

Protokollauszug

des Gemeinderates

Vom 11. Mai 2022, 18.00 bis 20.15 Uhr
Gemeindehaus, Sitzungszimmer

Amtsperiode 2019/2023

ANWESEND : Vorsitz: Johannes Hasler, Vorsteher
Dagmar Gadow, Alfred Hasler, Thomas Hasler,
Barbara Kind, Nora Meier, Christian Näff, Mi-
chael Näscher, Andreas Oehri

PROTOKOLL : Siegfried Elkuch, Gemeindesekretär

Traktanden

Genehmigung des Protokolls

Genehmigung des Protokolls und des Öffentlichen Protokolls der 5. Sitzung vom 13. April 2022.

Beschluss: einstimmig genehmigt

Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept Liechtenstein, Vernehmlassung

Die Liechtensteiner Strasseninfrastruktur stösst vor allem zu den Hauptverkehrszeiten zunehmend an die Kapazitätsgrenze. Es kommt regelmässig zu Rückstaus sowie Verspätungen und Anschlussbrüchen im öffentlichen Verkehr (ÖV). Aufgrund der steigenden Bevölkerungs- und insbesondere den steigenden Arbeitsplatzzahlen wird künftig auch das Mobilitätsbedürfnis sowie das Verkehrsaufkommen auf dem Liechtensteiner Strassennetz noch weiter zunehmen.

Das Mobilitätskonzept 2030, welches von der Regierung genehmigt und vom Landtag zur Kenntnis genommen wurde, beinhaltet mit der Massnahme 1.04 eine Neuaufgabe des Busbevorzugungskonzepts. Das Busbevorzugungskonzept wurde vom Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) sowie dem Amt für Tiefbau und Geoinformation

(ATG) zusammen mit Vertretern der Gemeinden, der LIEmobil sowie dem begleitenden Fachbüro «Metron Verkehrsplanung» ausgearbeitet.

Als erster Arbeitsschritt wurde eine umfassende Grundlagenanalyse vorgenommen. Einerseits wurden die künftigen Planungen und Schlüsselprojekte von Seiten des Landes und der Gemeinden zusammengetragen (Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030, Neubau Landesspital, Umnutzung bisheriges Spitalareal, Neubau/Ausbau Schulzentren Unterland II und Mühleholz, Arbeitsplatzwachstum in Triesen, Vaduz und Gamprin-Bendern u. a. m.). Andererseits erfolgte für alle Liechtensteiner Buslinien eine Auswertung der Verspätungsdaten (2019) und für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurden die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten (2019) auf dem Liechtensteiner Strassennetz anhand von TomTom-Daten analysiert. Ein spezielles Augenmerk musste hierbei auf Baustellenbereiche und absichtlich in die Fahrpläne einberechnete Zeitpuffer gerichtet werden.

Auf dieser Grundlage sowie basierend auf den Ortskenntnissen der Arbeitsgruppe konnten anschliessend 21 Schwachstellen auf dem Liechtensteiner Strassennetz identifiziert und entweder der ersten oder zweiten Priorität zugewiesen werden. Während für die Schwachstellen der ersten Priorität in den nachfolgenden Arbeitsschritten konkrete Massnahmen ausgearbeitet wurden, wurde bei den Schwachstellen der zweiten Priorität gegenwärtig kein unmittelbarer Handlungsbedarf festgestellt.

Als zweiter Arbeitsschritt wurde ein Zielsystem erstellt. Dieses basiert einerseits auf den übergeordneten Zielen und Strategien für die Entwicklung des Busverkehrs in Liechtenstein aus dem Mobilitätskonzept 2030 und andererseits auf den Diskussionen im Rahmen des 1. Forums. Es wurden Ziele und Indikatoren für die Bereiche «Busbetrieb» (hohe Zuverlässigkeit ÖV, hohe Attraktivität ÖV), «weitere Verkehrsteilnehmende» (ausreichende Funktionsfähigkeit MIV, attraktive Führung Fuss- und Radverkehr, hohe Sicherheit) und «Weitere Auswirkungen» (geringer Flächen-/Energieverbrauch, Orts- und Stadtbildverträglichkeit, Kosten-Nutzen-Verhältnis, technische Realisierbarkeit) formuliert.

