

Neues Verkehrsregime im Ortszentrum

Verkehrstechnische und ortsbauliche Sanierung des Schaaner Zentrums soll in Angriff genommen werden

Die verkehrstechnische und ortsbauliche Sanierung des Ortszentrums, verbunden mit einer Neuordnung von überbauungsfeindlichen Parzellenstrukturen, ist seit langem das Hauptanliegen der Schaaner Verkehrs- und Ortsplanung. Ausgehend vom Kernbereich um das Postgebäude wollen Gemeinde und Land nun gemeinsam das ehrgeizige Projektvorhaben schrittweise realisieren.

Manfred Öhri

Nach Jahren der Vorbereitung verfügt die Gemeinde Schaan nunmehr über rechtlich abgesicherte Planungsinstrumente für die künftige Ortsentwicklung im Dorfkern. Gemäss einem soeben veröffentlichten Situationsbericht der Regierung an den Landtag sind die vorliegenden Planunterlagen bereits so detailliert und aussagekräftig, dass sie ohne grössere Ergänzungen für die Einreichung von Projektbewilligungen herangezogen werden können.

Projekt «Bereich Nord»

Als ersten Schritt in diese Richtung haben Regierung und Gemeindebehörde inzwischen das Einzelprojekt «Bereich Nord» des Richtplanes genehmigt

und damit die notwendige Rechtsgrundlage für die Einleitung des Landerwerbsverfahrens und die nachfolgende Umsetzung des Bauvorhabens geschaffen. Dieser am Anfang einer längerfristig angelegten Neugestaltung stehende Projektierungsabschnitt umfasst das zwischen Postgebäude, Bahnhofstrasse und Feldkircher Strasse liegende Gebiet. Die Schwerpunkte der dort vorgesehenen baulichen Aktivitäten sind:

● **Tiefgarage:** Beim Erweiterungsbau des Postgebäudes fehlen noch 42 Parkplätze, die vom Land bereitgestellt werden müssen. Nach einer ersten Studie erweist sich der Bau einer Tiefgarage mit 80 Parkplätzen östlich des Postgebäudes als sinnvoll und machbar. Ob und wie weit sich die Gemeinde und andere Interessenten an der Trägerschaft der restlichen 38 Plätze beteiligen wollen, wird demnächst Gegenstand von Verhandlungen sein.

● **Busbahnhof:** Der neue Busbahnhof (mit 7 Stellplätzen für Linienbusse) soll als Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr direkt über der Tiefgarage entstehen. Ausstattungsmässig ist vorgesehen, dass der Busplatz aus Komfortgründen überdacht wird. Zusätzlich wird geprüft, ob Teilbereiche des neuen

Busbahnhofs mit Hochbauten versehen werden sollen. Die Bauherrschaft wie auch die Finanzierung sollen gesamthaft dem Land übertragen werden.

● **Verkehrsanlagen:** Als Strassenneubau soll eine rund 200 Meter lange Verbindungsspanne Feldkircher Strasse – Bänderer Strasse – Bahnhofstrasse realisiert werden. Sie bildet zusammen mit der Bahnhof- und der Feldkircher Strasse einen grossräumigen Kreisverkehr, der im Einbahnsystem betrieben wird. Zugleich wird ein Teilstück der Bänderer Strasse aufgelassen und zur weiteren Verwendung (Überbauung etc.) freigegeben. Die gesamte Lindenkreuzung wird tiefgreifend umgebaut und die Fläche für den fließenden Verkehr drastisch reduziert. An der Bahnhofstrasse werden gestalterische Begleitmassnahmen getroffen. Sämtliche Strassen im neu entstehenden Einbahnring weisen eine Fahrbahnbreite von 4 Metern auf und verfügen über beidseitig angelegte Fuss- und Radwege von je 3,25 Meter Breite.

9 Mio. für Landerwerb

Zur Realisierung dieser Bauvorhaben (in drei Etappen) muss vorerst allerdings der notwendige Boden beschafft werden. Die Landerwerksaktivitäten seien äusserst komplex und erforderten einen grossen verhandlungs-

