasse
Beim Infostand werden die Beschriftungstafeln, die Vitrinen und die notwendigen elektrischen Installationen fertig gestellt. Die Ausführung erfolgt unter der Regie des Amtes für Denkmalschutz.
Die Kosten für diese Fertigstellungsarbeiten werden auf CHF 40'000.-- geschätzt.

Fertigstellung Trottoir „In der Specki“ Äscherle - Bretscha / Bereich Liegenschaft Parz. 665
Das betreffende Trottoir kann nun realisiert werden, da die private Liegenschaft z.Z. fertig gestellt wird. Die Kosten für den Abbruch des provisorischen Belages sowie der Einbau der neuen Pflästerung im Bereich des Trottoirs gehen zu Lasten der Gemeinde, die Sanierung der defekten Strassenabschlüsse und die Erstellung der Hofpflästerung auf Kosten der Bauherrschaft der Liegenschaft Parz. 665.
Die Aufwendungen für diesen Bereich werden auf CHF 30'000.-- geschätzt.

Fertigstellung Anpassungen im Bereich Regenbecken Specki
In den Jahren 2000/01 wurde auf der Parzelle Nr. 141 das Regenbecken Specki erstellt. Dieses grenzt an die Parzelle Nr. 665. Mit den Bauwerbern der Parzelle 665 wurde beim Bau des Regenbeckens vertraglich festgelegt, die Anpassungen beim Regenbecken nach Abschluss der Bauarbeiten auf Parzelle 605 auszuführen. Da das Bauvorhaben nun fertig gestellt wird, fallen auch diese Anpassungen zu Lasten der Gemeinde an.
Die Kosten für diese Anpassungsarbeiten werden auf CHF 30'000.-- geschätzt.

Projektänderung Abbruch bestehende Strassenpflästerung und Trottoirüberfahrt „In der Specki“
Die bestehende Pflästerung in der Strasse „In der Specki,“ östlich der Kreuzung zum „Äscherle“, ist defekt; sie ist der Belastung des Strassenverkehrs nicht gewachsen und soll deshalb abgebrochen werden. An ihrer Stelle soll eine Trottoirüberfahrt erstellt werden, die die Erschliessungsstrasse „In der Specki“ von der Sammelstrasse „Im Äscherle“ trennen wird. Im „Konzept siedlungsorientierter Strassen“ wird diese Massnahme ebenfalls empfohlen.
Die Kosten für diese Massnahme werden auf CHF 30'000.-- geschätzt.

Projektänderung Trottoirüberfahrt Einmündung Feldkircherstrasse
Um die Strasse „In der Specki“ von Durchgangsverkehr zu entlasten, soll bei der Einmündung in die Feldkircher Strasse eine Trottoirüberfahrt erstellt werden. Dabei handelt es sich um einen Ausbau in der Landstrasse und fällt somit in die Zuständigkeit des Landes. Eine Verwirklichung dieser Massnahme durch das Land wird voraussichtlich erst beim weiteren Ausbau der Feldkircher Strasse in Betracht gezogen werden.

Strassensanierung im Bereich Äscherle – Bretscha
Die durch den Bau auf der Liegenschaft 665 entstandenen Schäden im Strassenkörper und der Oberfläche werden auf Kosten der Bauherrschaft Liegenschaft 665 saniert.

Zusammenfassung
Die ausstehenden Kosten für den Endausbau und die Projektänderungen der Strasse „In der Specki“ belaufen sich auf total CHF 130'000.-- Diese Kosten wurden bereits im Projekt „Strassen- und Werkleitungsausbau Strasse In der Specki“ berücksichtigt. Die bisherigen Kosten dieses Projektes belaufen sich auf CHF 3'448’548.80. Bei einem Gesamtkredit von CHF 3'693'000.-- ist der Kredit bis dato um CHF 244'451.15 unterschritten und die noch ausstehenden Aufwendungen in Höhe von CHF 130'000.-- über den bestehenden Kredit abgedeckt.

Es ist somit lediglich ein Nachtragskredit in Höhe von 130'000.-- auf den Voranschlag 2005 einzuholen.

Dem Antrag liegen bei

- Schlussbericht Sanierung Schadstellen Strasse „In der Specki“
- Aufhebung Flächenpflästerung Strasse „In der Specki“
- Trottoirüberfahrt in der Strasse „In der Specki“

Antrag

Die Gemeindebauverwaltung beantragt die Genehmigung nachstehender Anträge :

1. Genehmigung der Projektänderungen gegenüber dem Projekt aus dem Jahr 2000.
   Abbruch der bestehenden Flächenpflästerung und Neubau einer Trottoirüberfahrt in der Strasse „In der Specki“.
   Erstellen einer Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Feldkircher Strasse.

2. Genehmigung eines Nachtragkredites auf den Voranschlag 2005 in Höhe von CHF 130'000.-- für den Endausbau des Projektes Strassen- und Werkleitungsausbau „In der Specki“.

Bemerkung

Für die Trottoirüberfahrt wurden seitens des projektierenden Ingenieurbüros 3 Varianten ausgearbeitet. Diese werden durch die Baukommission an der Sitzung vom 31.08.2005 beurteilt und die empfohlene Variante dem Gemeinderat zur Genehmigung vorgelegt.

Beschlussfassung (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird in der beschriebenen Form mit der Ausbauvariante 1 genehmigt.

Schaan, 29. September 2005

Gemeindevorsteher: _____