Im nachfolgenden dritten Arbeitsschritt erfolgte schliesslich die Entwicklung eines breiten Fächers an möglichen Busbevorzugungsmassnahmen für die eruierten Schwachstellen der ersten Priorität. In Betracht gezogen wurden sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische Massnahmen auf der Strecke (z. B. bauliche Busspur, Verkehrsdosierung durch Pfortnerung), an Knoten (z. B. (optimierte) LSA-Regelung mit Busbevorzugung, Kreisel mit LSA) oder an den Haltestellen (z. B. Haltestellen ohne Überholmöglichkeit, Anordnung von Fussgängerübergängen hinter der Bushaltestelle). Für Haltestellen ohne Überholmöglichkeiten wurde zudem festgelegt, dass zuerst jeweils ein Versuchsbetrieb (z. B. mit Baustellenmarkierungen) mit Wirkungsanalyse durchgeführt und danach über die definitive Realisierung oder über das Verwerfen der Massnahme entschieden werden soll. Es soll jeweils auch untersucht werden, zu welchen Tageszeiten das Einschränken der Überholbarkeit zweckmässig ist.

Die Arbeitsgruppe nahm für jede Massnahme des Massnahmenfächers anschliessend eine technische Bewertung anhand des vorgängig definierten Zielsystems vor, um für jede Schwachstelle die Bestvarianten eruierten zu können, welche weiterverfolgt werden sollen. In Absprache mit den betroffenen Gemeinden wurden zudem Empfehlungen für das weitere Vorgehen formuliert.

Im Zuge des vierten Arbeitsschrittes wurden die einzelnen weiterzuverfolgenden Massnahmen bzw. Bestvarianten je Schwachstelle zu einem landesweiten Gesamtkonzept zusammengeführt. Hierzu wurde der Leidensdruck je Schwachstelle untersucht (zusammen mit Busbetreiber und Gemeinden) und die möglichen Realisierungshorizonte

der Busbevorzugungsmassnahmen eingeschätzt (zusammen mit Gemeinden). Die weiterzuverfolgenden Busbevorzugungsmassnahmen wurden einer der vier Umsetzungskategorien «Sofortmassnahme», «1. Paket», «2. Paket» oder «3. Paket» zugewiesen.

Die Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts wurde basierend auf den derzeitigen Gegebenheiten erarbeitet. Da sich das Verkehrsgeschehen auf dem Liechtensteiner Strassennetz auch in Zukunft laufend weiterentwickelt, wird zu gegebener Zeit eine Aktualisierung des vorliegenden Busbevorzugungskonzepts angezeigt sein. Die Planungssicherheit für die erarbeiteten Busbevorzugungsmassnahmen nimmt deshalb mit zunehmendem Realisierungs-horizont bzw. je Massnahmenpaket laufend ab. Im Zuge einer künftigen Aktualisierung des Busbevorzugungskonzepts werden auch alle Schwachstellen der 2. Priorität wieder aufgegriffen und geprüft.

Stellungnahme der Gemeinde

Die Gemeinde Gamprin begrüsst das gewählte Vorgehen zur Umsetzung der Massnahme 1.04 des Mobilitätskonzepts 2030 sowie die im Grundsatz aufgezeigten Massnahmen. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden wird auf die Notwendigkeit einer möglichst zeitnahen Umsetzung der Sofortmassnahmen als wichtigen ersten Schritt hingewiesen. Bezugnehmend auf die aufgezeigten Massnahmen auf unserem Hoheitsgebiet möchten wir nachfolgende Anmerkungen anbringen:

- Die TomTom-Geschwindigkeitsprofile zeigen unseres Erachtens die Stelzagass bzw. Jedergass und nicht die für den Busverkehr relevante Nebenstrasse Badäl (vgl. S. 8 ff Anhang zum Schlussbericht).
- Die auf der Übersichtskarte auf Seite 25 des Anhangs zum Schlussbericht aufgezeigte „Geschwindigkeitsreduktion“ auf der Hauptstrasse „Schaaner Strasse“ in Südliche Richtung dürfte auf eine temporäre Baustelle zurückzuführen sein.
- Die in Bendern aufgezeigten Schwachstellen sind bekannt und werden im Zuge des gemeinsamen Projektes „Verkehrslösung Bendern“ aktuell umfassend angegangen, wobei die definitive Linienführung inkl. Busspuren, Busbuchten und dgl. aktuell konkretisiert werden.
- Var. 1.3 „Fahrbahnhaltestelle ohne Überholmöglichkeit Gamprin, Stelzgass“ wird auch mittelfristig wegen des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens nicht gesehen (vgl. Seite 36 Anhang zum Schlussbericht).

