

Anwesend:	Daniel Hilti Klaus Beck Simon Biedermann Markus Falk Andreas Heeb Martin Hilti Gabriela Hilti-Saleem Alexandra Konrad-Biedermann Anton Ospelt Jack Quaderer Caroline Riegler Melanie Vonbun-Frommelt Rudolf Wachter
Beratend:	Peter Vogt, Peter Vogt Landschaftsarchitektur (zu Trakt. Nr. 80) Janine Schneider, Peter Vogt Landschaftsarchitektur (zu Trakt. Nr. 80)
Zeit:	17.00 - 19.05 Uhr
Ort:	SAL (Kleiner Saal)
Sitzungs-Nr.	6
Behandelte Geschäfte:	76 - 89
Protokoll:	Uwe Richter

76 Genehmigung des Gemeinderatsprotokolls der Sitzung vom 31. März 2021

Beschluss (einstimmig, 13 Anwesende)

Das Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 31. März 2021 wird genehmigt.

77 Anträge auf Aufnahme in das Gemeindebürgerrecht infolge längerfristigem Wohnsitz

Ausgangslage

Laut § 5a des Gesetzes vom 4. Januar 1934 über den Erwerb und Verlust des Landesbürgerrechtes, LGBl. 1960 Nr. 23, in der Fassung LGBl. 2008 Nr. 306, können Ausländer mit längerfristigem Wohnsitz im Lande Antrag auf Aufnahme in das Landes- und Gemeindebürgerrecht im erleichterten Verfahren stellen.

Die Regierung überprüft den Antrag auf Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen und hört die zuständige Gemeinde dazu an, ob gegen die Aufnahme eines Bewerbers Einwendungen erhoben werden. Dies bedeutet, dass der Gemeinderat jeweils über die Aufnahme in das Bürgerrecht der Gemeinde Schaan einen Beschluss zu fällen bzw. eine Stellungnahme abzugeben hat.

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

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

- Herr Max Ignaz Johannes Schmid, Bildgass 16, Schaan
- Frau Sengül Tüylü, Winkelgass 25, Schaan
- Frau Corina Domenica Verling, Im össera Loma 15, Schaan

Dem Antrag liegen bei (elektronisch)

Einbürgerungsunterlagen

Antrag

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

Beschluss (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

78 Alpsanierungsbeitrag 2021 für die Alpgenossenschaften Gritsch und Guschg

Ausgangslage

Der Gemeinderat bewilligt seit 1984 regelmässig Beiträge zur Alpsanierung auf mechanischer Grundlage. Ausgelöst wurde der erste Beschluss, den Alpgenossenschaften zu helfen, weil 1984 das Forst- und Landwirtschaftsamt mit chemischen Mitteln das Unkraut bekämpfen wollten. Der Gemeinderat stellte sich jedoch auf den Standpunkt, in den Alpen auf keinen Fall Gifte einzusetzen.

Da die chemische Bekämpfung des Unkrautes bedeutend billiger für die Gemeinde zu stehen gekommen wäre (ca. die Hälfte), hat der Gemeinderat grundsätzlich beschlossen, die Kosten für die mechanische Sanierung der Alpen zu übernehmen. Diese Arbeiten wurden und werden von einer kleinen Personengruppe unter der Leitung einer Aufsicht ausgeführt. Daneben sind regelmässig Vereine, Jugendliche und andere Helfer auf unseren Alpen tätig, um dringende Sanierungsarbeiten auszuführen. Die Entschädigung dieser Personen wird aus den Gemeindebeiträgen finanziert. Der Beitrag wird nicht direkt ausbezahlt, sondern bei der Gemeinde „verwaltet“. Die jeweils bei der Alpräumung / -sanierung eingesetzten Personen erhalten ihre Entschädigung dann durch die Gemeindekasse.

Vor einigen Jahren wurde auf Antrag der Alpgenossenschaften eine Anpassung von CHF 35'000 auf CHF 40'000 vorgenommen. Dieser Beitrag genügt nach wie vor.

Mit Schreiben vom 30. März 2021 ersuchen die Alpgenossenschaften Gritsch und Guschg die Gemeinde Schaan um Bewilligung eines Sanierungsbeitrages für das Jahr 2021 von je CHF 40'000.--.

Dem Antrag liegt bei (elektronisch):

Gesuch Alpsanierungsbeiträge

Antrag

Genehmigung eines Kredites von CHF 80'000.-- als Alpsanierungsbeitrag 2021 an die beiden Schaaner Alpgenossenschaften mit der folgenden Kreditteilung:

- | | |
|-----------------------------|---------------|
| - Alpgenossenschaft Gritsch | CHF 40'000.-- |
| - Alpgenossenschaft Guschg | CHF 40'000.-- |

Beschluss (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

79 Junges Theater Liechtenstein: Anpassung finanzielle Unterstützung

Beschluss

Die Gemeinde Schaan unterstützt das Junge Theater Liechtenstein mit CHF 20'000 pro Spielzeit, erstmals für die Spielzeit 2021 / 2022. Die Förderung wird auf 3 Jahre (Spielzeiten 2021/22 - 2023/24) gesprochen. Der entsprechende Nachtrag auf den Voranschlag 2021 wird genehmigt.

80 Freiraumkonzept – Projekte Rathausplatz, Landstrasse LKW bis Rest. Scanaua und Lindarank / Projekt- und Kreditgenehmigung sowie Arbeitsvergabe

Ausgangslage

Am 24. Juni 2020, Trakt. Nr. 118, genehmigte der Gemeinderat das Freiraumkonzept vom 19. Juni 2020 und beauftragte die Bauverwaltung, die Projektierung für die Bereiche Rathausplatz und Lindaplatz zu veranlassen und zur Genehmigung vorzulegen.

Zwischenzeitlich konnten in Zusammenarbeit mit dem Land Liechtenstein bereits kleinere Projekte umgesetzt werden oder befinden sich in der Umsetzung. Erste Erfolge sind rund um das Postgebäude und den Bahnhof Schaan/Vaduz zu sehen. Auch die Neugestaltung der Umgebung Werkhof - Wasserwerk und Altstoffsammelstelle ist ein Vorzeigeprojekt für die Gemeinde Schaan und zeigt einen grossen Erfolg.

In den letzten Monaten wurden weitere Teilprojekte bearbeitet. So wird demnächst ein Teilstück der Landstrasse (St. Peter – LKW) bepflanzt.

Die Projektierungen des Rathausplatzes, der Landstrasse LKW bis Restaurant Scanaua und des Lindaranks bis zur Verzweigung Poststrasse liegen ebenfalls vor.

Freiraumentwicklung Zentrum Schaan (Peter Vogt)

«Qualitätsvolle Begegnungsorte, attraktive Grünstrukturen sowie optimierte Wegverbindungen sind die Hauptziele des Freiraumentwicklungskonzepts im Schaaner Zentrum. Die klare und einfache Gestaltung der Aussenräume attraktiviert die durchgrünter Plätze und Pärke, sowie die Grün- und Strassenräume.

Der einladende Rathausplatz kann als Pocketpark verstanden werden und unterstreicht das Rathaus in seiner Kraft.

Auf der unteren Rathausplatzebene entsteht ein wohl proportionierter Platz mit einem Trinkbrunnen. Duftende, emporrankende Kletterpflanzen zieren den Laubengang auf der oberen Rathausplatzebene und erzeugen einen willkommenen Aufenthaltsbereich mit lichtem Sonnenschutz.

Auch im Bereich des Lindarank's erfreuen divergierende Stauden- und Gräserpflanzungen die Passanten mit ihrer attraktiven Blütenpracht durch das ganze Jahr. Der entsiegelte Platz am Lindarank wertet den Aussenraum zusätzlich auf und lädt zu einer kurzen Pause ein.

Im Bereich der Landstrasse und des Restaurants Scanaua schaffen Vor- und Rücksprünge von spielerischen Pflanzflächen ein lebhaftes Bild. Strassenraumtaugliche Bäume säumen die Landstrasse. Neu könnte die Terrasse des Restaurants mit einer berankten Pergola in Erscheinung

treten, wo man sich bei einem Kaffee entspannen und dem bunten Treiben Schaan's folgen kann.»

(Anmerkung Antragsteller: Der Gemeindevorsteher und die Bauverwaltung sind in Abklärungen mit dem Privateigentümer.)

«Es entsteht ein Gesamtprojekt welches den gestalterischen sowie ökologischen Anforderungen der heutigen Zeit entspricht. Nach dem Motto «Schaa Grüa Blau» erhält die Gemeinde ein neues Gesicht und schafft somit ein noch lebenswerteres Schaan.»

Das Projekt Lindaplatz ist kurz vor dem Abschluss und wird dem Gemeinderat an einer der nächsten Sitzungen vorgelegt.

Zusätzlich zum Freiraumentwicklungskonzept rund um das Rathaus wurde kürzlich die Firma Lightsphere GmbH, Vaduz, mit der Entwicklung eines Beleuchtungskonzepts beauftragt. Erste Resultate liegen vor. Dieses zusätzliche Projekt und die entsprechenden Kosten werden dem Gemeinderat zusammen mit dem Projekt Lindaplatz vorgestellt.

Im Budget 2021 der Gemeinde Schaan sind für diese Teilbereiche CHF 1'150'000.00 vorgesehen. Nachdem das Teilprojekt Lindaplatz noch nicht vorliegt, sind derzeit CHF 827'500.00 zu genehmigen.

Stellungnahme Bau-, Rüge- und Deponiekommission

Die Projekte wurden der Bau-, Rüge- und Deponiekommission an deren Sitzungen vom 20. April 2021 vorgestellt. Der Vorsitzende Martin Hilti teilt dem Gemeinderat die Empfehlung der Bau-, Rüge- und Deponiekommission mit.

Dem Antrag liegen bei (elektronisch)

- Kostenvoranschlag Rathausplatz, Landstrasse LKW - Scanaua
- Kostenvoranschlag Lindarank
- Projekt Rathausplatz
- Projekt Landstrasse LKW - Scanaua
- Projekt Lindarank
- Beleuchtungskonzept Lightsphere (im Entwurf)
- Honorarofferte Rathausplatz Ausführung Peter Vogt Landschaftsarchitektur, Vaduz, vom 7.04.2021

Antrag

1. Der Gemeinderat genehmigt die vorliegenden Projekte Rathausplatz, Landstrasse LKW - Restaurant Scanaua und Lindarank.
2. Der Gemeinderat genehmigt den entsprechenden Kredit in Höhe von CHF 827'500.00.

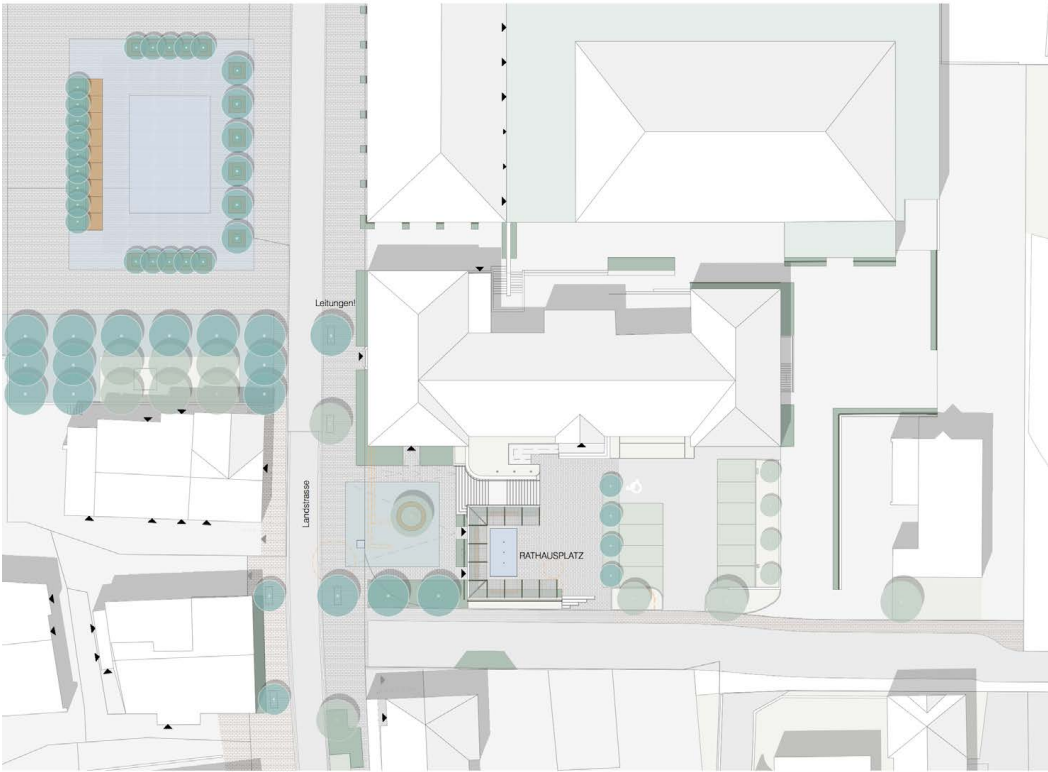
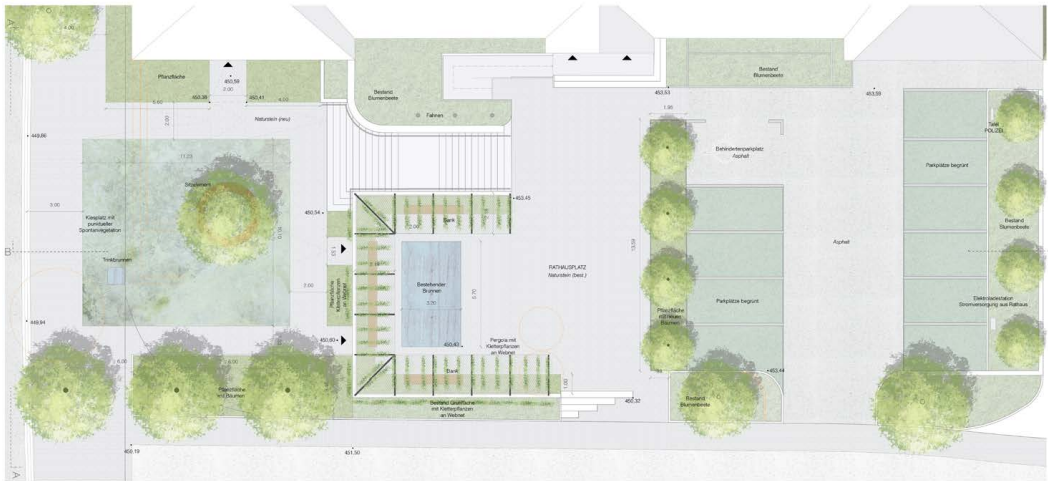
3. Der Gemeinderat vergibt die Landschaftsarchitekturleistungen Ausführung für das Projekt Rathausplatz und Landstrasse LKW - Scanaua an die Firma Peter Vogt Landschaftsarchitektur, Vaduz, zum Offertpreis in Höhe von CHF 94'452.85.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird von Peter Vogt und Janine Schneider mit folgenden Folien informiert (Auszüge):