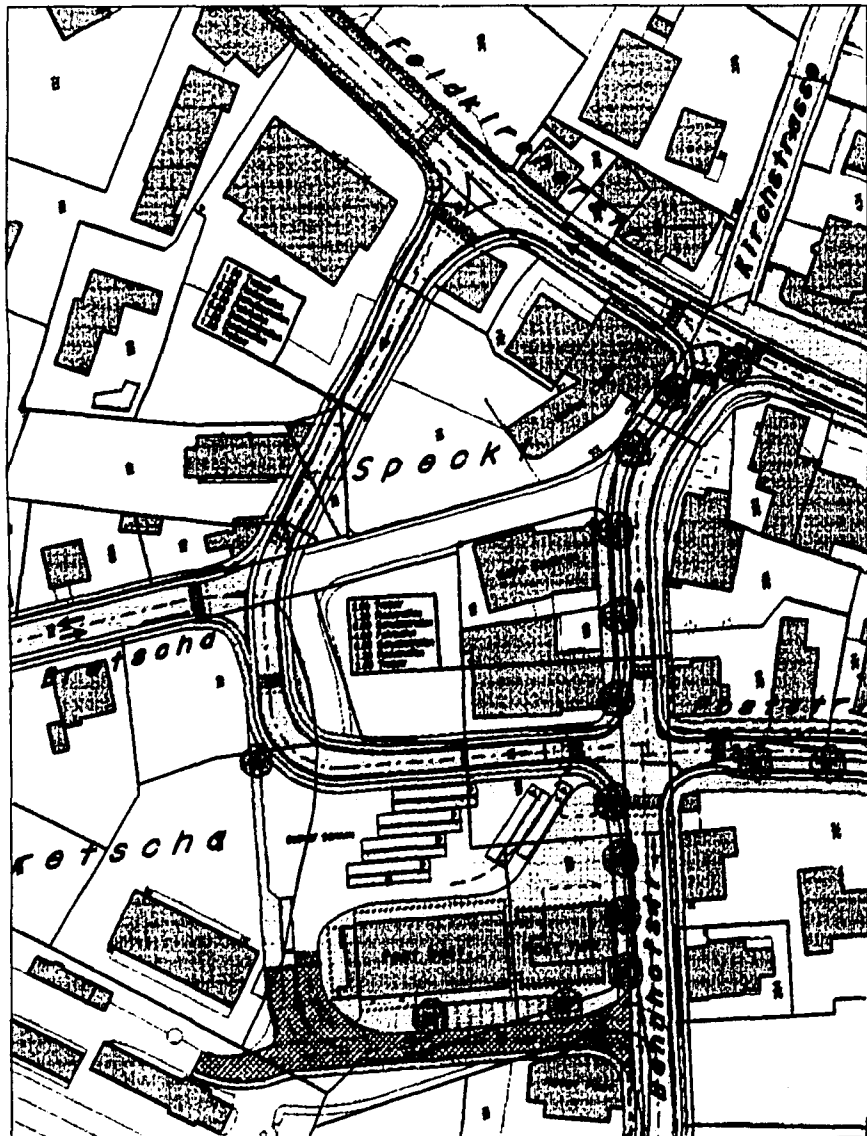
technischen und finanziellen Aufwand, heisst es im Bericht. Die Regierung hat hierfür nun beim Landtag einen Verpflichtungskredit in Höhe von 9 Mio. Franken beantragt. Ihren Angaben zufolge sind insgesamt 13 Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 14 838 Quadratmetern betroffen. Von diesen wird eine Abtretungsfläche von 3906 Quadratmetern abverlangt, die sich durch Realisierungsleistungen auf netto 3595 Quadratmeter (rund 1000 Klafter) reduziert. Den geplanten Verkehrsanlagen müssen auch vier Wohnobjekte weichen, die nach der Barwert-Methode ausgelöst und bereits per Vertragsabschluss entschädigt werden sollen. Bis zur technisch notwendigen Beanspruchung würde die Nutzung dieser Gebäude unentgeltlich bei den bisherigen Eigentümern verbleiben. Bei optimalem Verlauf des Landerwerbs dürften laut Regierung 4 Mio. Franken bereits in diesem Jahr und die restlichen 5 Mio. Franken im Jahr 2001 anfallen.

Die eigentlichen Baukosten für die Tiefgarage, den Busbahnhof und den Einbahnring samt neuer Verbindungsspanne werden anhand grober Kostenschätzungen mit 10 Mio. Franken beziffert. Weitere 2 Mio. Franken fallen später für den Umbau der Landstrasse, des Lindenplatzes und des Bereichs «Im Loch» an.