Antrag: Der Gemeinderat beschliesst:

a) Der vorliegende «Schlussbericht zum Busbevorzugungskonzept Liechtenstein» inkl. Anhang wird zur Kenntnis genommen.

b) Es wird die erwähnte Stellungnahme abgegeben.

Beschluss: einstimmig genehmigt

Bodenkaufangebot Grundstück Nr. 817, Beschlussfassung

Der Gemeinde Gamprin ist das Grundstück Nr. 817 mit einer Fläche 389 m² (davon entfallen 387 m² auf Wald und 2 m² auf W2-Boden) im Gebiet „Stighala“ zum Kauf angeboten worden. Der Gemeinderat hat in den vergangenen Jahren bei sich bietender Gelegenheit immer wieder Waldkäufe getätigt und gerade erst im Januar 2021 diesen Grundsatz in einem Beschluss erneuert: „Bei sich bietenden Möglichkeiten soll die Gemeinde zukünftig Eigentümern von Grundstücken der Zone „Waldgebiet“ jeweils ein Kaufangebot auf Basis einer gesamtheitlichen Waldwertschätzung unterbreiten. Der Kaufvertrag ist in der Folge zur abschliessenden Behandlung dem Gemeinderat vorzulegen.“

Antrag: Der Gemeinderat fasst folgenden Beschluss:

Dem Kauf des Grundstücks Nr. 817 im Gebiet „Stighala“ mit einem grundbücherlichen Ausmass von 389 m², wovon 387 m² in die Waldzone und 2 m² in die W2-Zone fallen, wird zugestimmt. Der Kaufpreis von CHF 2'950.- (zuzüglich sämtlicher Nebenkosten) wird genehmigt.

Beschluss: einstimmig genehmigt
(Barbara Kind im Ausstand)

Organistendienst / Kooperation mit der Gemeinde Triesen

An der Sitzung vom 15. Dezember 2021 wurde der Gemeinderat darüber in Kenntnis gesetzt, dass der Organistendienst in der Pfarrkirche Bendern während des ersten Quartals 2022 überbrückungs- und probeweise im Verbund mit der Gemeinde Triesen durch die Gebrüder Gero und Veit Pitlok absolviert werden soll. Beide sind bereits in Triesen als ausgebildete Organisten tätig, möchten jedoch schon seit längerem ihr Arbeitspensum aufstocken.

Inzwischen haben sich die Organisten in Bendern und Triesen bestens arrangiert, die beiden Pfarrer sind mit den Leistungen sehr zufrieden und auch die diesbezüglichen administrativen Belange zwischen den beiden Verwaltungen konnten in den nunmehr 4 Monaten einfach und reibungslos abgewickelt werden. Während Gero Pitlok in Triesen Hauptorganist ist, nimmt diese Rolle in Gamprin sein Bruder Veit ein, unter gegenseitiger Stellvertretung.

Nachdem auf die im Dezember veröffentlichte Stellenausschreibung in den Landesmedien keine passende anderweitige Bewerbung eingegangen ist, steht nun eine Fortführung dieser bisher einwandfreien Zusammenarbeit zur Diskussion.

Nach der seit Jahren bewährten Forstgemeinschaft und der kürzlich mit denselben Gemeinden gegründeten Seniorenkoordination hat Gamprin nun die Chance, hinsichtlich des Organistendienstes mit Triesen eine weitere Kooperation einzugehen und damit im Sinne des Gemeindeleitbilds „Kompass 2032“ die Ressourcen gezielt zu bündeln.

Antrag: Der Gemeinderat nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und stimmt der Kooperation mit der Gemeinde Triesen hinsichtlich

des Organistendienstes durch die Gebrüder Veit und Gero Pitlok zu.

Per 1.6.2022 werden Veit Pitlok als Hauptorganist und Gero Pitlok als Aushilfsorganist, unter jeweiliger Vertretung in der Gemeinde Gamprin, angestellt.

Die Details bezüglich der Anstellungsbedingungen werden auf Verwaltungsebene zwischen den Gemeinden Triesen und Gamprin geregelt.

Beschluss: einstimmig genehmigt

Gamprin, den 12. Mai 2022

GEMEINDEVORSTEHUNG GAMPRIN



Johannes Hasler, Gemeindevorsteher