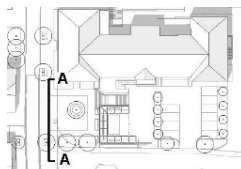
Bestehende Situation







Visualisierung 



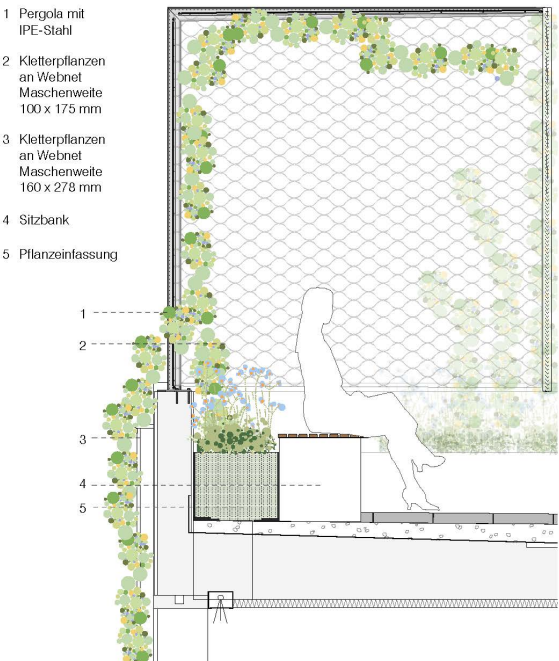
Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt B-B

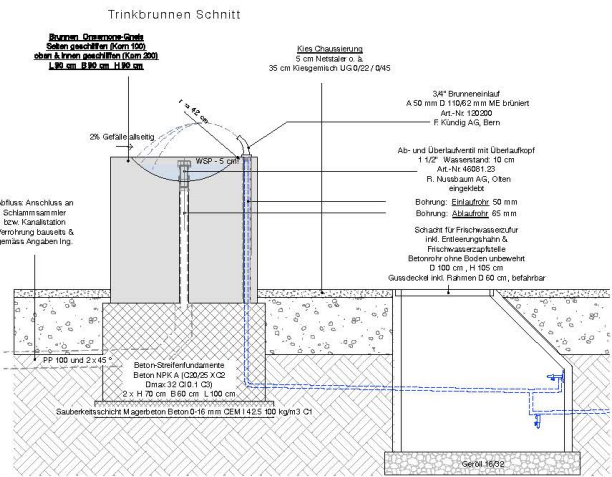


Referenzbild: Pergola Malvern House, Australia

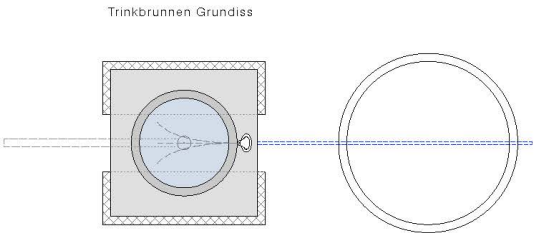


Referenzbild: Webnet-Fassadenbegrünung Mehrfamilienhaus, Waterloo, Belgien

Pergola mit Kletterpflanzen



Referenzbild Natursteintrinkbrunnen Stadthaus Dübendorf, Schweiz



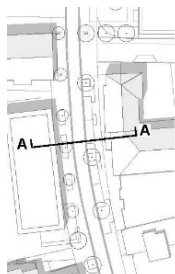
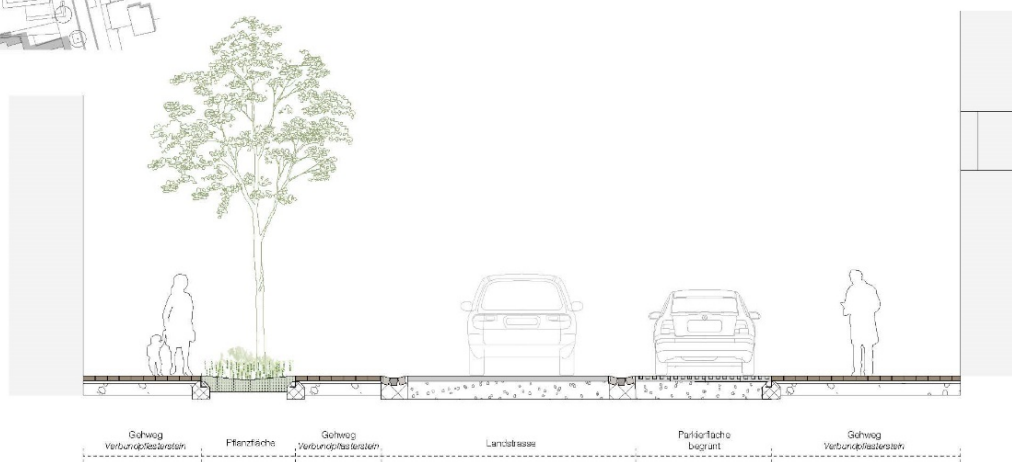
Trinkbrunnen



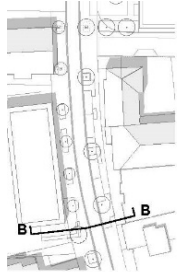
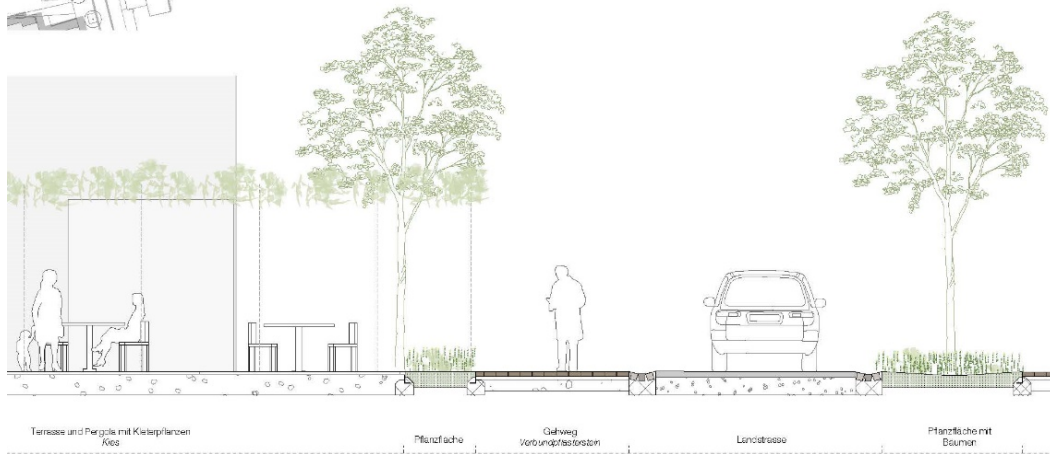
 Vorprojekt



Visualisierung 



Schnitt A-A



Schnitt B-B



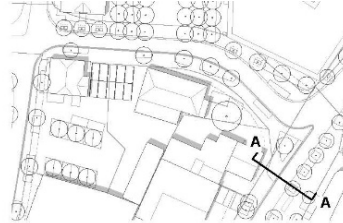
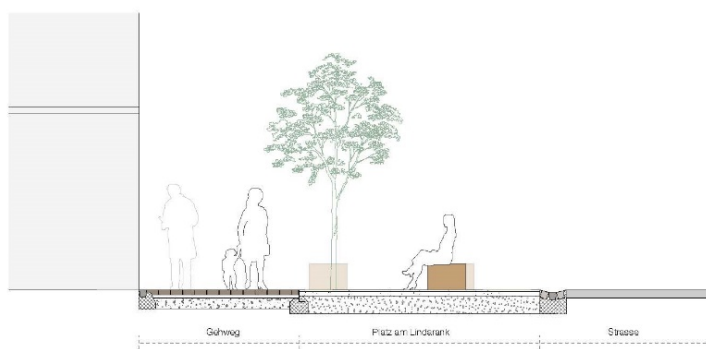
Baummagnolie (*Magnolia kobus*)



Amberbaum (*Liquidambar styraciflua*)

Vorprojekt - Neue Bäume im Strassenraum 





Schnitt A-A



Pflanzfläche mit Spontanvegetation
Auditorium, Kaiseraugst, Schweiz



Chaussierter Platz
Binningen, Schweiz



Terrasse im Strassenraum
Montmartre, Paris, Frankreich



Platz
Hotel Management School, Berlin, Deutschland

Während der Diskussion mit Peter Vogt und Janine Schneider werden folgende Punkte erwähnt:

- Das Gefälle des Rathausplatzes ist nur leicht, hier gibt es noch Optimierungspotenzial.
- Der vorgesehene Trinkbrunnen ist nicht mobil; mit dieser Höhe kann er bei Anlässen aber überdeckt werden.
- Die Sichtweiten sind bereits geprüft.
- Für die Fassadenbeleuchtung des Rathauses ist bereits ein Projekt in Arbeit. Mit zusätzlichen Pflanzen ist es damit nicht einfach. Zudem sind gegen die Landstrasse hin Fenster zugunsten des Wappens und des Schriftzuges zugemauert worden, diese sollten eigentlich wieder geöffnet werden. Die Fassade ist dafür gedacht, gesehen zu werden, ihren Charakter zu zeigen, statt mit Pflanzen zugedeckt zu sein. Den "Sims" zwischen EG und 1. OG zu bepflanzen kann geprüft werden.
- Für den Weihnachtsbaum vor dem Rathaus wird ein Platz gefunden.
- Vor dem "Scanaua" sollen nach wie vor Fussgänger und Radfahrer verkehren. Nach bisheriger Skepsis haben die Eigentümer nun einer Begrünung zugesagt. Das Ganze muss mit dem ABL und den Eigentümern via Dienstbarkeiten geregelt werden. Das Lokal kann damit ein wenig weiter Richtung Strasse verlegt werden. Breite ist genügend vorhanden. Für die Bäume gibt es keine andere Situierungsmöglichkeit, da darunter Leitungen verlegt sind.
- Wichtig ist, für die Pflanzen das Möglichste herauszuholen. Den Radfahrern soll nach wie vor Platz gegeben werden, aber nicht zu viel, um die Geschwindigkeiten zu drosseln. Mit dem vorgesehenen Kompromiss stehen folgende Breiten zur Verfügung: Bäume ca. 1 m, Fussgänger ca. 2 m, Radfahrer ca. 1.75 m. Der Zuschlag für die letzteren ist auf Betreiben der Baukommission erfolgt (Sicherheitszuschlag).
- Die in den Plänen aufgezeichneten grösseren Grünflächen vor dem Kaufin sind nicht Teil des Projektes, sondern erst in ferner Zukunft. Hier gibt es diverse Dienstbarkeiten mit den Anstössern, die wichtig für die Geschäfte sind. Nach diesen Vorhaben soll sich die Gemeinde eher Richtung Poststrasse konzentrieren.
- Die Linde am Lindarank ist nicht mehr ganz fit - sie soll "gerettet" oder es soll eine neue gepflanzt werden.
- Die ersten zwei Jahre sind für neu gepflanzte Bäume wichtig. Es wird empfohlen, dazu einen "Pflegevertrag" abzuschliessen und nach zwei Jahren eine Abnahme zu machen. Zudem sollen resistente Bäume ausgewählt werden. Der Aufwand ist aber natürlich höher als heute. Für das Land ist es vorstellbar, den Unterhalt zu übernehmen, die Kosten müsste die Gemeinde tragen. Ob dies sinnvoll ist, muss noch geklärt werden.
- Die Möglichkeiten für Festanlässe (Jahrmarkt, Fasnacht und jeweils Marktstände bzw. Zuschauer) wurden mit dem Sicherheitsverantwortlichen geklärt. Von ihm aus sind keine Probleme ersichtlich. An der Fasnacht speziell wird es Abfall geben, und die Pflanzen werden in Mitleidenschaft gezogen. Aber nach dem Umzug erfolgt die Reinigung, und es werden widerstandsfähige Pflanzen gewählt.
- Auch sogenannte Spontanvegetation (Löwenzahl etc.) darf vorkommen.
- Vor dem "Vibes" soll die Parkierung reduziert werden, es hat Parkplätze daneben. Mit dem Betreiber ist noch nicht gesprochen worden, das Projekt sollte zuerst dem Gemeinderat vorgeschlagen werden. Zudem gehört eine Teilfläche östlich zum Haus, dort können z.B. Tische aufgestellt werden.
- Die Kirchstrasse ist nicht einbezogen. Wenn sie mal Thema wird, muss das Gesamtbild betrachtet werden.

- Das Projekt Lindaplatz wird dem Gemeinderat an einer der nächsten Sitzungen vorgestellt.

Der Gemeinderat spricht seinen Dank für die Arbeit und die Präsentation aus.