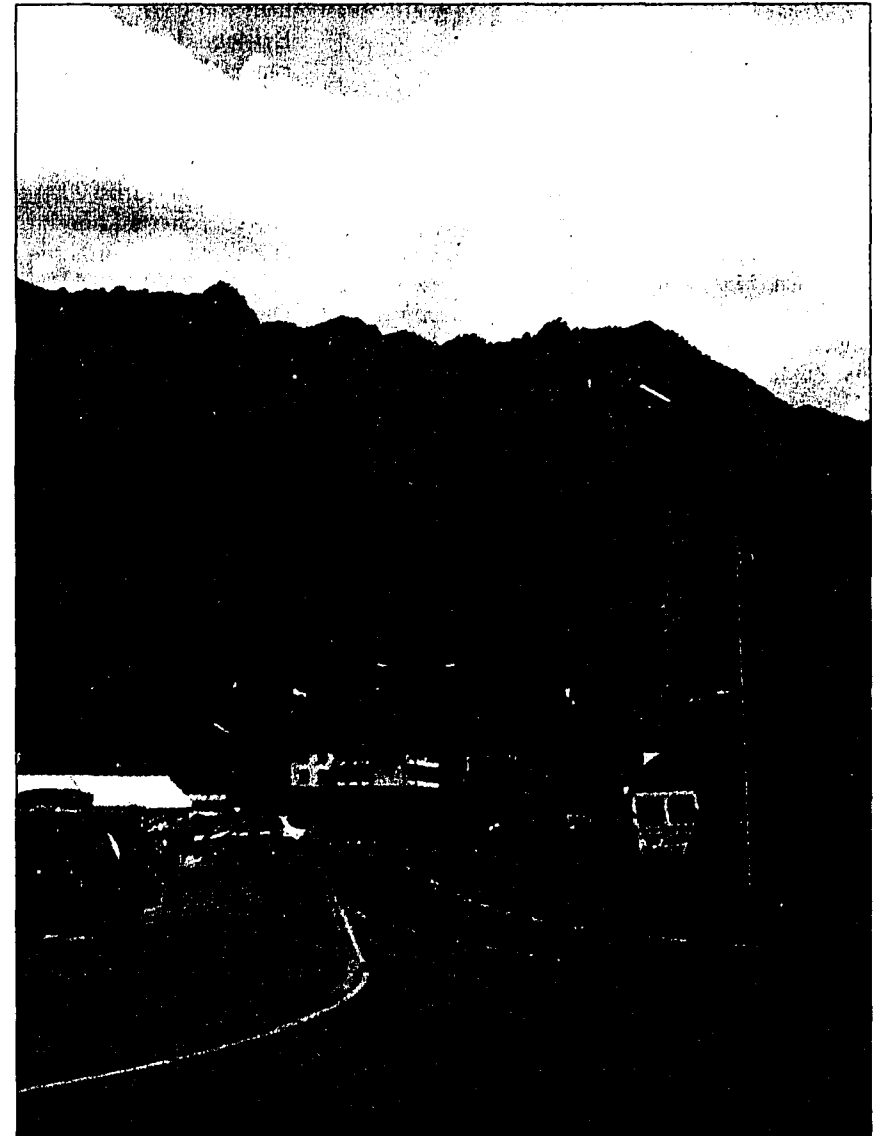
Neue Parallelstrasse

Die nach dem Projekt «Bereich Nord» geplanten vier Etappen haben zum Ziel, das Strassennetz im Zentrum um eine Parallelstrasse westlich der Landstrasse von der Bahnhofstrasse bis zum Loch zu erweitern (siehe auch Beitrag unten). Sowohl an der (attraktiver gestalteten) Landstrasse wie auch in der neuen «Poststrasse» wird ein Einbahnverkehr eingerichtet. Die durch ein Umlegungsgebiet führende Parallelstrasse dient neben der Aufnahme von übergeordnetem Verkehr auch der Quartierserschliessung. Nach heutiger Auffassung sollten alle mit der Realisierung dieser Spanne verbundenen Tätigkeiten (Planung, Landerwerb, Bau, Unterhalt und Finanzierung) von der Gemeinde Schaan ausgehen, heisst es im Bericht. Alle anderen im Richtplan aufgeführten Strassenneu- und -umbauten sind Angelegenheit des Landes. Darunter fällt auch die Neugestaltung des Busbahnhofs nach Fertigstellung der Tiefgarage.

Die Frage, ob und wann die neuerdings wieder in Diskussion geratene Umfahrungsstrasse gebaut werde, beeinflusse in diesem Zusammenhang nur das künftige Verkehrsaufkommen im Schaaner Ortsgebiet, schreibt die Regierung. Ansonsten ändere sie aber nichts am geplanten Ausbaumodus im zentralen Verkehrssystem.