Ohne weitere Anwesende werden folgende Punkte besprochen:

- Es wird gebeten, dass die Stellungnahmen der Kommission künftig bereits für die Fraktionssitzungen vorliegen, nicht erst für die Gemeinderatssitzung.
Das Anliegen ist berechtigt und wird aufgenommen.
- Die Baukommission empfiehlt das Projekt zur Umsetzung. Für die Radfahrer ist genügend Platz zu lassen, dies ist in der Detailplanung zu berücksichtigen.
- Ein Gemeinderat hält fest, dass das Projekt an sich "super" ist, dass viel Grün etc. ins Zentrum kommt. Mit der Gestaltung des Rathausplatzes bekundet er jedoch Mühe und stellt die Funktionalität in Frage. Der Trinkbrunnen sollte versetzt werden, das Kies geprüft. Eventuell sei man einmal froh um diesen Platz.
- Es wird geantwortet, dass bis heute von einem demontierbaren Brunnen ausgegangen wurde. Alles andere bleibt jedoch wie bisher. Es gibt eher zusätzlichen Raum, da die Treppe gegen die Schulgass entfernt wird. Der Trinkbrunnen wird aber nochmals diskutiert.
In Bezug auf "Multifunktionalität" wird erwähnt, dass der Platz am Jahrmarkt benötigt wird, was aber problemlos möglich ist. Auch Ausstellungen des domus sind möglich. Sonst wird der Platz nicht genutzt.
- Der Trinkbrunnen soll sichtbar sein und nicht in eine Ecke versteckt werden. Für die Vereine findet man immer eine Lösung.
- Falls der Platz für die Feuerwehr am Jahrmarkt in der vorgesehenen Form nutzbar ist, ist dies auch für andere Fälle so.
- Die Arbeit wird gelobt; so ist auch die Umgebung Werkhof ein "Hingucker".
- Vieles im Konzept stimmt, zu "beissen" gab aber in den letzten Tagen der Radunterstand. Er ist so zwar schöner, verliert aber an Funktionalität. Auch die Neugestaltung vor dem "Scanaua" schränkt ein. Es war Ziel, dort einen belebten Platz nach innen zu schaffen; nur werde aber dem Lokal mehr Platz nach vorne, zur Strasse hin, gegeben. Auch die Radfahrer müssen künftig "Slalom fahren". Es soll zudem eines ums andere, nicht alles zusammen, umgesetzt werden.
- Dem wird entgegnet, dass auch z.B. beim "La Piazza" Tische gestellt werden, das gleiche war beim ehemaligen Central der Fall, und alle fanden dies toll und cool und es wurde gut angenommen. Der innere Platz beim "Scanaua" wird trotzdem belebt, Richtung Strasse handelt es sich um 3-4 Tische.
Es wird erwidert, dass nicht die Tische stören, sondern die baulichen Massnahmen.
- Die Führung für die Radfahrer wurde bewusst so gewählt wegen den Geschwindigkeiten. So zeigen sich z.B. bei den Ausfahrten Papeterie Thöny Probleme mit den Sichtweiten und den Tempi der Radfahrer. Die schnellen Radfahrer gehören auf die Strasse, auf den Trottoirs muss das Tempo gedrosselt sein, hier ist "Radfahren gestattet".
- Im Budget sind nur die Bauten beinhaltet; auf die Pflege muss auch geachtet werden.
- Ein Gemeinderat spricht sich gegen das Projekt aus. An anderen Orten habe man sich gegen einen städtischen Charakter ausgesprochen, hier solle "urban" wieder positiv sein. Zudem würden viel zu viele Bäume gepflanzt, Aufwand und Kosten seien enorm. Auch werde eine tiptope Strasse wieder aufgerissen.

- Das Beleuchtungskonzept Rathaus wird im Gemeinderat separat behandelt, wohl zusammen mit dem Projekt Lindaplatz.
- Es wird festgehalten, dass das Ganze bereits bei der Grundkonzeptgenehmigung klar war, jetzt geht es um die konkrete Planung. Es war auch damals schon klar, dass das Ganze Geld kosten wird.

Beschluss

Der Antrag wird genehmigt.

Abstimmungsergebnis (13 Anwesende)

11 Ja (6 VU, 3 FBP, 1 FL, 1 DU)
2 Nein (FBP)

82 Grundstückskauf – Privatparzelle Sch. Parz. Nr. 1120

Beschluss

Der Gemeinderat genehmigt den Erwerb der Sch. Parz. Nr. 1120 (1'172.0 m² / 325.86 Klf. / Landwirtschaftszone 1) zum Preis von CHF 36'300.--.

Konditionen:

Grundstücksgewinnsteuer zu Lasten des Verkäufers, Vertragskosten und Gebühren zu Lasten der Gemeinde

83 Grundstückskauf – Privatparzelle Sch. Parz. Nr. 2217

Beschluss

Der Gemeinderat genehmigt den Erwerb der Sch. Parz. Nr. 2217 (115.0 m² / 31.97 Klf., Zone für öffentliche Bauten und Anlagen) zum Preis von CHF 11'510.--.

Konditionen:

Grundstücksgewinnsteuer zu Lasten der Verkäufer, Vertragskosten und Gebühren zu Lasten der Gemeinde

84 Strassen- und Werkleitungsausbau Im Rietacker Süd, 1. Etappe (Speckigraba - Im alten Riet) / Projekt- und Kreditgenehmigung und Arbeitsvergabe

Ausgangslage

Es wurden verschiedene Varianten für den Ausbau der Strasse „Im Rietacker Süd“ und Verbindungsspanne „Im alten Riet - Im Rietacker“ abgeklärt. Die Varianten basieren auf dem Entwicklungskonzept Äscherle / Rietacker / Altes Riet, Stand 2017. Dieses Entwicklungskonzept wurde letztmals vom Gemeinderat an seiner Sitzung vom 07. Juni 2017, Traktandum Nr. 130, genehmigt.

Mit Beschluss vom 28. Februar 2018, Trakt. Nr. 34, hat der Gemeinderat dem Konzept Rietacker Süd vom 06. November 2017 zugestimmt und mit Beschluss vom 11. Dezember 2019, Trakt. Nr. 236, das Bauingenieurbüro Wenaweser + Partner AG, Schaan, mit den Ingenieurleistungen für das Bauprojekt beauftragt.

Das nun vorliegende Bauprojekt beinhaltet die erste Ausbauetappe vom Speckigraba bis zur Strasse Im alten Riet.

Strassenbau

Der Strassenneubau erfolgt auf eine Länge von ca. 70 m analog den bereits ausgebauten Strassen Im alten Riet. Das heisst, ohne Randabschlüsse mit einer wasserführenden Rigole als Abtrennung des Trottoirs. Die Strassenbreite beträgt 7.0 m und die Trottoirbreite 2.0 m.

Strassenbeleuchtung

Wie üblich haben die Liechtensteinischen Kraftwerke ein Projekt mit zugehörigem Kostenvoranschlag für die Strassenbeleuchtung ausgearbeitet. Die Strassenbeleuchtung wird mit LED-Leuchten ausgeführt. Das Projekt ist im Gesamtwerkleitungsprojekt und in den Projektkosten integriert.

Kanalisation

Im betreffenden Abschnitt ist keine Kanalisationsleitung vorgesehen. Die Strassenentwässerung erfolgt in Absprache mit dem Amt für Umwelt je Schlammsammler direkt in den Pfaffamadgraba.

Wasserleitung

Das GWP von 2016 beinhaltet für diesen Strassenabschnitt keinen Ausbau des Wasserleitungsnetzes. Dies, weil damals noch keine Strassenverbindung Im Rietacker - Im alten Riet geplant war. Aus heutiger Sicht macht es jedoch Sinn, zusammen mit der Strassenverbindung auch einen Ringschluss im Wasserleitungsnetz zu realisieren. Geplant ist eine Verbindungsleitung mit einem Innendurchmesser von 150 mm.

Leitungen anderer Werke

Die LKW werden ihr Leitungsnetz in diesem Abschnitt nicht erweitern. Die LGV erweitert ihr Leitungsnetz Gas und Fernwärme. Die Kosten für die Projektierung und Ausführung werden von der LGV getragen.

Im Voranschlag 2021 der Gemeinde Schaan sind für den Ausbau CHF 625'000.00 vorgesehen.

Stellungnahme Bau-, Rüge- und Deponiekommission

Das Projekt wurde der Bau-, Rüge- und Deponiekommission an deren Sitzung vom 20. April 2021 vorgestellt. Der Vorsitzende Martin Hilti teilt dem Gemeinderat die Empfehlung der Bau-, Rüge- und Deponiekommission mit.

Dem Antrag liegen bei

- Projektmappe „Strassen- und Werkleitungsausbau Im Rietacker Süd, 1. Etappe (Speckigraba – Im alten Riet)
- Honorarofferte Wenaweser + Partner Bauingenieure AG, Schaan, vom 14.04.2021 (elektronisch)

Antrag

1. Der Gemeinderat genehmigt das vorliegende Projekt Strassen- und Werkleitungsausbau Im Rietacker Süd, 1. Etappe (Speckigraba - Im alten Riet).
2. Der Gemeinderat genehmigt den entsprechenden Kredit in Höhe von CHF 600'000.00.
3. Der Gemeinderat vergibt die Bauleitungsarbeiten für den Strassen- und Werkleitungsausbau Im Rietacker Süd, 1. Etappe, an die Firma Wenaweser + Partner Bauingenieure AG, Schaan, zum Offertpreis in Höhe von CHF 39'391.30.

Kostenvoranschlag CHF 39'849.00

Beschluss (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

85 Korrektion und Werkleitungsneubau Stadtgraba / Projekt- und Kreditgenehmigung und Arbeitsvergabe

Ausgangslage

Die Liechtensteinische Gasversorgung benötigt für ihr Fernwärmenetz die Zusammenschlüsse sämtlicher für sie relevanten Wärmequellen, auch einen Zusammenschluss mit dem Gasblockheizkraftwerk im SAL. Dazu fehlt ihnen derzeit noch das letzte Teilstück, die Verbindung Stadtgraba (Tröxlegass bis zum Bahnhof Schaan).

Die gemeindeeigenen Werkleitungen sind aus den Jahren 1977 und haben ihre zu erwartende Lebensdauer beinahe erreicht. Gemeinsam mit der LGV soll der Werkleitungsausbau Stadtgraba im Jahr 2021 realisiert werden.

Strassenbau

Der Strassenneubau erfolgt auf einer Länge von ca. 210 m und ist aufgeteilt in einen Abschnitt als Erschliessung einzelner Liegenschaften mit einer Breite von ca. 4.0 m und in einen Abschnitt Fuss- und Radweg mit einer Breite von 2.75 m. Der Ausbau erfolgt auf die gesamte Länge wie bestehend.

Strassenbeleuchtung

Wie üblich haben die Liechtensteinischen Kraftwerke ein Projekt mit zugehörigem Kostenvoranschlag für die Strassenbeleuchtung ausgearbeitet. Die Strassenbeleuchtung wird mit LED-Leuchten ausgeführt. Das Projekt ist im Gesamtwerkleitungsprojekt und in den Projektkosten integriert.

Kanalisation

Die bestehenden Kanalisationsleitungen wurden bereits im Jahr 2018 mit einem Inliner innen saniert. Die Grundstücks- und die Strassenentwässerungsanschlüsse werden neu erstellt.

Wasserleitung

Die Wasserleitung, von der Scanastrasse bis zum Haus St. Laurentius (LAK) ist eine Transportleitung vom Grundwasserpumpwerk Unterau ins Schaaner Siedlungsnetz aus den Jahren 1976-1977. Mit dem Ausbau der Fernwärmeleitung von der Scanastrasse - Im Tröxle wurde im Jahr 2019 auch die Wassertransportleitung im Abschnitt bis zur Tröxlegass erneuert. Mit dem vorliegenden Projekt wird die Asbestzementleitung von der Tröxlegass bis zum Haus St. Laurentius ersetzt.

Leitungen anderer Werke

Die LKW werden ihr Leitungsnetz in diesem Abschnitt nicht erweitern. Die LGV erweitert ihr Leitungsnetz Gas und Fernwärme. Die Kosten für die Projektierung und Ausführung werden von der LGV getragen.

Im Voranschlag 2021 der Gemeinde Schaan sind für den Ausbau CHF 750'000.00 vorgesehen.

Stellungnahme Bau-, Rüge- und Deponiekommission

Das Projekt wurde der Bau-, Rüge- und Deponiekommission an deren Sitzung vom 20. April 2021 vorgestellt. Der Vorsitzende Martin Hilti teilt dem Gemeinderat die Empfehlung der Bau-, Rüge- und Deponiekommission mit.

Dem Antrag liegen bei

- Projektmappe Korrektur und Werkleitungsneubau Stadtgraba
- Honorarofferte Wenaweser + Partner Bauingenieure AG, Schaan, vom 24.03.2021 (elektronisch)

Antrag

1. Der Gemeinderat genehmigt das vorliegende Projekt Korrektur und Werkleitungsneubau Stadtgraba.
2. Der Gemeinderat genehmigt den entsprechenden Kredit in Höhe von CHF 750'000.00.
3. Der Gemeinderat vergibt die Bauleitungsarbeiten für das Projekt Korrektur und Werkleitungsneubau Stadtgraba an die Firma Wenaweser + Partner Bauingenieure AG, Schaan, zum Offertpreis in Höhe von CHF 47'653.20.

Kostenvoranschlag CHF 48'465.00

Erwägungen

Es wird erwähnt, dass die Parzelle 4 m breit ist und links und rechts je mit einer 60 cm breiten Rabatte versehen werden soll. Es sollte geprüft werden, "nur" auf einer Seite eine Rabatte anzulegen, diese dann aber mit einer guten Grösse.

Beschluss (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

86 Schul- und Gemeinschaftszentrum Resch – Arbeits- vergabe: Erneuerung Beleuchtung Klassenzimmer (Schultrakt C)

Ausgangslage

Der Gemeinderat genehmigte in der Sitzung vom 06. Mai 2020 (Trakt. Nr. 89) die Erneuerung der Beleuchtung in 24 Klassenzimmern (inkl. Gruppenräume) im Schultrakt A & B. Die Arbeiten wurden über die Sommerferien 2020 durch die Firma Beck Elektro AG, 9494 Schaan, durchgeführt.

Die durch die Gemeindebauverwaltung mit der Bauleitung beauftragte Firma Planing Elektroingenieur AG, 9491 Ruggell, ist mit der Firma Beck Elektro AG betreffend die Offerierung der Erneuerung der Beleuchtung (Schultrakt C / Tagesschule) in Kontakt getreten. Die Offerte wurde durch die Planing Elektroingenieur AG kontrolliert. Die Beck Elektro AG offerierte diese Arbeiten analog der Offertstellung im Mai 2020. Infolge der Vorkenntnisse (Demontage, Hängepunkte, Programmierung) ist es vorteilhaft, dass die Arbeiten durch denselben Betrieb ausgeführt werden, welcher für die Schultrakte A & B beauftragt wurde.

Dem Antrag liegen bei (elektronisch)

- Gemeinderatsprotokoll vom 06. Mai 2020, Trakt. Nr. 89
- Offerte

Antrag

Die Erneuerung der Beleuchtung der Klassenzimmer im Schultrakt C / Tagesschule wird wie folgt vergeben:

Lieferung der Beleuchtung BKP - Nr. 233.0

an die Firma Beck Elektro AG, 9494 Schaan, zur Offertsumme von netto CHF 48'822.40 (inkl. 7.7 % MwSt.)

> Im Budget 2021 vorgesehen CHF 80'000.-- <

Erwägungen

Ein Gemeinderat informiert, dass die bisherige Beleuchtung auf den Smartboards blende. Dies sollte bei der Installation der neuen Beleuchtung gut angeschaut werden.

Beschluss (einstimmig, 13 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

88 Information: Busspur St. Peter-Kreuzung – Steckergass

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Landstrasse von St. Peter – Steckergass (Einbahnführung) stand die Erstellung einer Busspur zur Diskussion. Die Gemeinde hat sich zu diesem Vorhaben ablehnend geäußert, die Liemobil setzte sich für diese Busspur ein. Letztlich ist die Regierung der Begründung des Amtes für Bau und Infrastruktur und der Gemeinde Schaan gefolgt und hat auf die Busspur verzichtet. Im Zusammenhang mit der Abstimmung über die S-Bahn Liechtenstein wurde die Busspur wieder thematisiert. Vor allem der damalige Verwaltungsrat-Vizepräsident der Liemobil hat die Gemeinde Schaan zu ihrer Entscheidungsfindung, auf eine Busspur in diesem Bereich zu verzichten, kritisiert. Es hat sich herausgestellt, dass durch die sehr emotional geführte Diskussion die Gemeinde Schaan auch nach der Abstimmung zur S-Bahn in Kritik blieb. Dies hat den Gemeindevorsteher veranlasst, das Thema Busspur von einem auf Verkehrsfragen spezialisierten Ingenieurbüro beurteilen zu lassen. Die Resultate sind eindeutig und stützen den Entscheid des Gemeinderats.

Dem Antrag liegt bei (elektronisch):

Bericht zur Beurteilung Busspur St. Peter

Antrag

Der Gemeinderat nimmt den Bericht der Verkehrsingenieure, Eschen, zur Beurteilung Busspur St. Peter vom Februar 2021 zur Kenntnis.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird von Gemeindevorsteher Daniel Hilti mit folgenden Folien (Auszug) informiert:

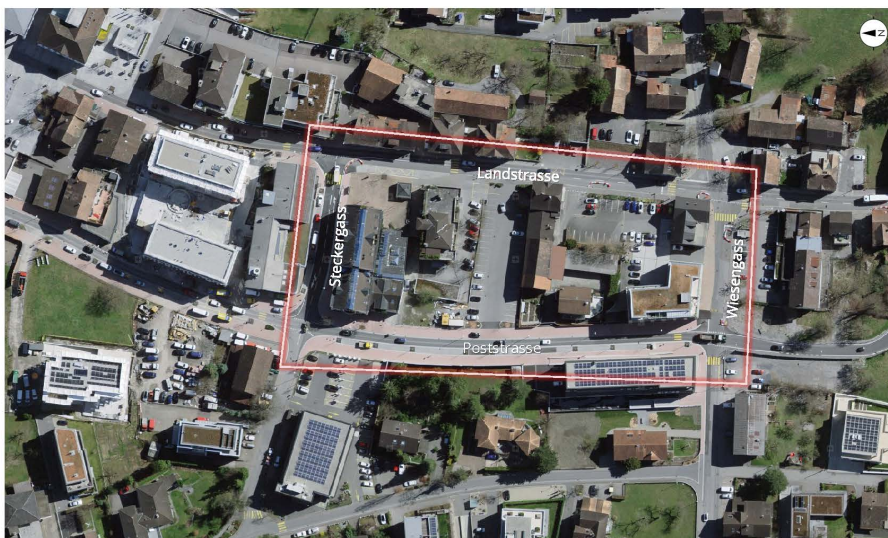
Aufgabenstellung

- In Schaan wird im Zuge des Umbaus in der Landstrasse eine Spur für den motorisierten Verkehr in Richtung Vaduz auf die Poststrasse verlegt. Durch den Wegfall der Fahrspur in Richtung Vaduz werden Flächen frei.
- Es gibt Vorschläge, diese Flächen für eine Busspur zur Verbesserung der Fahrplanstabilität des Linienbusses zu nützen.
- Unser Büro wurde nun von der Gemeinde Schaan beauftragt zu prüfen, ob eine Busspur im betrachteten Bereich St. Peter Sinn machen kann und welche Konsequenzen damit verbunden sind.
- Die Aufgabenstellung umfasst
 - das Aufarbeiten von Grundlagen und Bestand
 - sowie das Ausarbeiten und die Bewertung verschiedener Systemvarianten (Konsequenzen, Stärken und Schwächen)

3

Aufgabenstellung

Projektperimeter



4

Problematik / Herausforderung

- Im Bestand überschreitet das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs die vorhandene Kapazität und es kommt infolgedessen zu Kolonnenverkehr und Rückstau
→ trifft hauptsächlich Spitzenstunden
- Damit verbunden sind auch negative Auswirkungen auf die Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs
- Die Verkehrsbelastung im MIV führt daher im Busverkehr (ÖV) zu:
 - längeren Fahrzeiten
 - Verspätungen
 - Anschlussversäumnissen
 - Ausrichtung der Fahrplangestaltung auf den Verkehrsablauf in den Spitzenstunden (negative Auswirkungen auf „normalen“ Betrieb, z.B. Wartezeiten, „Verfrühungen“)

5

Busbeschleunigung / Busbevorzugung / Buspriorisierung

- Ziel ist es, dem öffentlichen Verkehr aufgrund der wesentlich höheren Beförderungskapazität für kurze Zeit, aber zur richtigen Zeit, Vorrang einzuräumen
→ „Wesensgerechte Behandlung des strassengebundenen ÖV“
- Die Notwendigkeit der Busbevorzugung lässt sich auf vier Begründungen stützen:
 - dem Stellenwert des ÖV im Gesamtsystem Rechnung tragen
 - die Funktionsfähigkeit des Systems "ÖV" gewährleisten: Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Kapazität
 - die Attraktivität des ÖV sicherstellen: Verlässlichkeit, kurze Reisezeiten
 - die Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Mittel verbessern
- Busbevorzugungsmassnahmen bezwecken einen volkswirtschaftlichen Nutzen:
 - ÖV ist nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben (Verminderung von Verlustzeiten → Reduktion Kosten; Kürzere Reisezeiten/garantierte Anschlüsse → Steigerung Attraktivität, Anzahl Kunden und Erträge)
 - Eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr (Verbesserung Modal-Split) führt zur Erreichung verkehrspolitischer Ziele

Quelle: Beurteilung von Busbevorzugungsmassnahmen, Metron AG 2005

6

Busbeschleunigung / Busbevorzugung / Buspriorisierung

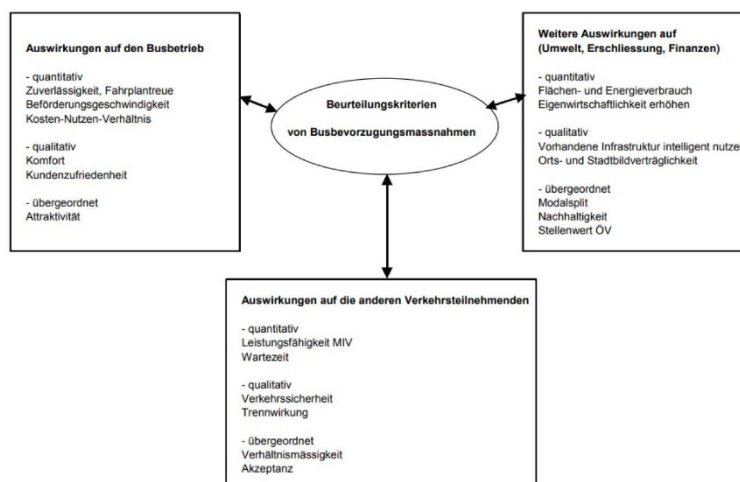
Überblick zu **Massnahmen** zur Zielerreichung

- **Ausserbetriebliche Massnahmen**
 - eigene Fahrspuren und Fahrbahnen
 - Bevorzugung an lichtsignalgeregelten Kreuzungen (Busfenster, selektive Anmeldung, usw.)
 - zeitliche Busspuren
 - Ausbildung der Haltestellen
 - **Legistische Massnahmen**
 - Bevorzugung des ÖV im Gesetz (StVO),
 - **Betriebliche Massnahmen**
 - Fahrgastabfertigung und Tarife
 - Funkleitstelle zur Information und Disposition
 - spezielle Fahrzeuge und Betriebsanlagen
- } Relevant für Aufgabenstellung

7

Busbeschleunigung / Busbevorzugung / Buspriorisierung

Beurteilungskriterien



Quelle: Beurteilung von Busbevorzugungsmassnahmen, Metron AG 2005

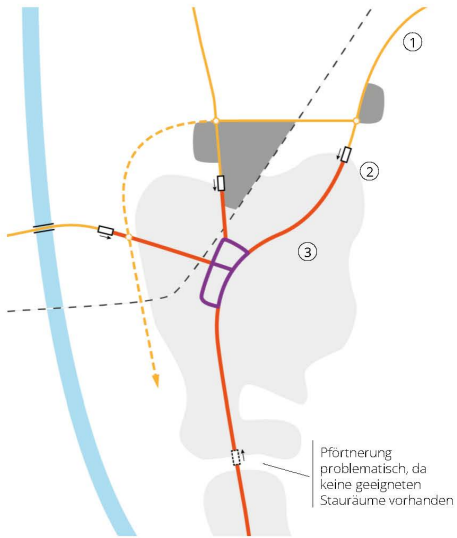
8

Langfristig angestrebtes Verkehrssystem in Schaan

Zielsetzung im Hinblick auf ÖV: Fahrplanstabilität, Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit ÖV
Zielerreichung: über die Sicherstellung eines flüssigen Verkehrsablaufs im Zentrum und damit die Reduktion der Behinderungen des ÖVs aufgrund von Leistungsproblemen im MIV; dies soll erreicht werden durch eine Pfortnerung und Dosierung des MIVs an den Siedlungsrändern sowie falls erforderlich die Verlagerung von MIV-Mengen auf Umfahrungsstrassen

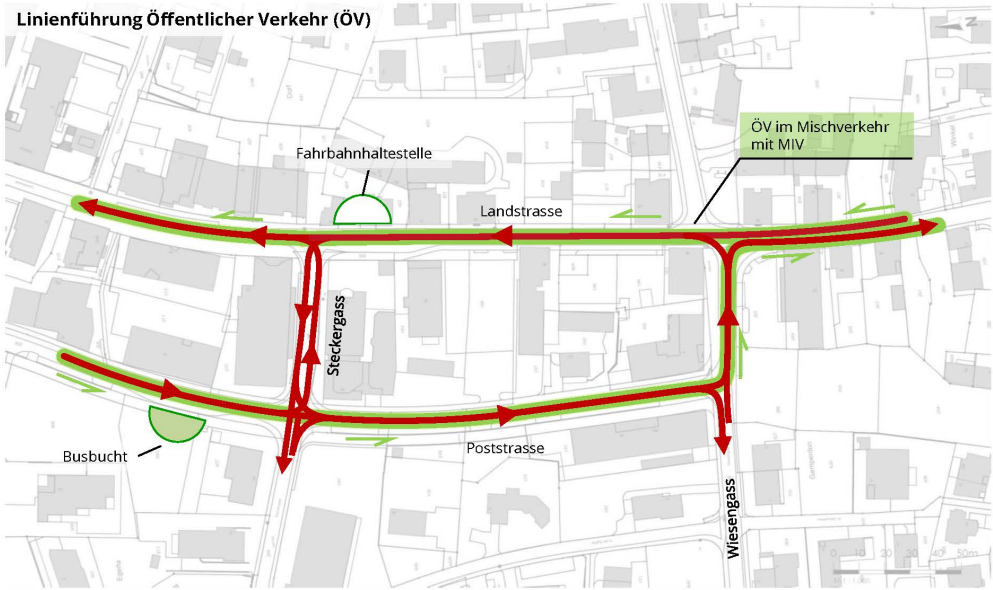
Beschreibung Systemskizze

- ① ——— Zweispurige Fahrbahnen ausserorts
- - - - - Umfahrungsstrassen zur Entlastung Zentrum
- ② Pfortnerung/Dosierung MIV an den Siedlungsrändern (falls „Flüssigkeit“ MIV im Zentrum nicht mehr gegeben)
Inkl. Busspuren ausserhalb der Siedlung
- ③ ——— Zweispurige Fahrbahnen innerorts
MIV limitiert, ÖV teils priorisiert (über Fahrbahnhaltestellen)
——— Einspurige Fahrbahnen innerorts
MIV limitiert, ÖV teils priorisiert (über Fahrbahnhaltestellen)



Ausgangssituation

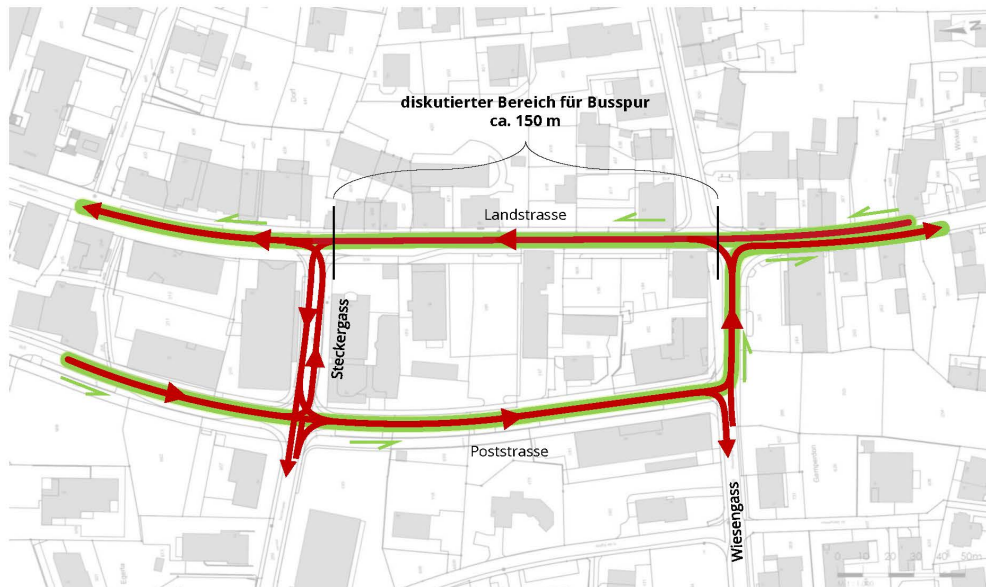
Linienführung Öffentlicher Verkehr (ÖV)