Der erste Projektierungsabschnitt «Bereich Nord» umfasst das zwischen Postgebäude, Bahnhofstrasse und Feldkircher Strasse liegende Gebiet. Die baulichen Aktivitäten betreffen schwerpunktmässig die Errichtung einer Tiefgarage mit darüber liegendem Busbahnhof, die Anlage einer neuen Verbindungsspanne zwischen Feldkircher- und Bahnhofstrasse sowie den Um- bzw. Rückbau der Lindenkreuzung. Rechts ist die Einfahrt in die geplante neue Poststrasse zu erkennen, die parallel zur obigen Landstrasse bis zum Loch verlaufen soll. Das Foto zeigt den Bereich, in dem die neue Verbindungsspanne vorgesehen ist. (Bild: bak)



Eine Parallelstrasse westlich der Landstrasse

Erläuterungen zur Schaaner Zentrumsplanung - Anpassung der Kernzone an neue Gegebenheiten

Die Gemeinde Schaan hat bereits in den 70er-Jahren den verkehrstechnischen und ortsbaulichen Sanierungsbedarf im Ortskern erkannt und zielgerecht die vernetzte Lösung der Gesamtproblematik vorangetrieben. Dabei wurden sämtliche Planungsinstrumente eingesetzt und die bauliche Umsetzung schon früh planungsbegleitend ins Auge gefasst. Jetzt steht die Gemeinde vor der Verwirklichung ihrer planlich formulierten Ziele.

Der Lösungsansatz wird in einem Situationsbericht der Regierung an den Landtag, der sich im Juni damit befassen wird, wie folgt umschrieben:

Das Strassennetz im Zentrum wird um eine Parallelstrasse westlich der Landstrasse von der Bahnhofstrasse bis zum Loch erweitert. Zur Entflechtung des Lindenplatzes wird nordseitig ein

weiträumiger Kreisverkehr mit konsequenter Einbahnlösung geplant. Die vorliegende Kernzone wird den neuen Gegebenheiten angepasst und erfährt entsprechende Änderungen an ihrer Peripherie als Übergang zur Wohnzone. Im Richtplan zum Zonenplan wird entlang der überaus stark frequentierten Hauptstrasse als Reaktion auf die Immissionen eine Umwidmung von der Wohnzone in die Wohn- und Gewerbezone vorgenommen. Derselbe Richtplan zum Zonenplan, welcher etappenweise aufgelegt wird, enthält als ergänzendes Element zur verkehrlichen Entlastung des Ortszentrums die Option einer Umgehungsstrasse, die dort als frei zu haltendes Trasse aufgeführt ist.

Umlegungen schrittweise

Bebauungsgerechte Parzellenstrukturen wurden bereits für das Postareal

und mittels Baulandumlegungen für die Egerta, für das Rössle und das Loch bis in die Sax erarbeitet. Diese Planungen beinhalten auch die Angaben für den Landerwerb entlang den Hauptstrassen sowie Flächenabzüge und Tauschverfahren. Aufgrund der oftmals stark divergierenden Interessen der Grundeigentümer, vor allem auch bezüglich des Zeithorizonts, werden die Umlegungen nicht mehr entsprechend dem gesetzlichen Baulandumlegungsverfahren, sondern in Teilschritten durch Arrondierungen auf dem Verhandlungswege durchgeführt. Nachdem die Gemeinde in der Vergangenheit in diesen Gebieten Parzellen aufgekauft und abgetauscht hat, ist sie heute im Besitz der erforderlichen Manövriermasse an Grundeigentum. Damit sind wichtige Voraussetzungen hinsichtlich der anstehenden Entflechtung von Eigentums-

verhältnissen geschaffen worden.

Baulich wird die kernzonengerechte Bebauung dieser Gebiete mit stark verdichteten Wohn- und Geschäftshäusern angestrebt. Diese Planungsziele sind in detaillierten Richtplänen samt dazugehörigen Spezialvorschriften festgehalten, welche wie auch der Zonen- und Verkehrsrichtplan zwischenzeitlich von der Regierung genehmigt wurden. Damit kann von einer allseits abgestimmten und rechtskräftigen Planungsgrundlage ausgegangen werden.

Um die zahlreichen Bauvorhaben im Zentrum, welche aus besagten Planungen resultieren, nicht zu behindern und verbindliche Aussagen zum Landerwerb entlang den Hauptstrassen und der Parallelstrasse gegenüber den Bauwerbern machen zu können, wurden Vorprojekte mit der detaillierten baulichen Ausgestaltung besagter Strassen

in Auftrag gegeben, die als Grundlage der Landerwerbspläne und zur Beihilfe bei den Bewilligungsverfahren dienen.»

REKLAME

www.mauren.li

Forum, die Diskussionsplattform der Gemeinde Mauren

surfen Sie