4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 verkehrsIngenieure

Ausgangssituation



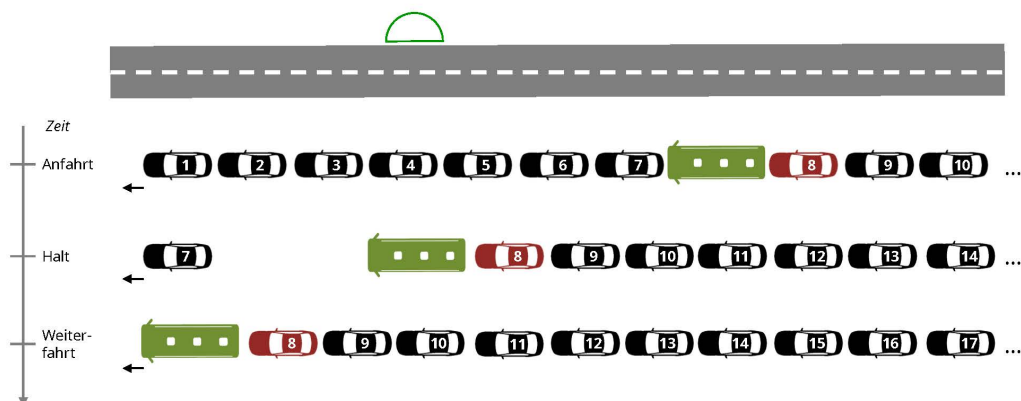
14

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 verkehrsIngenieure

Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Haltestellen

Fahrbahnhaltestelle



Beschreibung

- Bus behält – auch mit Halt – gesicherten Platz in der Kolonne
- Bus erhält in der Regel eine freie Fahrspur bei der Wegfahrt von der Haltestelle

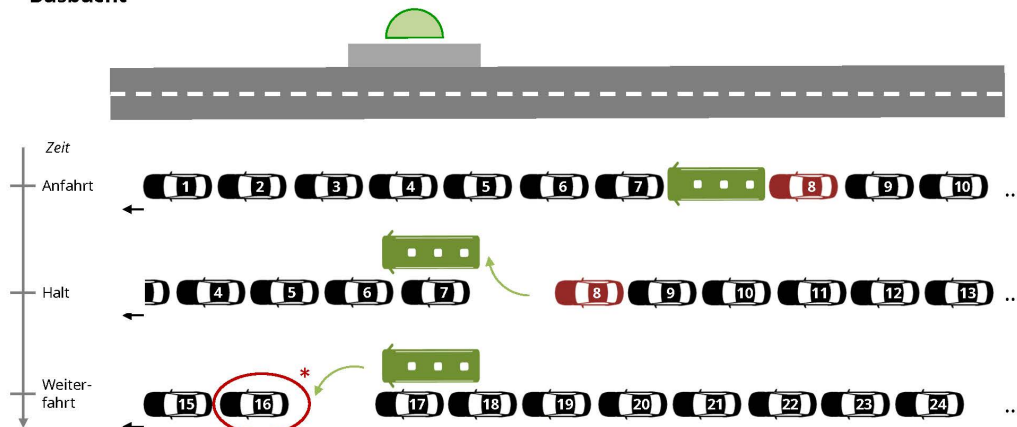
16

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 **verkehrsingenieure**

Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Haltestellen

Busbucht



Beschreibung

- Bus behält gesicherten Platz in der Kolonne nicht → und wird (bei Kolonnenverkehr) bestimmt nach hinten gereiht
- * je nach Flüssigkeit des Verkehrsablaufs wird der Bus weiter nach hinten gereiht

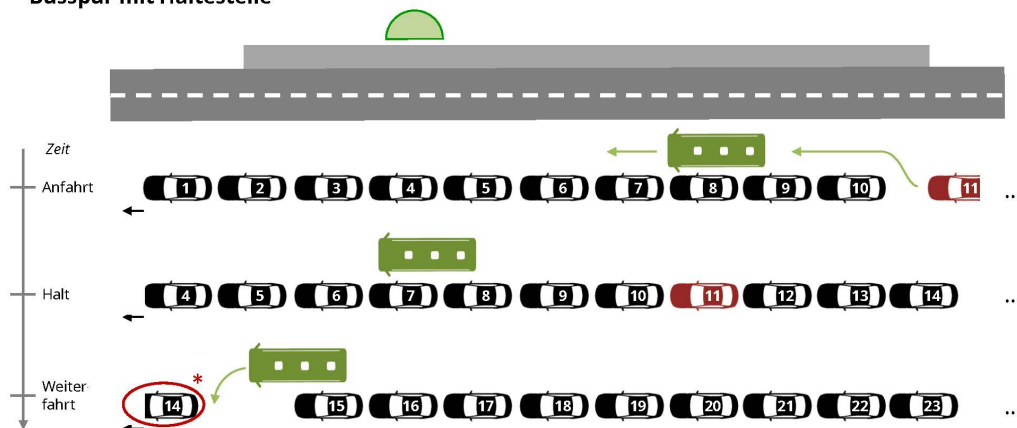
17

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 **verkehrsingenieure**

Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Haltestellen

Busspur mit Haltestelle



Beschreibung

- Bus kann in der Anfahrt an der Kolonne vorbeifahren → durch den Halt kann der Bus den Vorsprung behalten oder auch verlieren (nicht gesichert)
- * je nach Flüssigkeit des Verkehrsablaufs wird der Bus weiter nach hinten gereiht

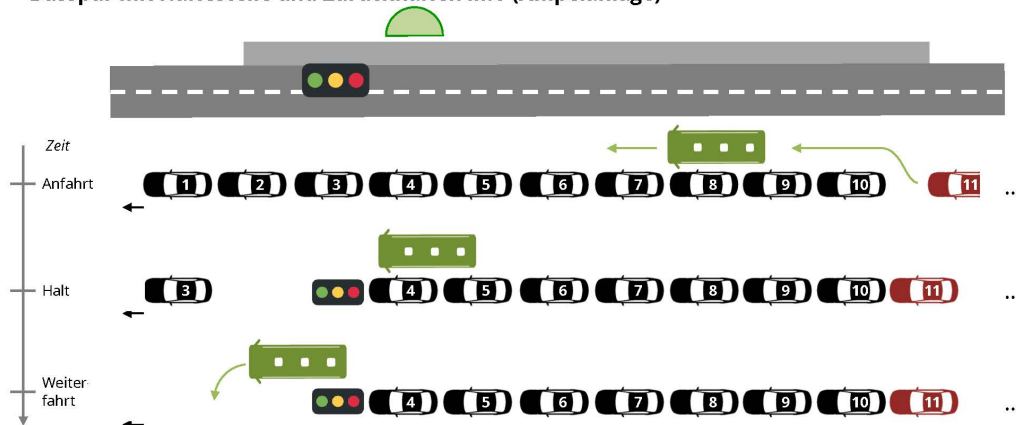
18

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 **verkehrsIngenieure**

Möglichkeiten zur Ausgestaltung von Haltestellen

Busspur mit Haltestelle und Zurückhalten MIV (Ampelanlage)



Beschreibung

- Sobald der Bus in die Busspur einfährt, kann die Ampelanlage den MIV zurückhalten → wenn es Kolonnenverkehr gibt, ist daher der „Vorsprung“ für den Bus gesichert im Vergleich zur Variante Busspur ohne Ampelanlage.
- Aber: wird die Ampel für das Zurückhalten des MIV zu früh geschaltet, wird auch der Bus in der Kolonne zurückgehalten → der Vorsprung für den Bus ist daher aufgrund der geringen Streckenlänge der Busspur begrenzt.

19

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 **verkehrsIngenieure**

Vorgestellte Elemente und deren Anforderungen

Busbucht

- Anordnung nur in Bereichen ohne Zufahrten möglich
- Entsprechende Sichtweiten für Zufahrten müssen auch dann gegeben sein, wenn die Busbucht von einem Bus belegt ist
- Breitenerfordernis:
Trottoir (mind. 2.00m) + bestehende Fahrbahnbreite (ca. 3.50m) + Busbucht (ca. 3.00m) + Trottoir / Wartebereich – barrierefrei (mind. 2.90m)
- Einfahren in den Fließverkehr im Nahbereich des Knotens problematisch

Fahrbahnhaltestelle

- Anordnung nur in Bereichen ohne Zufahrten möglich
- erforderliche Sichtweiten für Zufahrten werden nicht vom Bus bestimmt bzw. beeinflusst
- Breitenerfordernis: Trottoir / Wartebereich – barrierefrei
- Queren von Fußgängern im Bereich der Haltestelle unproblematisch bei Bushalt, da alle Fahrzeuge stehen

20

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrsingenieure

Vorgestellte Elemente und deren Anforderungen

Busspur

- Breitenanfordernis analog Busbucht
Trottoir (mind. 2.00m) + bestehende Fahrbahnbreite (ca. 3.50m) + Busspur (ca. 3.50m) + Trottoir / Wartebereich – barrierefrei (mind. 2.90m)
- Einfahren in den Fliessverkehr im Nahbereich des Knotens problematisch
- Entsprechende Sichtweiten für Zufahrten müssen auch dann gegeben sein, wenn der Bushalt/Busspur von einem Bus belegt ist
- Verflechtung von Radfahrern in den Fliessverkehr als Herausforderung
- Queren für den Fussgänger im Bereich der Busspur ohne Mittelinsel **nicht möglich**
(2 Fahrstreifen in gleicher Richtung)

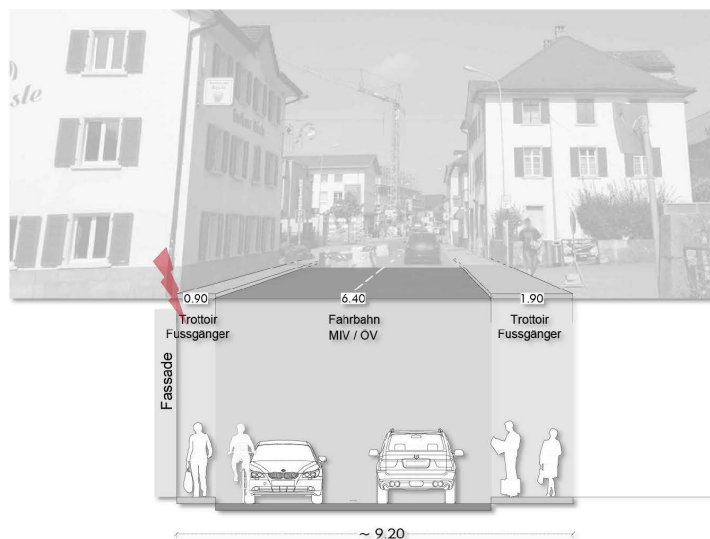
21

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrsingenieure

Darstellung Querschnitte

Situation Bestand / vor Umbau - Engstelle Rössle



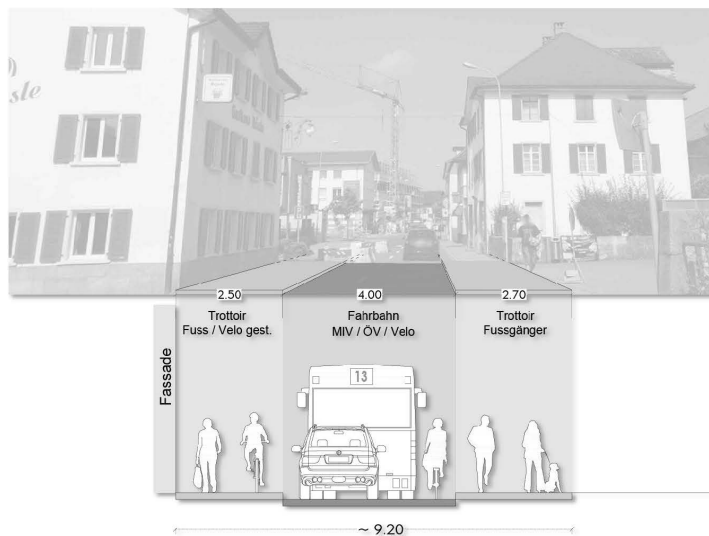
23

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrs**ingenieure**

Darstellung Querschnitte

Situation Planung / im Umbau - Engstelle Rössle



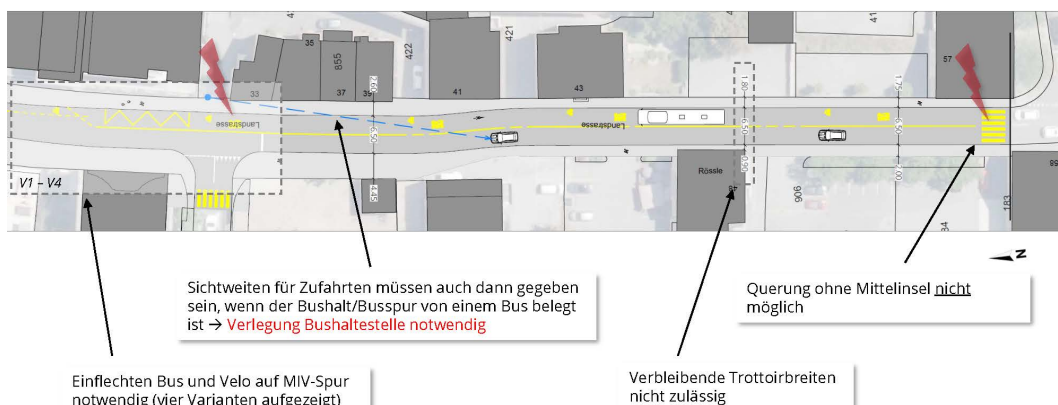
25

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrs**ingenieure**

Darstellung Querschnitte

am Beispiel einer Busspur in Richtung Zentrum – angelehnt an Situation Bestand



Hinweis

Fahrbahnbreite Entwurf:
3.50m MIV + 3.00m Busspur (eigentl. 3.50m für Busspur zu empfehlen)

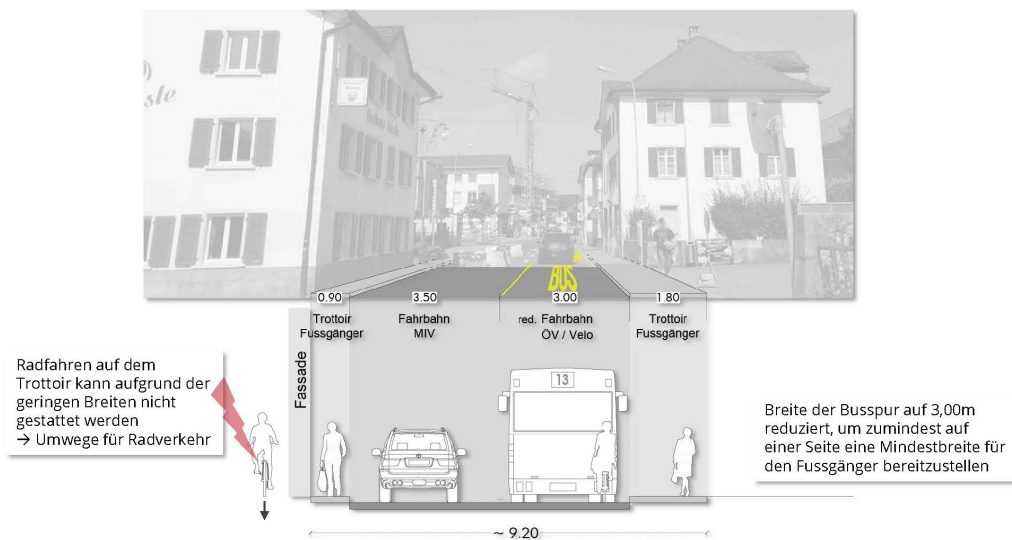
26

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrsingenieure

Darstellung Querschnitte

am Beispiel einer Busspur in Richtung Zentrum - Engstelle Rössle



27

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrsingenieure

Darstellung Querschnitte

am Beispiel einer Busspur in Richtung Zentrum - Einflechten Landstrasse / Steckergass



- Verlegung Bushaltestelle – gegenüber Rössle wie Bestand (aufgrund Freihalten von Sichtbermen für Zufahrten)
- Einflechten Bus und Velo auf MIV-Spur vor Knoten Steckergass
- Bus- und Radverkehr sind beim Einflechten vorrtrittsbelastet
- Zurückhalten MIV (Ampelanlage) vor Knoten Steckergass möglich (Busspur wird noch stärker verkürzt)
- Radfahren gegen die Einbahn (Radfahren auf Trottoir gestattet) nicht möglich
- Geringe Flächen sowie deutliche Umwege für den Langsamverkehr
- Lage der Bushaltestelle eingeschränkt – Geringe Flexibilität bei zukünftigen Planungen (Umstieg Ortsbus, Verlegung andere Haltestellen)

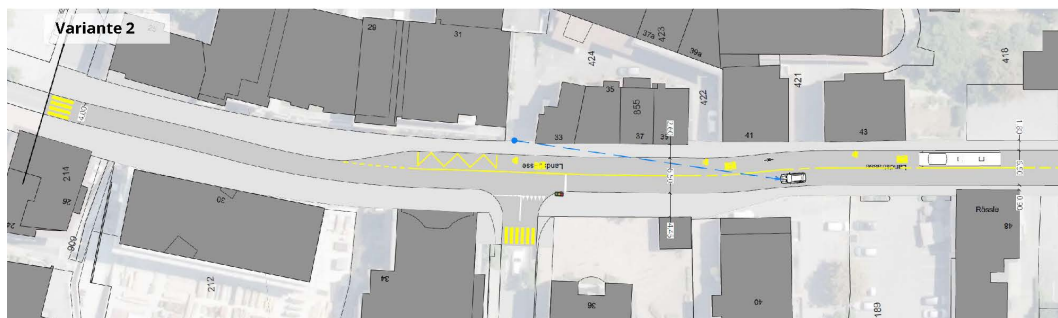
28

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrs**ingenieure**

Darstellung Querschnitte

am Beispiel einer Busspur in Richtung Zentrum – Einflechten Landstrasse / Steckergass



- Verlegung Bushaltestelle Richtung Norden (aufgrund Freihalten von Sichtbermen für Zufahrten)
 - Einflechten Bus und Velo auf MIV-Spur nach Knoten Steckergass (jedenfalls nicht im Knotenbereich)
 - Bus beim Einflechten „gefühl“ vortrittsbelastet (wird Lücke im MIV abwarten), Radverkehr vortrittsbelastet
 - Zurückhalten MIV (Ampelanlage) vor Knoten Steckergass möglich
 - Radfahren gegen die Einbahn (Radfahren auf Trottoir gestattet) nicht möglich
 - Queren der Fahrbahn (zwei Fahrstreifen in eine Richtung) für Fussgänger nicht möglich
 - Lage der Bushaltestelle eingeschränkt – Geringe Flexibilität bei zukünftigen Planungen (Umstieg Ortsbus, Verlegung andere Haltestellen)
- Geringe Flächen sowie deutliche Umwege für den Langsamverkehr

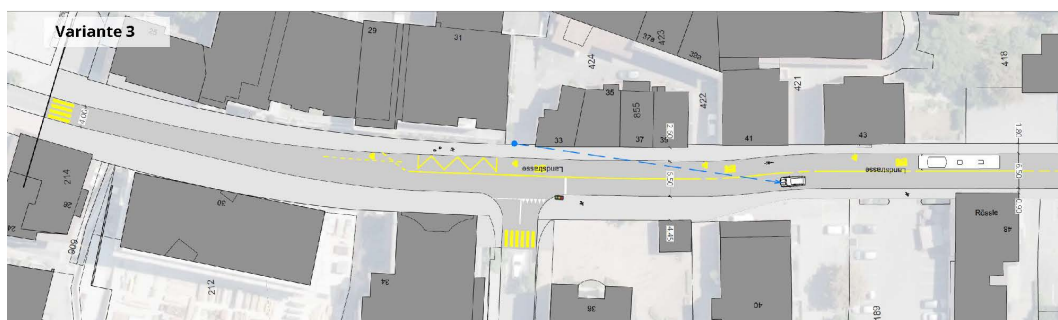
29

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrs**ingenieure**

Darstellung Querschnitte

am Beispiel einer Busspur in Richtung Zentrum – Einflechten Landstrasse / Steckergass



- Verlegung Bushaltestelle Richtung Norden (aufgrund Freihalten von Sichtbermen für Zufahrten)
 - Einflechten Bus und Velo auf MIV-Spur nach Knoten Steckergass (jedenfalls nicht im Knotenbereich)
 - Bus „gefühl“ vortrittsbelastet (wird Lücke im MIV abwarten); Radverkehr wird in dieser Variante eingeflochten
 - Zurückhalten MIV (Ampelanlage) vor Knoten Steckergass möglich
 - Radfahren gegen die Einbahn (Radfahren auf Trottoir gestattet) nicht möglich
 - Queren der Fahrbahn (zwei Fahrstreifen in eine Richtung) für Fussgänger nicht möglich
 - Lage der Bushaltestelle eingeschränkt – Geringe Flexibilität bei zukünftigen Planungen (Umstieg Ortsbus, Verlegung andere Haltestellen)
- Geringe Flächen sowie deutliche Umwege für den Langsamverkehr

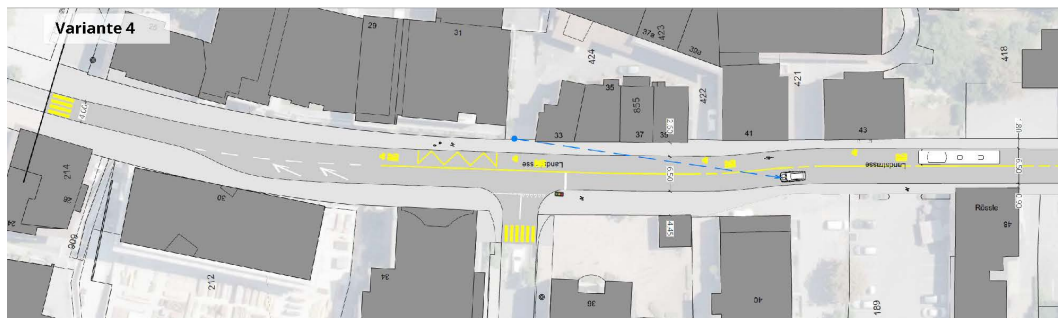
30

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 **verkehrsingenieure**

Darstellung Querschnitte

am Beispiel einer Busspur in Richtung Zentrum – Einflechten Landstrasse / Steckergass



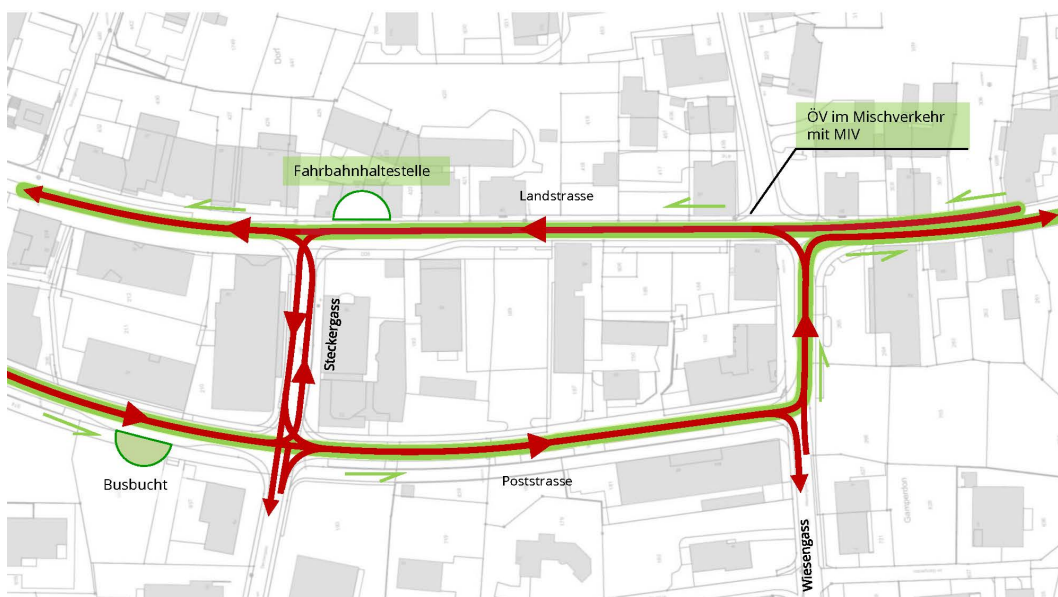
- Verlegung Bushaltestelle Richtung Norden (aufgrund Freihalten von Sichtbermen für Zufahrten)
 - Einflechten Bus und Velo auf MIV-Spur nach Knoten Steckergass (jedenfalls nicht im Knotenbereich)
 - Bus- und Radverkehr sind in dieser Variante vorrangsberechtigt
 - Zurückhalten MIV (Ampelanlage) vor Knoten Steckergass möglich
 - Radfahren gegen die Einbahn (Radfahren auf Trottoir gestattet) nicht möglich
 - Queren der Fahrbahn (zwei Fahrstreifen in eine Richtung) für Fussgänger nicht möglich
 - Lage der Bushaltestelle eingeschränkt – Geringe Flexibilität bei zukünftigen Planungen (Umstieg Ortsbus, Verlegung andere Haltestellen)
- Geringe Flächen sowie deutliche Umwege für den Langsamverkehr

31

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 **verkehrsingenieure**

Variante 0

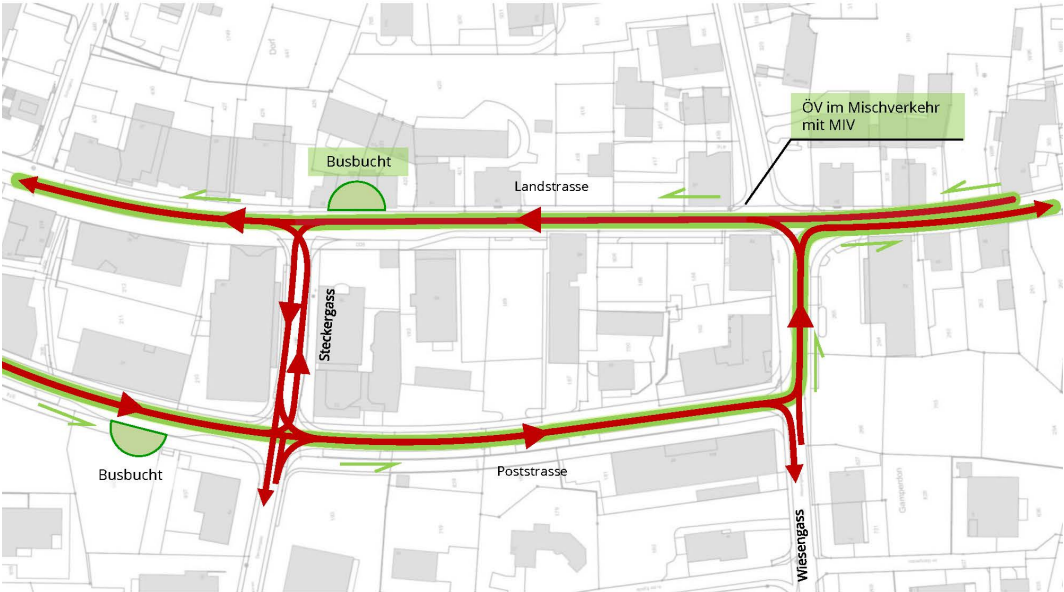


33

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrsingenieure

Variante 0.1

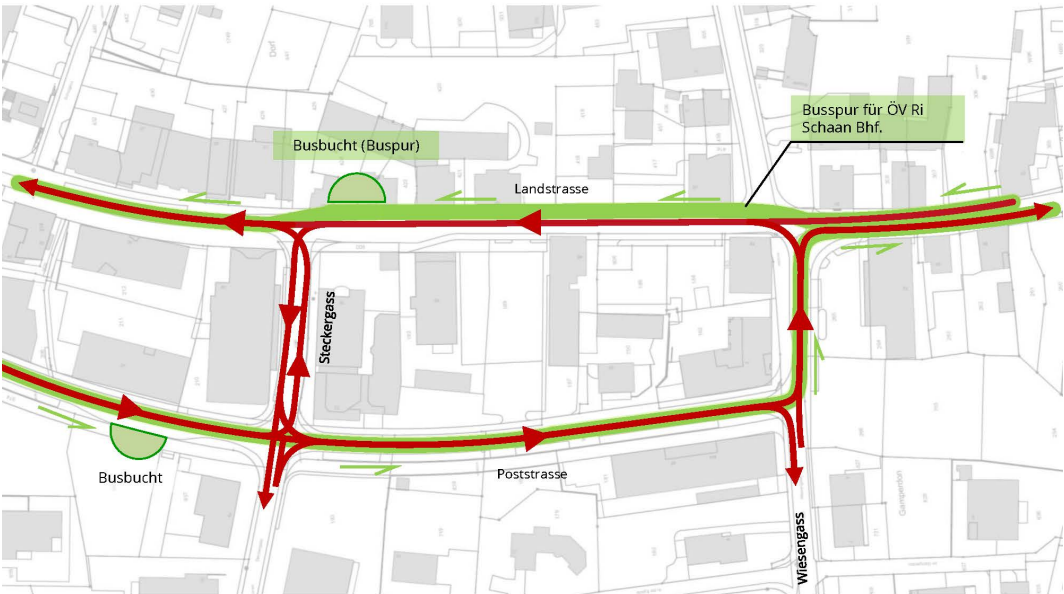


34

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrsingenieure

Variante 1

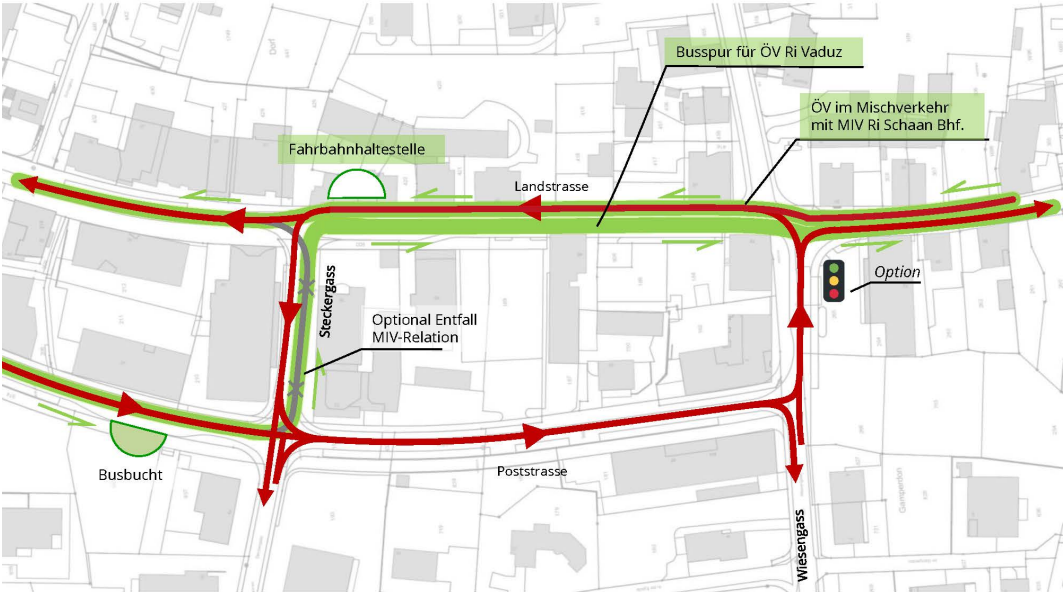


35

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 verkehrsingenieure

Variante 2

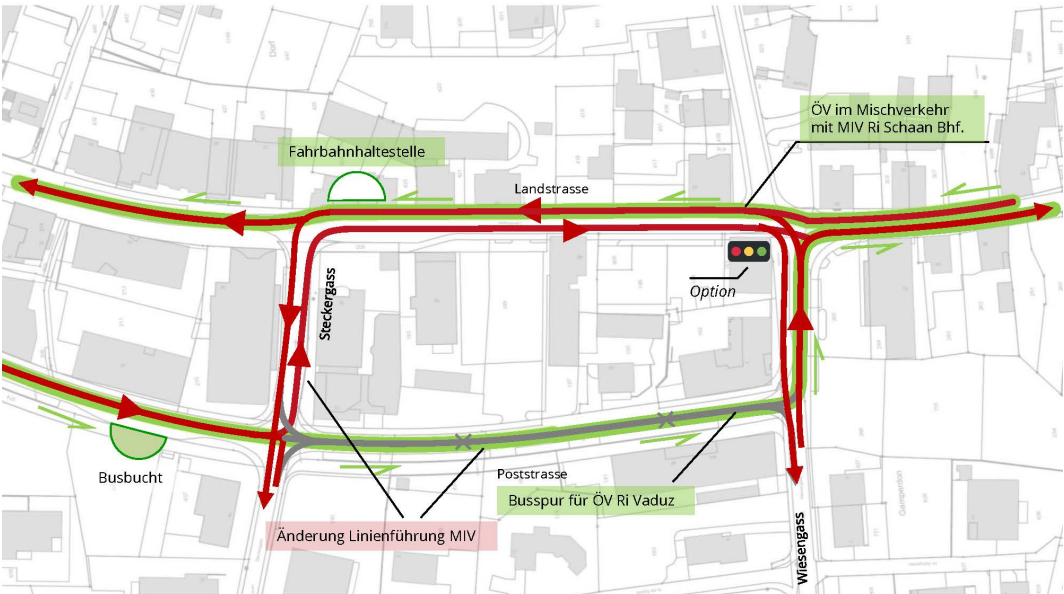


36

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

 verkehrsingenieure

Variante 3

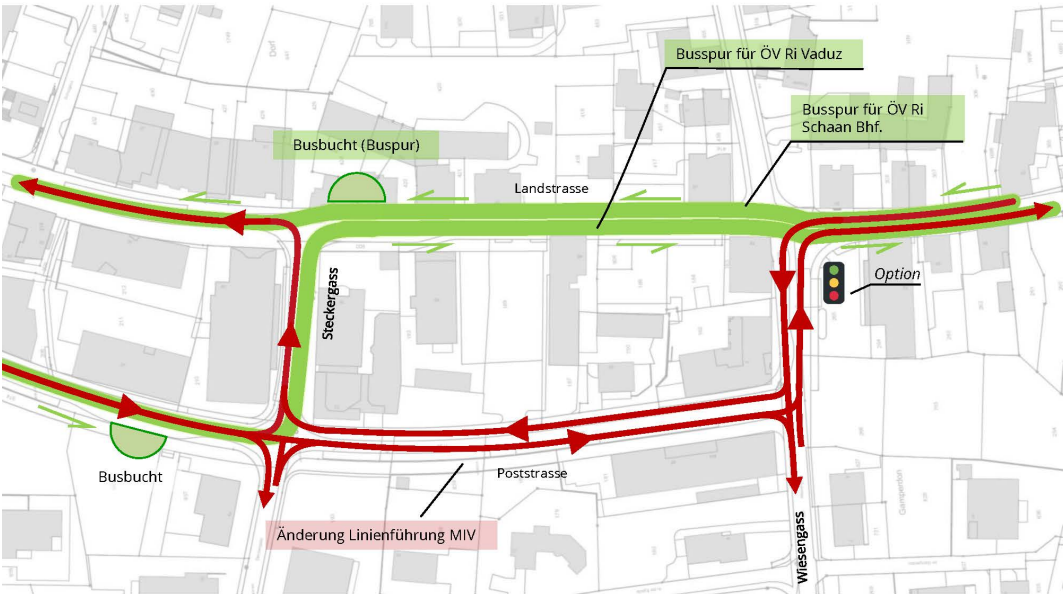


37

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrs**ingenieure**

Variante 4



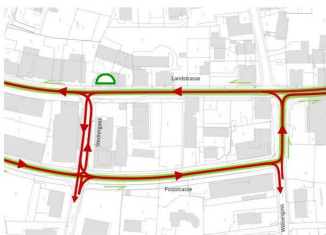
38

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER

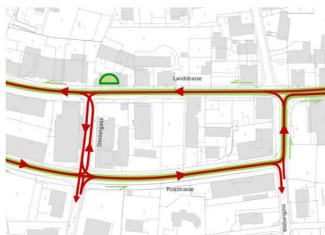

verkehrs**ingenieure**

Übersicht

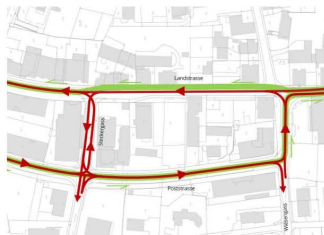
Variante 0



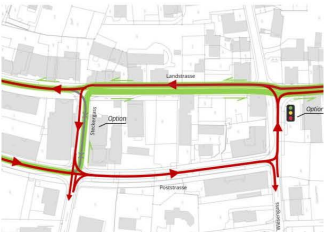
Variante 0.1



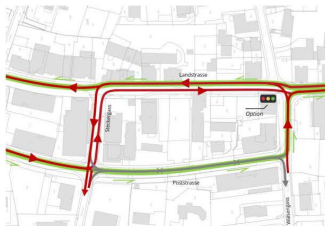
Variante 1



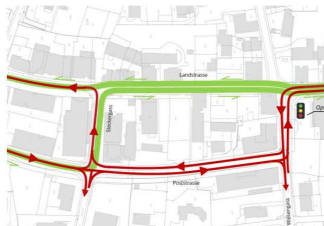
Variante 2



Variante 3



Variante 4

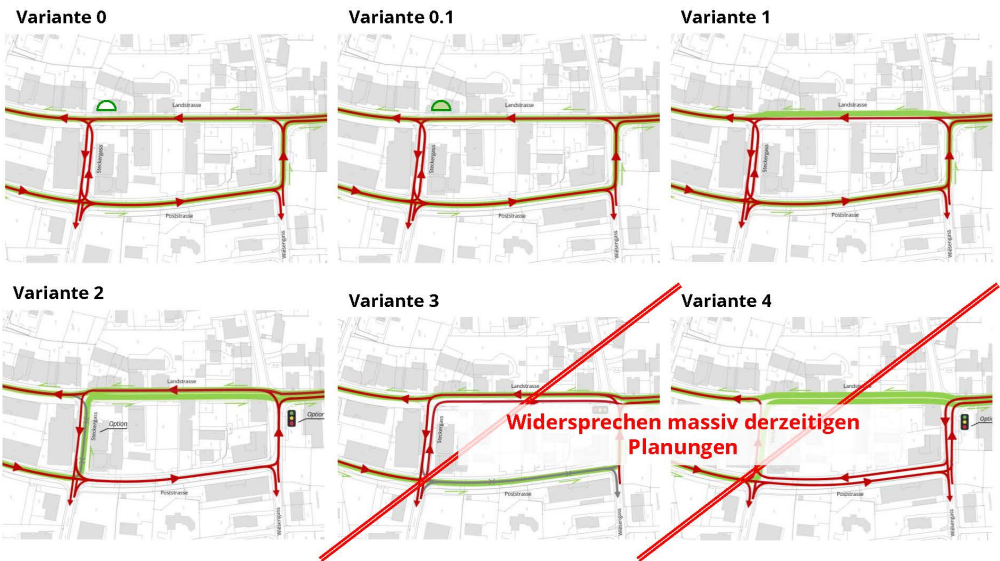


39

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER



Übersicht

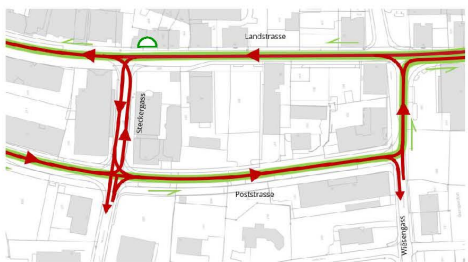


40

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER



Variante 0



- ÖV-Führung über Landstrasse und Poststrasse
- Im Mischverkehr mit MIV
- Keine eigene Busspur
- Haltestelle Zentrum Ri Schaan Bhf. als
Fahrbahnhaltestelle

Auswirkungen auf den Busbetrieb		Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer		Weitere Auswirkungen	
Ri Schaan	+ -	MIV	+ -	Kosten	+ -
Ri Vaduz	+ -	LV	++	Strassen- und Ortsbild	++
Busbetrieb Ri Schaan behält gesicherten Platz in der Kolonne		Keine Veränderung für MIV; Flächengewinn für LV, Verbesserung Aufenthaltsqualität, zusätzlich geringere Trennwirkung (Verbesserung Verkehrssicherheit usw.), Radfahren gegen Einbahn gestattet		Ohnehin Umbaukosten; eine Fahrspur → Verbesserung Ortsbild	

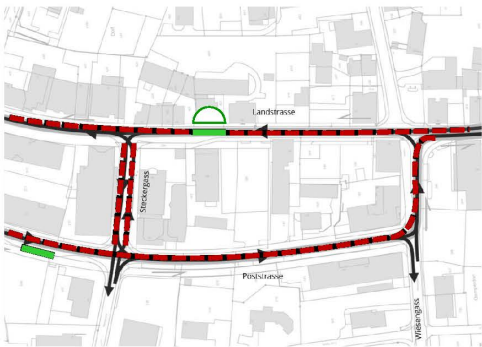
++ positive Auswirkungen +- neutrale/keine Auswirkungen -- negative Auswirkungen

42

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER



Variante 0



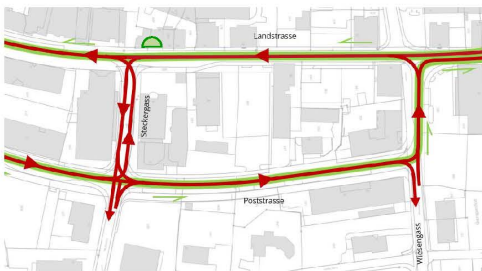
- Szenario „Kolonnenverkehr“**
- Kolonnenverkehr Landstrasse Ri Schaan Bhf.
 - Ausführung Haltestelle Zentrum in diesem Bereich als Fahrbahnhaltestelle
→ Bus behält gesicherten Platz in der Kolonne
 - Kolonnenverkehr Poststrasse Ri Vaduz
 - Bestehende Haltestelle (Busbucht)
→ Bus verliert Platz in der Kolonne

43

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER



Variante 0.1



- ÖV-Führung über Landstrasse und Poststrasse
- Im Mischverkehr mit MIV
- Keine eigene Busspur
- Haltestelle Zentrum Ri Schaan Bhf. als Busbucht

Auswirkungen auf den Busbetrieb		Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer		Weitere Auswirkungen	
Ri Schaan	--	MIV	+ -	Kosten	+ -
Ri Vaduz	+ -	LV	+ +	Strassen- und Ortsbild	+ +
Busbetrieb Ri Schaan wird verschlechtert → Bus verliert gesicherten Platz in der Kolonne		Keine Veränderung für MIV; Flächengewinn für LV, Verbesserung Aufenthaltsqualität, zusätzlich geringere Trennwirkung (Verbesserung Verkehrssicherheit usw.), Radfahren gegen Einbahn gestattet		Ohnehin Umbaukosten; eine Fahrspur → Verbesserung Ortsbild	

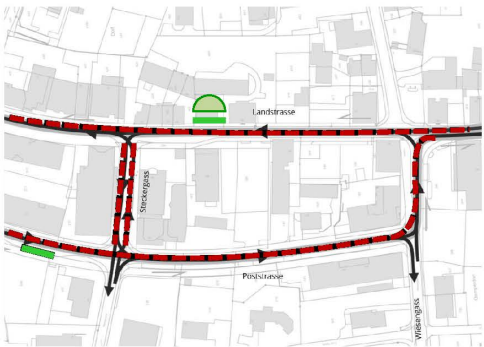
++ positive Auswirkungen +- neutrale/keine Auswirkungen -- negative Auswirkungen

44

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER



Variante 0.1



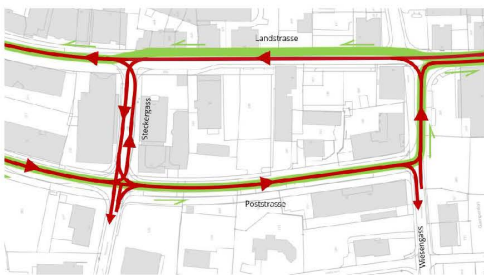
- Szenario „Kolonnenverkehr“**
- Kolonnenverkehr Landstrasse Ri Schaan Bhf.
 - Ausführung Haltestelle Zentrum in diesem Bereich als Busbucht
→ Bus verliert gesicherten Platz in der Kolonne
 - Kolonnenverkehr Poststrasse Ri Vaduz
 - Bestehende Haltestelle (Busbucht)
→ Bus verliert Platz in der Kolonne

45

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER



Variante 1



- Eigene Busspur Landstrasse Ri Schaan Bhf.
- Keine Veränderung der Linienführung (MIV)
- Anforderungen für Umsetzbarkeit:
Verknüpfung/Verflechtung Busspur Landstrasse jeweils Anfang und Ende

Auswirkungen auf den Busbetrieb		Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer		Weitere Auswirkungen	
Ri Schaan	+ -	MIV	+ -	Kosten	- -
Ri Vaduz	+ -	LV	- -	Strassen- und Ortsbild	+ -
Verbesserung Ri Schaan durch Busspur, Hst. in diesem Bereich verkürzt „Vorsprung“; keine Veränderung Busbetrieb Ri Vaduz		Keine Veränderung für MIV; Flächen für Fussgänger und Aufenthaltsbereiche sehr beengt, Trennwirkung für LV, Busspur kann evtl. von Rad mitbenützt werden Queren für den Fussgänger kaum/nicht möglich		Höhere Umbaukosten (Kosten-Nutzen?); Zwei Fahrspuren → Ortsbild wie Bestand	

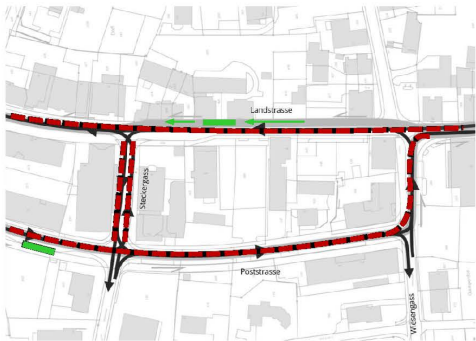
++ positive Auswirkungen +- neutrale/keine Auswirkungen -- negative Auswirkungen

46

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER



Variante 1



Szenario „Kolonnenverkehr“

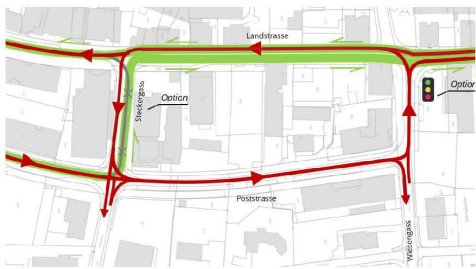
- Kolonnenverkehr Landstrasse Ri Schaan Bhf.
- Bus kann ca. 150m an Kolonne vorbeifahren
- Halt in der Busspur bei der Hst. Zentrum
→ Relativierung des „Vorsprungs“ gegenüber dem MIV
- Kolonnenverkehr Poststrasse Ri Vaduz
- Bestehende Haltestelle (Busbucht)
→ Bus verliert Platz in der Kolonne

47

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER



Variante 2



- Eigene Busspur Steckergass und Landstrasse Ri Vaduz
- Veränderung der Linienführung (MIV) – Option Steckergass
- Anforderungen für Umsetzbarkeit:
Verknüpfung/Verflechtung Busspur Steckergass Anfang und Landstrasse Ende

Auswirkungen auf den Busbetrieb		Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer		Weitere Auswirkungen	
Ri Schaan	+ -	MIV	- -	Kosten	- -
Ri Vaduz	+ +	LV	+ -	Strassen- und Ortsbild	+ -
Busbetrieb Ri Schaan abhängig von Hst.-Ausgestaltung Verbesserung Ri Vaduz -> entspricht jedoch nicht kritischer Relation		MIV-Relation Steckergass Ri Landstr. entfernt; Flächen für Fussgänger und Aufenthaltsbereiche sehr beengt, Trennwirkung für LV, Busspur kann evtl. von Rad mitbenützt werden		Höhere Umbaukosten (Kosten-Nutzen?); Zwei Fahrspuren → Ortsbild wie Bestand	

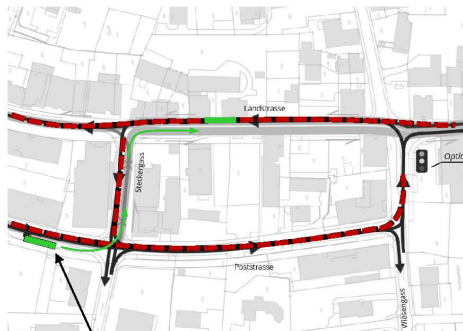
++ positive Auswirkungen +- neutrale/keine Auswirkungen -- negative Auswirkungen

48

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrsingenieure

Variante 2



Vorteil für Busverkehr Richtung Vaduz könnte auch durch eine Fahrbahnhaltestelle anstelle einer Busbucht erreicht werden.

Szenario „Kolonnenverkehr“

- Kolonnenverkehr Landstrasse Ri Schaan Bhf.
- Haltestelle Zentrum als Fahrbahnhaltestelle
→ Bus behält Platz in der Kolonne
- Kolonnenverkehr Poststrasse Ri Vaduz
- Bestehende Haltestelle (Busbucht)
→ Bus verliert Platz in der Kolonne
- Nach Knoten Poststr./Steckergass kann Bus ca. 215m an Kolonne vorbeifahren
- Zusätzlich gibt es die Option, den MIV in der Wiesengass weiter zurückzuhalten (Änderung Vortritt zugunsten ÖV auch ohne Option notwendig)

49

4814 SCHAAN BUSSPUR ST.PETER


verkehrsingenieure

Beurteilung

Direkter Vergleich **Variante V0 und V0.1**

- V0 – Busführung im Mischverkehr mit MIV / Haltestelle Zentrum als Fahrbahnhaltestelle
 - V0.1 – Busführung im Mischverkehr mit MIV / Haltestelle Zentrum als Busbucht
- Ausgestaltung der Haltestelle ausschlaggebend: Bei V0 kann der Platz bei Kolonnenverkehr gesichert behalten werden → Empfehlung V0

Direkter Vergleich **Variante V0 und V1**

- V0 – Busführung im Mischverkehr mit MIV / Haltestelle Zentrum als Fahrbahnhaltestelle
 - V1 – Busführung auf Busspur Richtung Norden / Haltestelle Zentrum auf Busspur
- Der Vorteil einer Busspur auf ca. 150m gegenüber keiner eigenen Busspur mit Fahrbahnhaltestelle ist nicht ausschlaggebend
→ Empfehlung V0

51

Beurteilung

Direkter Vergleich **Variante V0 und V2**

- V0 – Busführung im Mischverkehr mit MIV / Haltestelle Zentrum als Fahrbahnhaltestelle
 - V2 – Busführung nach Norden im Mischverkehr / Haltestelle Zentrum als Fahrbahnhaltestelle / Busführung nach Süden auf Busspur
- In der V2 könnte der Busbetrieb Richtung Vaduz – mit dem Entfall einer MIV-Relation und Pfortnerung – evtl. verbessert werden. Betreffend Erreichung Anschlüsse und Verkehrsmenge in der Spitzenstunde ist dies aber nicht die ausschlaggebende Relation.
- Empfehlung V0



52

Weitere Aspekte

- V0 beinhaltet entscheidende Vorteile für den Langsamverkehr
 - Enormer Flächengewinn
 - Verbesserung Aufenthaltsqualität
 - Vergrößerung Warteflächen für Haltestellen
 - geringere Trennwirkung
 - Radfahren gegen die Einbahn auf Trottoir gestattet usw.
- Die zusätzlichen Kosten für eine Busspur sowie die Auswirkungen auf das Strassen- und Ortsbild stehen daher ebenfalls nicht für eine Umsetzung einer Busspur in diesem betrachteten Perimeter – unabhängig der Richtung.

53

Fazit / Zusammenfassung

Im vorliegenden Dossier ist geprüft worden, ob eine Busspur im betrachteten Bereich St. Peter Sinn machen kann und welche Konsequenzen damit verbunden sind. Dazu sind vier Varianten für den Busbetrieb aufgezeigt und anschliessend beurteilt worden.

Festzuhalten ist, dass eine mögliche neue Busspur – unabhängig der Richtung – für den Betriebsablauf im ÖV keine gesicherten oder wesentliche Vorteile bringt, aber jedenfalls grosse Nachteile für den Langsamverkehr, für die Qualitäten im öffentlichen Raum und das Ortsbild.

Wesentliche Aspekte sind:

- Die erforderliche Breite für zwei Fahrstreifen (Busspur / MIV-Spur) lässt nur minimale Flächen für den Fussverkehr übrig (Engstelle mit ~0.90m für den Fussverkehr). Weiters ergeben sich räumliche Erfordernisse für das Einflechten in die MIV-Spur.
- Das Befahren des Trottoirs mit dem Fahrrad (Velo gestattet) ist aufgrund der geringen Trottoirbreiten nicht mehr möglich, damit auch kein Radfahren gegen die Einbahn (bedeutet Umwege für den Radverkehr über Alternativrouten).
- Ein freies Queren einer Fahrbahn mit 2 Fahrstreifen in einer Richtung ist für Fussgänger nicht möglich, Querungsstellen (z.B. Schutzwege) sind nur mit einer Mittelinsel gestattet. Die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger sind daher sehr beschränkt und es ergeben sich grosse Umwege, zudem entstehen hohe Verkehrssicherheitsdefizite.
- Qualitäten im öffentlichen Raum gehen verloren und das Ortsbild wird beeinträchtigt, die Trennwirkung verstärkt.
- Die erforderlichen Sichtweiten der zahlreichen Zufahrten erschweren die Positionierung der Bushaltestellen in der Busspur.
- Um den MIV im Zentrum flüssig und damit den ÖV störungsfrei zu halten, ist im angestrebten Verkehrssystem Schaan für die Buspriorisierung eine Dosierung des MIV bereits an den Siedlungsrändern inkl. langfristig erforderlicher Entlastungsstrasse vorgesehen.
- Eine Priorisierung des Busbetriebs in der Siedlung kann u.a. mittels Fahrbahnhaltestellen erreicht werden.

54

Dabei werden insbesondere die folgenden Punkte erwähnt:

- Während der S-Bahn-Diskussion gab es von gewissen Seiten Aussagen im Sinne von "mit dieser Busspur wäre die Verkehrsproblematik im ganzen Lande gelöst", was als "Angriff" auf die Gemeinde Schaan angesehen werden kann.
- Richtig sind im Zentrum der Dörfer, wo kein Platz für eine Busspur vorhanden ist, die angeführten Fahrbahnhaltestellen. Die Liemobil hat sich jedoch damals vehement für die Haltebuchten an der Poststrasse ausgesprochen, obwohl diese in einigen Jahren wieder verlegt werden soll.
- Die Verfasser dieser Studie sind bewusst vorsichtig in ihrer Wortwahl. Die Ergebnisse sind aber eindeutig und stützen die Haltung der Gemeinde Schaan.
- Die Studie ist der Liemobil vorgestellt worden. Für die Liemobil ist das Thema Busspur nicht mehr aktuell. Es wird vom jetzigen Verwaltungsrat festgehalten, dass sich vor allem der damalige VR-Vizepräsident sehr stark für eine Busspur eingesetzt hat. Die Haltung der Gemeinde und die Aussagen der Studie seien nachvollziehbar und richtig. An dieser Besprechung wurde auch festgehalten, dass neben den Liemobil und dem Gemeinderat das ABI und via Protokoll auch die Öffentlichkeit informiert werde.
- Das ABI wurde informiert und hat sich bedankt, die Meinung des ABI ist die gleiche wie diejenige der Gemeinde Schaan. Die Studie ist belegt und nachvollziehbar.

Informationen

1. Steckergass Höhe LKW / Abbrucharbeiten LLB-Gebäude

Die Abbrucharbeiten LLB-Gebäude und die damit verbundene Sperrung der Steckergass Höhe LKW sollten bis Ende April beendet sein. Dann wird auch die Parkierung entlang der Landstrasse eingestellt. Die Tiefgarage wird im 3. Untergeschoss geflutet (Gewicht wegen des Grundwasserdruckes), das 1. und 2. Untergeschoss stehen dann wieder für die Handwerker zur Verfügung.

2. Kanalbrücke Alte Zollstrasse

Ein Gemeinderat teilt mit, er sei von verschiedenen Personen angefragt worden, dass es doch schade sei, könne man hier nicht mehr den Kanal queren, ob nicht eine Holzbrücke o.ä. machbar wäre.

Dies wird verneint. Das Projekt wurde damals dem Gemeinderat vorgelegt und von diesem genehmigt. Eine Brücke ist wegen der Hochwassergefahr nicht möglich. Zudem wurden in der Nähe des Rheindamms zusätzliche Parkplätze erstellt. Fussgänger und Radfahrer können via Hennafarm zum Fussballplatz etc. gelangen, und auch das kurze Stück auf dem Trottoir entlang der Zollstrasse ist zumutbar.

Schaan, 06. Mai 2021

Gemeindevorsteher Daniel Hilti:
