

AKTUELLES AUS DEM GEMEINDERAT (BESCHLUSSPROTOKOLL)

31. Sitzung des Gemeinderates vom 4. Februar 2025

Online abrufbar auf www.vaduz.li

Das Sitzungsprotokoll wird dem Gemeinderat voraussichtlich an der Sitzung vom 25. Februar 2025 zur Genehmigung vorgelegt. Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten.

Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein 5. Generation Unterlagen/Programmeingabe und Mustergeschäft Beschlussfassung zuhanden Regierung SG und Eingabe Programm beim Bund (Vaduz)

Ausgangslage

Nach dem mehrjährigen Erarbeitungsprozess unterstand die fünfte Programmgeneration von Anfang Juni bis Ende August 2024 der Behördenvernehmlassung seitens der Vereinsmitglieder. Die Gemeinde Vaduz hat mit Schreiben vom 20. August 2024 ihre Stellungnahme bei der Geschäftsstelle der Agglomeration eingereicht. Es wurden Änderungen und Ergänzungen sowohl im Bericht und Kartenband als auch bei den Massnahmen beantragt.

Am 20. September 2024 startete die Agglomeration die öffentliche Mitwirkung.

In Abstimmung zur Rückmeldung im Rahmen der Behördenvernehmlassung und den aktualisierten Unterlagen (Stand „Öffentliche Mitwirkung“) merkte der Gemeinderat zum Hauptbericht, dem Kartenband sowie dem Massnahmenband diverse Punkte an.

Das Projektteam und der Vorstand der Agglomeration haben die Rückmeldungen diskutiert und soweit zweckmässig ins Agglomerationsprogramm (AP) integriert.

Nach einer Besprechung mit dem Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) wurden die beantragten Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Mischgebiete (Toniäuli, Egerta-Altabach, Heiligkreuz/Altes Spital) mit leicht geänderten Bezeichnungen ins AP aufgenommen. Das Objektblatt zum Zentrumsgebiet (S1.3) wurde gemäss dem Vorschlag der Gemeinde Vaduz überarbeitet.

Sachverhalt

Agglomerationspolitik des Bundes

Mit dem Bericht zur "Agglomerationspolitik des Bundes" vom 19. Dezember 2001 hat der Bundesrat das Startzeichen für ein verstärktes Engagement des Bundes im Bereich der Agglomerationen gegeben. Im Jahre 2015 bestätigte und aktualisierte der Bundesrat die Stossrichtung mit der Herausgabe der "Agglomerationspolitik des Bundes 2016+". Der Bund knüpft sein finanzielles Engagement beim Agglomerationsverkehr an die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms. Dieses ist ein wichtiger Pfeiler einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz. Ein AP zeigt ein Zukunftsbild der Region und beinhaltet Strategien und Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft. Hauptziele sind die Förderung der Siedlungsentwicklung nach Innen sowie eine darauf abgestimmte Weiterentwicklung des Verkehrssystems.

Mit der Mitfinanzierung von infrastrukturellen Massnahmen im Rahmen des AP verfolgt der Bund zwei hauptsächliche Ziele: Die Bewältigung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und die Koordination von Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsentwicklung. Finanziert werden die Massnahmen seit der 3. Generation über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF).

Agglomerationsprogramm 5. Generation

Im Sinne eines Neustarts nach der Sistierung der Arbeiten zur vierten Programmgeneration wurde im November 2021 mit der gemeinsamen Überarbeitung des zentralen Zukunftsbilds für die fünfte Programmgeneration gestartet. Das nun vorliegende AP setzt auf die Weiterentwicklung der Strategien aus der 3. Generation:

- Die Siedlungsentwicklung fokussiert sich auf eine qualitätsvolle und differenzierte innere Verdichtung und wird aktiv gelenkt.
- Das Verkehrssystem wird wesensgerecht weiterentwickelt. Einen Schwerpunkt des AP 5. Generation bildet die Förderung des Fahrradverkehrs.
- Die Qualitäten des Landschafts- und Kulturlandraums sind identitätsstiftend und werden mit geeigneten Massnahmen erhalten. Dazu gehören die Entwicklung des Freiraums sowie klimawandelangepasste Siedlungsentwicklung und die Erhaltung von für die Kaltluft bedeutsamen Landschaftsteilen und Freiräumen.

Der Programminhalt baut auf einer aktualisierten Situations- und Trendanalyse auf. Diese wurde anschliessend mit dem neu erarbeiteten Zukunftsbild verglichen. Abgeleitet von den Differenzen resultierte der Handlungsbedarf, aus welchen Teilstrategien und Massnahmen in den Themenbereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft formuliert wurden.

Das AP der 5. Generation besteht aus einem Hauptbericht, Massnahmenband und Kartenband:

- Der Hauptbericht zeigt den Zusammenhang zu übergeordneten Konzepten und Vorhaben, beschreibt die Situations-/Trendanalyse, das Zukunftsbild, den daraus abgeleiteten Handlungsbedarf, die Teilstrategien und die Massnahmenübersicht.
- Im Massnahmenband sind alle nicht infrastrukturellen und infrastrukturellen Massnahmen detailliert beschrieben.
- Das Kartenband umfasst verschiedene Analysen über die Agglomeration sowie das Zukunftsbild und die Strategiekarten.

Massnahmen

Bei den Massnahmen wird zwischen infrastrukturellen und nicht infrastrukturellen Massnahmen unterschieden:

- Zu den nicht infrastrukturellen Massnahmen gehören die Themenbereiche Siedlung und Landschaft. Die Umsetzung dieser Massnahmen erfolgt als Eigenleistung, das heisst es gibt keinen Bundesbeitrag, jedoch ist die Massnahme wesentlich für die Programmwirkung/-umsetzung.
- Die infrastrukturellen Massnahmen können eine Mitfinanzierung durch den Bund erlangen. Die Prüfung hinsichtlich Wirksamkeit, Kosten-/Nutzenverhältnis und Eignung erfolgt durch den Bund.

Bei den Infrastrukturmassnahmen mit Antrag auf eine Teilfinanzierung liegt der Fokus der Massnahmen im A-Horizont im Bereich Fuss- und Fahrradverkehr sowie der Aufwertung von Verkehrsdrehscheiben/Bushaltestellen. Hinzukommen Massnahmen im Bereich Gesamtverkehr zur Optimierung der teils überlasteten Grenzübergänge (Rheinbrücken und Anschlüsse).

Je nach Realisierungshorizont werden die Massnahmen dem A-, B- oder C-Horizont zugeordnet: Die Massnahmen des A-Horizonts sind im Zeitraum von 2028 bis 2032 umzusetzen, jene des B-Horizonts zwischen 2032 bis 2036, während die Massnahmen des C-Horizonts erst ab dem Jahr 2036 realisierbar sind.

Die zum Teil noch groben Kostenschätzungen für die infrastrukturellen Massnahmen ergeben für die Massnahmen des A- und B-Horizonts beitragsberechtigte Gesamtkosten in der Grössenordnung von CHF 74 Mio. Daran leistet der Bund aus dem NAF einen Beitrag von höchstens 50 Prozent. Bei einem Beitragssatz des Bundes von 30 Prozent verbleiben dem Kanton St. Gallen, dem Land Liechtenstein und den Gemeinden für die Zeitspanne von 2028 bis 2036 Kosten in der Grössenordnung von CHF 51 Mio.

In das AP der 5. Generation wurden von der Gemeinde Vaduz und dem Amt für Tiefbau und Geoinformation nachfolgende infrastrukturelle Massnahmen auf dem Gemeindegebiet Vaduz in den A- und B Horizont eingegeben.

Bezeichnung	Federführung	Kosten CHF	Horizont
Neubau Verbindungsrout Neugutweg	Land FL ATG	175'000.00	B
Sicherheit und Komfort Lettstrasse / Binnendamm	Land FL ATG	300'000.00	A
Buspriorisierung: Heiligkreuz	Land FL ATG	2'400'000.00	A
Sicherheit und Komfort Lochgass (ausserorts)	Land FL ATG	450'000.00	A
Führung Radschnellweg am Rheindamm / Bereich Verbindungsstrasse Vaduz–Triesen	Land FL ATG	350'000.00	A
Optimierung Linienführung Auweg / Hoalweg / Messinaweg	Land FL ATG	350'000.00	A
Neubau Hauptradrout Binnenkanal / Haberfeld	Land FL ATG	1'345'500.00	A
Neubau Hauptradrout Neufeld	Land FL ATG	672'750.00	A

Um die mit dem Programm angestrebte Gesamtwirkung zu erreichen, verpflichten sich der Kanton St. Gallen, das Land Liechtenstein und die Gemeinden, die Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu realisieren. Sämtliche Massnahmen des AP unterliegen dabei den üblichen Verfahren auf Kantons-, Landes- und Gemeindeebene.

Jede Agglomeration ist zudem verpflichtet, im Rahmen eines Controllings die Umsetzung der Massnahmen zu überprüfen und darzulegen.

Erwägungen

Die grundsätzliche Ausrichtung und wesentlichen Elemente des AP der 5. Generation wurden bereits während der Erarbeitung im Rahmen einer «Rückkopplung» vom Kanton St. Gallen und dem Land Liechtenstein geprüft. Die Behördenvernehmlassung fand im Sommer 2024 statt. Im September/ Oktober 2024 wurde der Hauptbericht und die Massnahmenübersicht zur öffentlichen Mitwirkung veröffentlicht. Die eingegangenen Stellungnahmen in den Vernehmlassungs-/Mitwirkungsrounds wurden im Projektteam und im Vorstand diskutiert und – soweit zweckmässig – ins AP integriert. Die Mitgliederversammlung hat den Vorstand legitimiert, den Hauptbericht, das Massnahmenband und das Kartenband zuhanden der Gemeinde-/ Regierungsbeschlussfassung freizugeben. Die Freigabe durch den Vorstand ist an der Vorstandssitzung vom 3. Dezember 2024 erfolgt.

Das AP muss bis Ende März 2025 als Programm der 5. Generation beim Bund eingereicht werden. Bis voraussichtlich Ende Frühling 2027 findet die Prüfung durch den Bund statt. Das parlamentarische Verfahren und die Leistungsvereinbarungen folgen bis Ende 2027 und ab 2028 können die ersten mitfinanzierten Massnahmen realisiert werden.

Antrag:

1. Der Gemeinderat genehmigt die Unterlagen (Hauptbericht, Massnahmenband und Kartenband) zum Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein 5. Generation.
2. Der Gemeinderat stimmt den im Hauptbericht enthaltenen Leitideen, Teilstrategien und daraus abgeleiteten Massnahmen zu.
3. Der Gemeinderat stellt fest, dass das Agglomerationsprogramm 5. Generation im Grundsatz mit dem kommunalen Richtplan korrespondiert bzw. im Rahmen der nächsten Überarbeitung der Richtplanung die notwendigen Anpassungen berücksichtigt werden.
4. Für die im Agglomerationsprogramm 5. Generation enthaltenen, gemeindebezogenen Massnahmen im A-Horizont sichert der Gemeinderat die Bau- und Finanzierungsreife innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens (2028-2032), vorbehaltlich der Zustimmung durch die Gemeindeabstimmung, zu.
5. Der Gemeinderat erteilt dem Amt für Raumentwicklung und Geoinformation des Kantons St. Gallen die Kompetenz, das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein 5. Generation beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) einzureichen.

Beschluss

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Energie - Beiträge an private Haushalte 2024 (Energiesparmassnahmen)

Ausgangslage

Die Gemeinde Vaduz leistet ihren Beitrag im Zusammenhang mit dem Klimawandel. Dazu gehört auch die finanzielle Unterstützung und Förderung von Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs und zur Nutzung erneuerbarer Energien. Mit diesen Fördermitteln, die zusätzlich zu den auf dem Energieeffizienzgesetz basierenden Landesbeiträgen ausbezahlt werden, will die Gemeinde Vaduz die Einwohner anregen, noch mehr Investitionen im Sinne des Klimaschutzes zu tätigen.

Im Voranschlag 2024 der Gemeinde Vaduz wurden in der "Laufenden Rechnung" bezüglich Energie Beiträge an private Haushalte 2024 (Energiesparmassnahmen) CHF 400'000.00 budgetiert.

Sachverhalt

Das zur Verfügung stehende Budget 2024 von CHF 400'000.00 wird hauptsächlich wegen Förderbeiträge für Fernwärmeanschlüsse im letzten Quartal 2024 um CHF 103'777.00 überschritten. Diese Anschlüsse waren nicht vorhersehbar, da die Gemeinde Vaduz keine Kenntnisse über deren Gesuche und Bewilligungen erhält und diesedeshalb auch nicht im Voraus berechenbar sind.

Insgesamt wurden im Jahr 2024 25 Haushalte mit Fernwärmeanschlüssen ausgeführt bzw. gefördert, davon 18 Haushalte gemäss Reglement „Energieeffizienz und erneuerbare Energien“ Gemeindeförderung gültig per 7. Mai 2024 – Haustechnikanlagen zur umweltschonenden Wärmeerzeugung – Wärmepumpe / Erdwärme eine Energieförderung von jeweils CHF 10'000.00 erhalten.

Zusätzlich wurden 7 Haushalte mit Fernwärmeanschlüssen ausgestattet, die aufgrund baurechtlicher Vorzüge eines Überbauungs- und/oder Gestaltungsplans keine Förderung erhalten.

Antrag:

Der Gemeinderat bewilligt für den Voranschlagskredit 2024 betreffend Energie - Beiträge an private Haushalte 2024 (Energiesparmassnahmen), gemäss Reglement „Energieeffizienz und erneuerbare Energien“ Gemeindeförderung gültig per 7. Mai 2024, einen Nachtragskredit von CHF 103'777.00.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Feuerwehrdepot Neubau ArbeitsvergabeBKP 272.50 Übungsstrecke Fassade Nord
(Direktvergabe)

Mario Zandanell AG, 9490 Vaduz CHF 100'646.00

Alle Angaben inkl. MwSt.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Wasser- und Abwasserwerk, Integration in Batteriespeichersystem ArbeitsvergabeBKP 230.00 Elektroanlagen, Erschliessung Wasser- und Abwasserwerk
(Direktvergabe)

Kolb Elektro SBW AG, 9487 Gamprin-Bendern CHF 37'343.30

Alle Angaben inkl. MwSt.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Radroutenkonzept Liechtenstein Vernehmlassung - Überarbeitung

Gestützt auf den Massnahmen 1.10 bis 1.13 des Mobilitätskonzepts 2030, welches von der Regierung im März 2020 genehmigt und vom Landtag im Mai 2020 zur Kenntnis genommen wurde, überarbeitete das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) zusammen mit dem Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG) und einem Gemeindevertreter sowie mit einem externen Büro das Liechtensteiner Hauptradroutennetz.

Nachfolgend sind die zu berücksichtigenden Aufgaben, Erweiterungen und Anpassungen hinsichtlich einem neuen Radroutenkonzept aus dem Mobilitätskonzept 2030 aufgeführt:

Massnahmen 1.10 bis 1.13 aus dem Mobilitätskonzept 2030

- Massnahme 1.10: Lückenschluss des Hauptradroutennetzes
- Massnahme 1.11: Erweiterung Hauptradroutennetz

- Massnahme 1.12: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radschnellwege
- Massnahme 1.13: Überprüfung und Erweiterung des (Haupt-) Radroutennetzes bzgl. Radwege in Hanglagen.

Als erster Schritt fand im Rahmen der Überarbeitung des Hauptradroutennetzes eine Grundlagenanalyse statt. Es wurden Planungsinstrumente auf kommunaler wie auch Landesebene herangezogen, das Radroutenkonzept von 2014 analysiert und auch Wunschlinien/Anforderungen an die künftige Infrastruktur von Seiten Gemeinden und Verkehrsclub Liechtenstein erhoben. Dies bildete die Grundlage für die Definition der Projektzielsetzung ab, mit einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr einen Beitrag zur positiven Entwicklung des Modal-Splits zugunsten von Fuss- und Radverkehr und somit zur Entschärfung der bestehenden Verkehrsprobleme leisten zu können. Vor diesem Hintergrund wurden für die Verkehrsarten Alltagsradverkehr und Freizeitradverkehr zunächst Netzhierarchien hergeleitet. Für den Alltagsradverkehr wurden auf höchster Ebene «Radschnellrouten» zum «Durchleiten ohne zwingenden Bezug zur Siedlung», auf zweitäre Ebene «Hauptdrouten» zur «Verbindung von Zielen regionaler und überregionaler Bedeutung» und auf dritter und letzter Ebene des Hauptradroutennetzes «Verbindungsradrouten» als «Zubringer zu Hauptdrouten und Radschnellrouten» definiert. Im Freizeitradverkehr wurden Veloland- und Mountainbikerouten auf derselben Hierarchieebene angesiedelt, zusammen mit Anpassungen/Ergänzungen im kleinräumigen Bereich. Es sollten vor allem die bereits signalisierten Routen übernommen werden.

Unter Berücksichtigung der Netzhierarchie sowie den Grund- und Qualitätskriterien «attraktiv, sicher, komfortabel und kohärent» wurden anschliessend Ausbau- und Angebotsstandards für die künftige Radverkehrsinfrastruktur definiert. Diese langfristigen Orientierungswerte sehen je nach Führungsform Ausbaubreiten zwischen 1.5 m für Radstreifen und 4.5 m für Radwege im Zweirichtungsverkehr auf Ebene Radschnellweg vor. Mit erster Priorität wird zunächst allerdings eine überhaupt durchgängige Radverkehrsinfrastruktur angestrebt, welche auch geringere Dimensionen aufweisen kann. Deshalb wurde die Führungsform je Hierarchieebene auch offengelassen. Um die Sicherheits- und Qualitätskriterien erfüllen zu können, wurde einzig das Führen von Radfahrern im Mischverkehr, das heisst ohne eigene Infrastruktur, bei Tempo 50 ausgeschlossen. Dies wurde nur bis Tempo 30 als ausreichend sicher und attraktiv beurteilt.

In einem weiteren Schritt wurden die radverkehrsrelevanten Ziel- und Quellorte in Liechtenstein und dem grenznahen Ausland identifiziert und mittels idealer Wunschlinien verbunden. Später konnten diese Wunschlinien zum Routennetz Alltagsradverkehr umgelegt werden. Radschnellrouten sind dabei entlang des Rheindamms von Ruggell bis Balzers und vom Mühleholz via Schaan, Schwarz Strässle bis zum Egelsee vorgesehen, ergänzt durch drei Ost-West-Verbindungen zum Rheindamm. Hinzu kommen verschiedene Hauptdrouten, insbesondere die Talradroute, welche von Balzers aus durch die Siedlungsgebiete bis Schaan verläuft, und sich dort in je einen Ast Richtung Ruggell-Nofels und Nendeln-Schaanwald aufteilt. Ausserdem ist eine Hangradroute in Schaan und Vaduz vorgesehen. Es wurden an diversen Stellen auch Verbindungsradrouten definiert. Aufgrund der negativen Auswirkungen auf Flora und Fauna wurde auf die Radwegverbindung «Schwabbrünna» verzichtet. Um ein möglichst zügiges und bezüglich Reisezeit gegenüber dem MIV konkurrenzfähiges Radfahren ermöglichen zu können, wurde für Radschnellrouten und Hauptdrouten der Grundsatz zur Bevorrangung an untergeordneten Knoten, wo die Frequenz des Radverkehrs höher als jene des MIV ist, vorgesehen. Ausserdem soll für begrenzte Abschnitte von Radschnellrouten mittels grüner Seitenmarkierungen die Aufmerksamkeit erhöht werden können. Das Routennetz Alltagsradverkehr sieht ergänzend zur Netzhierarchie mit Radschnellrouten, Hauptdrouten und Verbindungsradrouten «Provisorische Routen auf Bestand» vor. Nämlich für jene Bereiche, wo zunächst noch die Durchgängigkeit für Radfahrer geschaffen werden muss. Die «Provisorischen Routen auf Bestand» sind in der Regel mit Umwegen verbunden. Zusätzlich wurden für die Bereiche «Gapetsch/Rüttileweg» Schaan und zwischen Schaan und Unterbendern «Alternative Routen» eingezeichnet, die über alternative Routenangebote informieren, jedoch nicht Bestandteil

des eigentlichen Hauptradrouthenetzes des Landes sind. Radwege von kommunaler Bedeutung können weiterhin durch die Gemeinden ausgeschieden werden.

Während im Alltagsradrouthenetz die Direktheit im Zentrum steht, ist im Freizeitradverkehr die Umfeld-Qualität vielbedeutender. Im Freizeitradverkehr ist der Weg an sich oftmals schon das Ziel. Zumal Liechtenstein bereits über ein attraktives Freizeitradrouthenetz verfügt und zu diesem Thema Anfang 2024 eine spezifische Arbeitsgruppe durch die Regierung eingesetzt wurde, wurde im Rahmen des vorliegenden Projekts die heute bereits rege genutzten Freizeitradrouthen, welche vor Ort auch schon physisch signalisiert sind, übernommen. Es sind dies einige Radrouthen von Schweiz Mobil sowie bekannte Mountainbikerouthen, zum Beispiel Richtung Gafadura oder Lawena. Ergänzungen wurden in Abstimmung mit den Gemeinden Balzers und Fläsch in den Bereichen Balzers Iradug (Richtung Oberackerle), Balzers Murasträssle und Balzers, Neue Churerstrasse vorgesehen. Sie sind heute bereits bestehend.

Die zur Realisierung des angestrebten Alltagsradrouthenetzes erforderlichen infrastrukturellen Massnahmen wurden mittels Massnahmenblätter dokumentiert. Der Massnahmenfächer reicht von neu zu erstellenden Radwegabschnitten, über Verbreiterungen bis hin zu Über- oder Unterführungen. Es wurden zudem Bereiche identifiziert, in welchen aus fachlicher Sicht für den Radverkehr die Einführung von Tempo 30 empfohlen wird, um den Radverkehr ohne eigene Infrastruktur im Mischverkehr führen zu können. Alternativ können Lösungen mit eigener Infrastruktur, z.B. mit Radwegen oder Radstreifen, weiterverfolgt werden. Alle Massnahmen wurden einer federführenden Stelle, einem Umsetzungshorizont in 5-Jahres-Schritten sowie einer Kosten-Kategorie (ohne Kosten für Landerwerb) zugewiesen. Grundlage für letzteres bildete die grobe Kostenschätzung, welche für alle Massnahmen anhand Lauf- oder Quadratmeterpreisen durchgeführt wurde. Die Gesamtkosten aller Massnahmen, das heisst für kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen, belaufen sich demnach auf rund CHF 60 Mio., wobei alle drei Zeithorizonte einberechnet sind. Aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen vor Ort sind einzig für die Bereiche «Ortseingang Nendeln» und «Schaan Landstrasse-Marianumstrasse» die Massnahmen «noch offen». Ergänzend wurden vier «nicht verortete» Massnahmen für die Bereiche «Radkultur und Kommunikation», «Wegweisung und Signalisation», «Beleuchtung» sowie «Radverkehr bei Baustellen» definiert, welche ebenfalls weiterzuverfolgen sind.

Das ATG überarbeitete parallel die bisher angewendete und auf einem Regierungsbeschluss von 2014 gründende Regelung bezüglich der Aufgabenteilung zwischen Land und Gemeinden betreffend Betrieb, Unterhalt und Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur. Der neue Entwurf sieht tendenziell eine stärkere Unterstützung der Gemeinden bei der Erstinvestition vor. Auf der anderen Seite werden den Gemeinden tendenziell mehr Aufgaben im Bereich Betrieb/Unterhalt zugewiesen. Der vorliegende Entwurf muss in weiteren Schritten noch in entsprechende rechtliche Gefässe überführt werden.

Obschon im Rahmen der vorliegenden Überarbeitung des Hauptradrouthenetzes auf konzeptioneller Ebene erste Abstimmungen mit Schutz- und Nutzungsansprüchen an Natur und Landschaft mit dem Amt für Umwelt stattgefunden haben, werden auf Projektebene weitere Abstimmungen erforderlich sein. Diese sind aufgrund des erforderlichen stärkeren Konkretisierungsgrads der Massnahmen (z.B. bezüglich exakter Linienführung, Gewässerabstand, Landerwerb) erst auf Projektebene möglich. Ausserdem werden noch weiterführende Abstimmungen im Zusammenhang mit dem Bodenerhaltungsgesetz vorgenommen werden müssen.

Die Regierung hat in ihrer Sitzung vom 26. November 2024 folgende Entscheidung getroffen:

Der Bericht inkl. Beilagen zur Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradrouthenetzes, gemäss Massnahmen 1.10 bis 1.13 des Mobilitätskonzepts 2030 wird unter Vorbehalt allfälliger Abänderungen und Ergänzungen durch die Regierung für die Vernehmlassung verabschiedet.

Mit Schreiben vom 27. November 2024 ersucht die Regierung die Gemeinden sowie weitere Verbände und Behörden zuhanden des Amtes für Hochbau und Raumplanung um Abgabe einer diesbezüglichen Stellungnahme bzw. mitzuteilen sofern auf eine Stellungnahme verzichtet wird.

Für die Gemeinde Vaduz werden nachfolgende lineare Massnahmen aufgeführt:

	Federführung
- L.149 Sicherheit und Komfort Im Pardiell/ Gapetschstrasse/ Schaanerstrasse	ATG
- L.151 Neubau Hauptradroute Quaderrüfe	ATG
- L.153 Sicherheit und Komfort Saxgass/Landstrasse/ Marianumstrasse	ATG
- L.154 Sicherheit und Komfort Schalunstr./Fürst-Franz-Josef-Str./Schimmelgasse	ATG
- L.155 Neubau Hauptradroute Neufeld	ATG
- L.156 Sicherheit und Komfort Schaanerstrasse	ATG
- L.157 Sicherheit und Komfort Lochgass (innerorts)	ATG
- L.158 Sicherheit und Komfort Lochgass (ausserorts)	GDE
- L.159 Neubau Hauptradroute Binnenkanal/Haberfeld	ATG
- L.160 Ausbau und Sicherheit Wuhrweg	GDE?
- L.161 Führung Radschnellweg am Rheindamm/Bereich Stadion	GDE?
- L.162 Sicherheit und Komfort Auweg	ATG
- L.163 Führung Radschnellweg am Rheindamm/Bereich Verbindungsstrasse Vaduz-Triesen	ATG
- L.164 Sicherheit und Komfort Wuhrweg Vaduz-Triesen	ATG
- L.165 Neubau Verbindungsrouten Neugutweg	GDE
- L.166 Sicherheit und Komfort Kreuzweg/Neugutweg	ATG/GDE

Für die Gemeinde Vaduz werden nachfolgende punktuelle Massnahmen aufgeführt:

	Federführung
- P.217 Knotenpunkt Schaanerstrasse/Gapetschstrasse/ Marianumstrasse	ATG
- P.218 Knotenpunkt Schaanerstrasse/Oberer Rüttgasse	ATG
- P.219 Netzunterbruch und Knotenumgestaltung Schaanerstrasse/Minigolfweg	ATG
- P.220 Querung Landstrasse/Lochgass/Schimmelgasse	ATG
- P.221 Vortrittsregime Schaanerstrasse/Lochgass	ATG
- P.222 Knotengestaltung Auweg/Schliassaweg	ATG
- P.223 Knotengestaltung Auweg/Neugutweg	ATG
- P.224 Optimierung Linienführung Auweg/Hovalweg/ Messinaweg	ATG

Für die Umsetzung der Massnahmen „Mittlere Priorität“ sind approximative Kosten von CHF 1'117'500.00 und für die Massnahmen „Hohe Priorität“ CHF 35'000.00 ausgewiesen worden.

Die Massnahme L.160 ist nach dem Gemeindeggespräch vom 2. September 2024 in die Dokumente (Bericht und Pläne) aufgenommen worden.

Am 13. Dezember 2024 fand im Bürgermeisteramt mit Mitgliedern des Vorstandes der move.li zum vorliegenden Radroutenkonzept ein Austausch statt. Die dazu eingereichte Stellungnahme liegt dem Antrag bei.

Die Abweichungen des vorliegenden Radroutenkonzepts zum Verkehrsrichtplan der Gemeinde Vaduz 2017 beschränken sich auf einige wenige Veränderungen und Ergänzungen.

Die wesentlichste Ergänzung in dieser Hinsicht ist die Hangroute vom Zollamt Schaanwald bis zur Schimmelgasse bzw. Lochgasse in Vaduz, welche in der Überarbeitung des Radroutenkonzepts zusätzlich entwickelt wurde. Das bedeutet vom Bereich Quaderröfi verläuft eine Hauptradroute über Schalunstrasse, Mühleweg, Fürst-Franz-Josef-Strasse und Schimmelgasse bis zur Lochgasse. Eine weitere Veränderung betrifft den Bereich Rheindamm, wo die Abstimmung der Gemeinde berücksichtigt wurde. Ausserdem ist die Routenführung im Bestand, solange der Lückenschluss entlang des Binnenkanals besteht, zwischen Im Haberfeld und Auweg angepasst worden. Auch hat es Veränderungen betreffend Anpassungen in der Routenkategorie, z.B. aufgrund der ergänzten Routenkategorie Radschnellweg gegeben. Das Radroutennetz der Gemeinde ist im vorliegenden Radroutenkonzept des Landes nicht dargestellt.

Mit dem überarbeiteten Radroutenkonzept soll, wie im Mobilitätskonzept 2030 vorgesehen, ein positiver Beitrag zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Fuss- und Radverkehrs und somit zur Entschärfung der bestehenden Verkehrsprobleme geleistet werden. Dafür ist eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur notwendig, die von allen Mobilitätsgruppen sicher und komfortabel befahren werden kann. Nur so können potenziell grosse Personengruppen erreicht werden, die grundsätzlich Interesse haben Rad zu fahren, derzeit aber zu unsicher sind bzw. sich auf der bestehenden Infrastruktur nicht ausreichend wohlfühlen.

Ein besonders geringes Sicherheitsgefühl kann beispielsweise aus Studien auf Abschnitten mit hohem Aufkommen und Geschwindigkeiten im motorisierten Verkehr und fehlender oder ungenügend geschützter Radverkehrsinfrastruktur festgestellt werden. Um das zu verbessern, ist im vorliegenden Radroutenkonzept mit den vorgeschlagenen Massnahmen auf ein konsequentes Trenn- und Mischprinzip gesetzt worden.

Das bedeutet auf Hauptverkehrsstrassen und im Ausserortsbereich (höhere MIV-Geschwindigkeiten, höheres motorisierte Individualverkehr-Aufkommen, gebündelte Ein- und Ausfahrten, etc.) ist eine eigene, getrennte Radverkehrsinfrastruktur in hoher Qualität bereitzustellen. Hingegen im untergeordneten Strassennetz, wie in Wohnquartieren, soll der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden. Gründe dafür sind unter anderem:

- Im untergeordneten Strassennetz ist eine Vielzahl an Knoten und (privaten) Anbindungen vorhanden, an welchen der Radverkehr im Falle einer getrennten Führung vorbeigeführt werden muss. Das bedingt zusätzliche Elemente bzw. Flächen sowie im Regelfall eine nachrangige Führung und häufige Führungsprinzipwechsel für den Radverkehr. In einer Mischverkehrsführung ist das nicht notwendig. Der Radverkehr ist gut sichtbar auf der Fahrbahn, nicht am Rand, und kann über Knoten etc. mit dem motorisierten Verkehr mindestens gleichberechtigt und im besten Fall bevorrangt geführt werden. Dadurch sind weniger Konflikte bei Ein- und Ausfahrten sowie Knoten zu erwarten.
- Flächen für Radverkehrsinfrastruktur zu sichern ist schwierig, aber in untergeordneten Wohnstrassen besonders herausfordernd. In der Praxis werden aufgrund der fehlenden Flächen häufig Fuss- und Radverkehr auf einer Fläche kombiniert, was unter anderem aufgrund der grossen Geschwindigkeitsunterschiede wiederum für beide Gruppen nachteilig ist.
- Die Mischverkehrsführung ist derzeit die häufigste Führungsform. Eine Veränderung hin zu einer getrennten Führung für den Radverkehr wäre mit hohen Kosten verbunden.
- Ein Ausbau und eine Trennung der einzelnen Verkehrsteilnehmer im untergeordneten Strassennetz widerspricht einem klar strukturierten und hierarchisch aufgebauten Strassennetz, in welchem der motorisierte Verkehr auf Hauptverkehrs- und

Sammelstrassen gebündelt werden soll und das untergeordnete Strassennetz für den nicht-motorisierten Verkehr attraktiv zu gestalten ist. (vgl. Verkehrsrichtplan Vaduz 2017).

Um eine Mischverkehrsführung auf siedlungsorientierten Strassen für den Radverkehr zu ermöglichen, sind Geschwindigkeitsunterschiede gegenüber dem motorisierten Verkehr auszugleichen. Stand der Technik ist, sowie auch in aktuellen Normen und Richtlinien im benachbarten Ausland oder in Ländern mit einem hohen Radverkehrsanteil enthalten, eine Mischverkehrsführung in Kombination mit Tempo 30 oder niedriger sowie einer geringen Verkehrsbelastung.

Auf dem Gemeindegebiet Vaduz soll das in Abschnitten, in welchen das noch nicht der Fall ist, ergänzt werden. Eingriffe in das Netz, wie Einbahnregelungen, Netunterbrüche usw. sind zu prüfen, um das Verkehrsaufkommen weiter zu reduzieren. Neben der wesentlichen Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für den Radverkehr hat dies vor allem auch positive Effekte auf den Fussverkehr, die Wohn- und Aufenthaltsqualität und ist mit geringem Aufwand und Kosten umsetzbar. Für die Radverkehrsförderung ist es also eine der effektivsten Massnahmen.

Wie anfangs erwähnt, ist es für die Erreichung eines Modal-Shifts unabdingbar auch Gruppen zum Radverkehr zu bringen, die derzeit das Fahrrad noch nicht als Alltagsverkehrsmittel nutzen. Durch tiefere Geschwindigkeiten und geringes Verkehrsaufkommen kann die Sicherheit für den Radverkehr im untergeordneten Netz verbessert werden.

Eine weitere Massnahme, um das Potential im Radverkehr tatsächlich ausschöpfen zu können, ist die Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr. Dazu ist die Radverkehrsinfrastruktur direkt, schnell, mit möglichst wenig Umwegen und Unterbrüchen auszugestalten. Diesbezüglich wird ein grosses Potential in Hauptradrouten und Radschnellwegen gesehen. Diese sollen möglichst unterbruchsfrei und mit Vortritt verlaufen. Das gilt insbesondere für Knoten und Querungen mit untergeordneten Strassen. Wie im motorisierten Verkehr auch, sind auch im Radverkehr die Hauptachsen mit Vortrittsrecht auszugestalten bzw. gleichberechtigt an Knoten mit gleichrangigen Routen. Durch das ausgewählte Vortrittsrecht und das Sichtbarmachen von Radrouten wird die Infrastruktur für jeden leicht verständlich und intuitiv befahrbar.

Die Arbeitsgruppe Aktualisierung Verkehrsrichtplan hat in ihrer Sitzung vom 14. Januar 2025 den vorliegenden Bericht zur Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes inklusive Beilagen zur Kenntnis genommen.

Die Arbeitsgruppe „Aktualisierung Verkehrsrichtplan hat an der Sitzung vom 14. Januar 2025 das vorliegende Konzept zur Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptradroutennetzes beraten und gewürdigt. Dem Gemeinderat wird empfohlen, der dargelegten Strategie, der Stossrichtung sowie den vorgeschlagenen Zielsetzungen zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Rad- und Fussverkehrs grundsätzlich zuzustimmen.

Das ausgearbeitete Routennetz für den Alltags- und Freizeitverkehr wird ebenfalls als zielführend erachtet. Diesem soll grundsätzlich zugestimmt werden.

Die vorgeschlagenen Massnahmen sowie die dazugehörigen Massnahmenblätter und Ausformulierungen werden kontroversiell diskutiert, insbesondere die Fragestellungen zu Temporeduktion (Tempo 30), Netunterbrüchen und Änderungen von Vortrittsregimen sowie zum Ausbau und Sicherheit des Wuhweges. Aus Sicht der Arbeitsgruppe kann innerhalb der vorgegebenen Vernehmlassungsfrist keine eingehende Prüfung und Beurteilung aller linearen und punktuellen Massnahmen vorgenommen werden. Dem Gemeinderat wird daher empfohlen, dem Konzept im Grundsatz, vorbehaltlich einer genauen Prüfung des Massnahmenpakets für Vaduz zuzustimmen.

Antrag:

Der Gemeinderat würdigt das vorliegende Konzept zur Überarbeitung des Liechtensteiner Hauptadroustennetzes und stimmt der dargelegten Strategie, der Stossrichtung sowie den vorgeschlagenen Zielsetzungen zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Rad- und Fussverkehrs grundsätzlich zu.

Der Gemeinderat erachtet auch das vorliegende Routennetz für den Alltags- und Freizeitverkehr als zielführend.

Eine umfassende Zustimmung zu den ausformulierten Massnahmen kann jedoch aus Sicht des Gemeinderats zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben werden. Dazu ist aus Sicht der Gemeinde Vaduz eine eingehende und fundierte Prüfung notwendig, welche im vorgegebenen Zeitrahmen nicht möglich und sinnvoll ist.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Speicherkanal Mühleholz Ertüchtigung und Ersatz Steuerung Pumpwerk SZM 2, Bauprojektgenehmigung

Der Speicherkanal Mühleholz ist im Jahr 2000 im Zusammenhang mit dem Neubau des Hauptsammelkanals Vaduz – Bendern gebaut worden. Das Bauwerk entwässert das gesamte Einzugsgebiet VA1 des unteren und oberen Mühleholzes.

Einzelne Bauteile wie die Messtechnik und Steuerung haben mit 24 Jahren ihre Lebenserwartung erreicht. Ein sicherer Betrieb kann deshalb nicht mehr garantiert werden.

Die Bausubstanz ist in einem relativ guten Zustand. Jedoch müssen einzelne Metallbauinstallationen aus Korrosionsgründen ersetzt werden.

Zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit und zur Gewährleistung eines bedarfsgerechten Unterhalts werden einzelne Metallbaueinbauten angepasst und nachgerüstet. Zudem muss der Wasseranschluss umgebaut werden, damit die Anforderungen an die neue Richtlinie sauberes Trinkwasser eingehalten werden können.

Das Bauwerk ist so konzipiert, dass es im freien Gefälle entwässert und sich einstauen kann. Ein Notüberlauf des Speicherkanals ist im Zulauf bei der Hochwasserentlastung HEVA1 vorhanden. Der Schaltschrank wird entsprechend angepasst, damit die Steuerung des Speicherkanals bei Bedarf mit einem mobilen Notstromaggregat versorgt werden kann.

Der Schalt- und Steuerschrank des Speicherkanals ist im Abwasserpumpwerk des Schulzentrums Mühleholz 2, SZM2, untergebracht. Die Schaltschränke, Steuerungen und elektrischen Ausrüstungen werden von der Gemeinde Vaduz vom Land Liechtenstein und dem Entsorgungszweckverband der Gemeinden Liechtensteins (EZV), gemeinsam genutzt. Die Aufwendungen für den Ersatz dieser Steuerungsanlagenteile werden anteilmässig aufgeteilt.

Die Gesamtkosten für die Ertüchtigung des Speicherkanals und den Ersatz der Steuerung im Abwasserpumpwerk SZM 2 betragen CHF 243'000.00 (inkl. MwSt.):

Anteil Gemeinde Vaduz	CHF	126'000.00
-----------------------	-----	------------

Anteil Land Liechtenstein	CHF	96'000.00
Anteil Entsorgungszweckverband, EZV	CHF	21'000.00

Die Ausführung der Arbeiten ist im Sommer/Herbst 2025 vorgesehen.

Antrag:

Der Gemeinderat genehmigt das gegenständliche Projekt Ertüchtigung Speicherkanal Mühleholz und Ersatz der Steuerung im Schalt- und Steuerschrank des Abwasserpumpwerks SZM 2 im Betrag von CHF 126'000.00 (inkl. MwSt.) (Anteil Gemeinde Vaduz). Der entsprechende Voranschlagskredit ist mit Genehmigung des Voranschlages 2025 erfolgt.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Stratus Infra, Collab-Viewer Erhaltungsmanagement Strassen / Abwasser / Wasser

Die Gemeinde Vaduz verfügt über ein Strassennetz von rund 45 km. Der Wiederbeschaffungswert beträgt geschätzt CHF 90 Mio. Im Jahr 2013 ist erstmals der Zustand der Gemeindestrassen erhoben und regelmässig nachgeführt worden. Mit dem vorliegenden Antrag sollen neben einer Gesamtübersicht für die Strassen neu auch die Abwasser- und Wasserversorgungsnetze miteinbezogen werden. Der Wiederbeschaffungswert der Abwasseranlagen (Abwasserleitungen 57 km) beträgt geschätzt CHF 130 Mio. und der Wiederbeschaffungswert der Wasserversorgungsanlagen (Wasserleitungen 65 km) beträgt geschätzt CHF 110 Mio. Ausgehend vom Zustand dieser Anlagen sollen anschliessend die aktuellen und künftigen Investitions- sowie Unterhaltskosten über diese 3 Infrastrukturanlagen erarbeitet werden. Daraus können dann strategische Entscheide und Erhaltungs- und Koordinationsmassnahmen abgeleitet werden.

Davon ausgeschlossen sind die Sonderbauwerke wie Regenbecken, Reservoir sowie die Wassertransportleitung von Malbun bis zum Reservoir Schlosswald mit ihren Anlagenteilen.

Für die Aufgabenstellung wird die Software Stratus Infra (Strassen /Abwasser/ Wasser) inkl. Karte als "Collab-Viewer" (nur Lesemodus) verwendet. Stratus ist eine Software für strategische Portfolio- und Infrastrukturmanagement, welche seitens Basler & Hofmann, Zürich, entwickelt worden ist. Entwickelt von Immobilien- und Infrastruktur-Profis liefert sie fundierte Entscheidungsgrundlagen für das Erhaltungsmanagement sowie für die Investitions- und Finanzplanung.

Die Leistungsofferte ist in 5 Bearbeitungsschritte gegliedert.

Schritt 1:	Datenbearbeitung (Strassen/Abwasser/Wasser)	CHF	28'550.00
Schritt 2:	Bericht Werterhaltungsplanung und Investitionsbedarf	CHF	7'000.00
<hr/>			
	Total Kosten	CHF	35'550.00
	Nebenkosten 6%	CHF	2'133.00

MwSt. 8.1%	CHF	3'052.35
Gesamttotal	CHF	40'735.35

- Schritt 3: Zusatzleistungen: Erarbeitung Investitionsprojekte, Unterstützung Koordinationssitzungen
Schritt 4: Softwarezugang zu Stratus Infra Collab (Viewer), Nachführung
Schritt 5: Nachführung in ca. 2 Jahren

Die Bearbeitungsschritte 3 bis 5 werden bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt ausgelöst. Für diese 3 Schritte muss mit Leistungen im Betrag von ca. CHF 15'000.00 gerechnet werden.

Mit der Firma Basler & Hofmann, Zürich, werden ein Auftragsbearbeitungsvertrag sowie zu gegebener Zeit ein SaaS (Software as a Service) und Daten-Hosting Vertrag abgeschlossen.

Die Aufwendungen für die Bearbeitungsschritte 1 und 2 sind im Voranschlag 2025 mit CHF 50'000.00 abgedeckt.

Diesem Antrag liegt bei:

- Leistungsofferte Basler & Hofmann vom 14. November 2024

Antrag:

Der Gemeinderat erteilt den Auftrag zur Ausarbeitung eines Berichtes von Entscheidungsgrundlagen für das Erhaltungsmanagement Strassen/Abwasser/Wasser mit Stratus Infoa Collab zum Betrag von CHF 40'735.35 (inkl. MwSt.) an die Firma Basler & Hofmann AG, 8032 Zürich.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Deponie Im Rain Anlieferung von mineralischen Bauabfällen aus anderen Gemeinden 2025 - 2027

Die Gemeinden Balzers, Triesen und Triesenberg haben bei der Gemeinde Vaduz um eine Fristverlängerung für die Entsorgung von mineralischen Bauabfällen (Bauschutt) auf der Deponie „Im Rain“ für die nächsten drei Jahre (2025 bis einschliesslich 2027) gestellt. Gemäss der Deponieordnung der Gemeinde Vaduz bedürfen Anlieferungen aus anderen Gemeinden der Zustimmung des Gemeinderates.

Folgende maximalen Anlieferungsmengen werden pro Jahr von den Gemeinden Balzers, Triesen und Triesenberg gemäss dem bisherigen Rahmen beantragt:

- Balzers:	3'500 t
- Triesenberg:	1'500 t
- Triesen:	4'000 t
Total:	9'000 t

Im Bauabfallkompartiment wurden 2024 insgesamt 9'131 t Material abgelagert. Die jährlichen Mengenbegrenzungen aus den zugelassenen Gemeinden wurden eingehalten. Die Abwicklung der Annahmen aus anderen Gemeinden erfolgt immer reibungslos. In der aktuellen Landesabfallplanung ist die Annahme von Bauschutt aus den aufgeführten Gemeinden vorgesehen. Das Bauabfallkompartiment wurde beim Bau bereits für die Annahme aus anderen Gemeinden ausgelegt und bietet Stand 1. Januar 2025 ein offenes Deponievolumen von 106'000 m³. Die Verfüllzeit beträgt voraussichtlich weitere 10 Jahre, bis die vorgesehenen Erweiterungskapazitäten ausgebaut werden müssen.

Der Preis für die Anlieferung von mineralischem Aushub aus anderen Gemeinden ist gleich hoch wie aus dem Gemeindegebiet Vaduz und beträgt CHF 44.65 pro Tonne (exkl. MwSt.). Die Erlaubnis für die Anlieferung von mineralischen Bauabfällen wird den betreffenden Gemeinden nur unter Vorbehalt einer geltenden abfallrechtlichen Bewilligung durch das Amt für Umwelt für die Deponie „Im Rain“ erteilt.

Es kommt immer wieder zu Anfragen, „wenig verschmutztes Aushubmaterial“ (z.B. Aushub vermischt mit Ziegeln, Beton etc. sowie Aushübe, die mit unzulässigen chemischen Stoffen oder mit Schwermetallen belastet sind) aus anderen Gemeindegebieten auf der Deponie „Im Rain“ abzulagern, soweit die Zulassung für eine Ablagerung im Bauabfällekompartiment gemäss Betriebsbewilligung (Verfügung Amt für Umwelt vom 26. Oktober 2021) und VVEA (Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen) möglich ist. Es wird explizit darauf hingewiesen, dass „wenig verschmutztes Aushubmaterial“ nicht Bestandteil der vom Gemeinderat erteilten Bewilligung ist.

Solche Anlieferungen sind vorgängig bei der Gemeinde Vaduz anzumelden und zu genehmigen. Aushübe, die nur aufgrund ihrer Belastung im Bauabfällekompartiment abgelagert werden müssen, sollten dort nur dann angenommen werden, wenn alle verhältnismässigen Massnahmen zur Reduktion der Menge des anfallenden Materials ausgeschöpft sind (Triage, Reinigung usw.).

Die Deponiekommission empfiehlt an der Sitzung vom 22. Januar 2025 die Annahme von mineralischen Bauabfällen für weitere drei Jahre gemäss diesem Antrag.

Diesem Antrag liegen bei:

- Antrag der Gemeinden Balzers
- Antrag der Gemeinde Triesen
- Antrag der Gemeinde Triesenberg

Antrag:

Der Gemeinderat genehmigt die Anlieferungen von mineralischen Bauabfällen aus den Gemeindegebieten Balzers, Triesen und Triesenberg für die Jahre 2025 bis und mit 2027 in Höhe der beantragten Mengen.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Deponie Im Rain, Anpassung Deponieordnung

Die aktuelle Deponieordnung besteht seit dem 14. Juni 2016. Seitdem hat es verschiedene Änderungen bei den gesetzlichen Regelungen gegeben. Insbesondere ist die Verordnung zur

technischen Verwertung von Abfällen (TVA) durch die Verordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (VVEA) ersetzt worden, was eine inhaltliche Anpassung für die Annahmekriterien von Abfällen erforderlich macht. Seit 2016 haben sich viele Änderungen bei der Deponierung von Inertstoffen ergeben. So betreibt die Gemeinde heute eine Deponie der Klasse A (unverschmutzte Aushübe) und der Klasse B (Bauschutt). In der überarbeiteten Deponieordnung sind die bereits eingeführten Bestimmungen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft (Verwertungspflicht für Beton, Vermischungsverbot) aufgenommen worden.

Um die Rechtssicherheit und die Einhaltung dieser Vorgaben zu gewährleisten, ist eine Revision der bestehenden Deponieordnung notwendig.

Die Gemeinden Vaduz, Schaan und Ruggell, welche jede eine Deponie der Klasse A und B betreiben, beabsichtigen zur Vereinfachung für die Deponiekunden ein möglichst identisches Reglement zu erlassen.

In Zusammenarbeit aus Vertretern der Gemeinde Schaan, Ruggell und Vaduz sowie einem Ingenieurbüro als Fachexperte wurde die Deponieordnung auf Basis der bestehenden Deponieordnung Vaduz angepasst.

Die angepasste Deponieordnung wurde von der Deponiekommission am 22. Januar 2025 befürwortet. Ebenfalls wurde die Deponieordnung dem Amt für Umwelt zur Stellungnahme vorgelegt.

Die überarbeitete Deponieordnung soll mit der Genehmigung durch den Gemeinderat in Kraft treten.

Diesem Antrag liegt bei:

- Deponieordnung Stand Januar 2025
- Deponieordnung bisherig

Antrag:

Der Gemeinderat stimmt den vorgelegten Änderungen in der Deponieordnung der Gemeinde Vaduz zu.

Die Inkrafttretung der Deponieordnung der Gemeinde Vaduz erfolgt auf den 5. Februar 2025.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Hintergass 35/37 - Renovation / Umnutzung Hofstätten Arbeitsvergabe

BKP 900 Möblierung (Direktvergabe)

Heeb Interior Design AG, 9492 Eschen	CHF	43'445.40
Kostenvoranschlag	CHF	45'000.00

Alle Angaben inkl. MwSt.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Primarschule Äule Erneuerung Beleuchtungstechnik Aula Arbeitsvergabe

BKP 233.2 Bühnenbeleuchtung und Lichttechnik (Direktvergabe)

Mediasens AG, 9494 Schaan CHF 42'479.90

Alle Angaben inkl. MwSt.

Die Bühnenbeleuchtung und Lichttechnik in der Aula der Primarschule Äule wurde bei der Errichtung des Gebäudes im Jahr 1997 installiert und ist mittlerweile veraltet. Die technische Ausstattung entspricht nicht mehr den heutigen Standards und weist deutliche Alterserscheinungen auf. Ersatzteile für die Anlage sind kaum noch erhältlich. Es ist geplant, die bestehende Bühnenbeleuchtung durch eine auf LED-Technik basierende Beleuchtung zu ersetzen. Diese moderne Technik ermöglicht neben einem geringeren Energieverbrauch auch eine verbesserte Funktionalität und Flexibilität.

Die Kosten für die Erneuerung der Bühnenbeleuchtung sind im Voranschlag 2025 der Gemeinde Vaduz enthalten.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Neubau Feuerwehrdepot Gebäudeleitsystem Nachtragskredit und Arbeitsvergabe

Die Gemeinde Vaduz nutzt bei mehreren gemeindeeigenen Liegenschaften das Gebäudeleitsystem Avelon. Dieses moderne System wird zur Überwachung, Steuerung und Optimierung technischer Gebäudeanlagen eingesetzt. Avelon ermöglicht die Visualisierung und Integration verschiedener Steuerungssysteme wie Heizung, Lüftung und Klimatisierung. Zudem können Energiezähler in das System eingebunden werden, um den Verbrauch präzise zu überwachen und als Grundlage für eine professionelle Energiebuchhaltung zu dienen. Dadurch leistet das System einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung, Kostensenkung und Nachhaltigkeit im Gebäudemanagement.

Das neue Feuerwehrdepot in Vaduz wird mit einer modernen und komplexen Gebäudetechnik ausgestattet. Zu den zentralen Systemen zählen das Heizsystem, die verschiedenen Lüftungsanlagen, eine Photovoltaikanlage mit Batteriespeichersystem sowie ein umfassendes Energiemesssystem.

Es ist geplant, die Gebäudetechnik des neuen Feuerwehrdepots in das Gebäudeleitsystem Avelon zu integrieren.

Die einmaligen Kosten für diese Integration in Höhe von CHF 53'294.80 (inkl. MwSt.) sind – wie auch bei früheren Projekten – nicht im Verpflichtungskredit des Bauprojekts enthalten. Die Integration wird erst umgesetzt, wenn alle Anlagenteile in Betrieb sind, was üblicherweise erst bei der Übergabe der Liegenschaft erfolgt. In diesem Projekt ist der Planungsstand jedoch bereits so weit fortgeschritten, dass die Integration während des Bauprojekts beginnen kann.

Antrag:

1. Der Gemeinderat genehmigt für die Integration der Gebäudetechnik des Neubaus Feuerwehrdepot Vaduz in das Gebäudeleitsystem Avelon den dafür erforderlichen Nachtragskredit im Betrag von CHF 53'500.00 (inkl. MwSt.)
2. Der Gemeinderat erteilt den Auftrag für die Integration der Gebäudetechnik des Neubaus Feuerwehrdepot Vaduz in das Gebäudeleitsystem Avelon an die Firma FE-Partner AG, Vaduz im Betrag von CHF 53'294.80 (inkl. MwSt.)

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Liechtensteiner Entwicklungsdienst LED, Projekt 2025-2027, Unterstützung

Ausgangslage

Seit 60 Jahren setzt sich der Liechtensteinische Entwicklungsdienst (LED) für gelebte Solidarität in der ganzen Welt ein. Für Menschenrechte, die für alle gelten, für die Überwindung der Armut, faire Löhne und Preise, Nachhaltigkeit, weniger gewaltsame Konflikte und die Pflege der kulturellen Vielfalt.

Der LED fokussiert seine Arbeit auf die zwei Schwerpunktthemen „Nachhaltiges Ernährungssystem mit Fokus auf Agrarökologie“ und „Berufsbildung und Beschäftigungsfähigkeit“. Die bilaterale Entwicklungszusammenarbeit Liechtensteins konzentriert sich zurzeit auf neun Länder, wovon sechs in Afrika liegen.

Als Zeichen der Solidarität fördert die Gemeinde Vaduz diverse Entwicklungsprojekte. Unter anderem unterstützte die Gemeinde Vaduz in Zusammenarbeit mit dem LED von 2015 bis 2019 ein Mikrofinanzprojekt im ländlichen Raum Afrikas mit jährlich CHF 50'000.00. In den Jahren 2021 bis 2024 förderte die Gemeinde Vaduz – ebenfalls über den LED – das Sozialunternehmen Eco-Razeni (Non-Profit-Organisation) aus Moldawien, welches jungen behinderten Menschen aus der dortigen Region Ausbildung und Beschäftigung bietet.

Folgeprojekt: Berufsbildungsprogramm in Sambia

Der LED unterstützt in Sambia mehrere internationale und lokale Partnerorganisationen im Bereich der beruflichen Bildung. Die bisherigen Projekte konzentrieren sich auf Berufe im Gesundheits- und Wassersektor. Im Januar 2025 startet ein weiteres Projekt zur beruflichen Qualifizierung für erneuerbare Energien, wie Elektriker/in mit Solar-Vertiefung.

Projektvorschlag

Die hohe Jugendarbeitslosigkeit und der ungleiche Zugang zu beruflicher Bildung sowie die geringe Qualität der beruflichen Bildung werden durch den Zugang zu hochwertigen kompetenzbasierten Ausbildungsangeboten im Bereich der erneuerbaren Energien nachhaltig verbessert.

Im Rahmen des Projektes werden ausgewählte Berufsschulen bei der Einführung neuer Ausbildungsgänge im Solarbereich unterstützt – durch Solar-Ausrüstung, Lehrpersonenweiterbildung (pädagogisch und technisch), Lehrmaterialien für eine kompetenzbasierte Ausbildung etc.

Eine extreme Dürre, wie sie das Land seit Jahrzehnten nicht mehr erlebt hat, hat in Sambia zu einer drastischen Stromknappheit und häufigen Stromausfällen geführt. Aufgrund dieser Energiekrise ist im Solarbereich mit einer hohen Nachfrage an Fachkräften und guten Möglichkeiten zur Selbstständigkeit zu rechnen. Somit trägt das Projekt zur Reduzierung der Jugendarbeitslosigkeit, zur Stärkung des Berufsbildungssystems und zur Diversifizierung der Stromversorgung in Sambia bei.

Die geplanten Ergebnisse umfassen:

- Der Zugang zu einer qualitativ hochwertigen Ausbildung im Bereich der Solarenergie, einschliesslich einer nationalen Zertifizierung, wird verbessert.
- Es werden kompetenzbasierte Lehrmaterialien und -instrumente entwickelt und getestet, um die nationalen Lehrpläne auf allen Ausbildungsebenen umzusetzen.
- Lehrpersonen werden entsprechend der (Solar-)Elektrizitätslehrpläne und kompetenzbasierten Ausbildungsmethoden geschult.
- Die Lernenden haben Zugang zu hochwertiger Berufsberatung und Praktika.
- Das Image der Berufsbildung ist gestärkt.
- Förderprogramme für den Weg in die Selbstständigkeit sind eingerichtet.

Beurteilung Partnerorganisation

Die Organisation Comundo hat in Sambia viel Erfahrung in der Grund- und Berufsbildung und verfügt über ein breites Netzwerk an Partnern im Bereich der beruflichen Bildung, die in Sambia sowohl an klassischen Berufsschulen als auch an Sekundarschulen und Youth Resource Centern angeboten wird. Neben der Erfahrung in der Berufsbildung in Sambia kann Comundo auf langjährige Erfahrungen und Expertise mit kompetenzbasierten Ausbildungsangeboten in Kenia und Namibia zugreifen (geplanter Süd-Süd Austausch). Comundo arbeitet zudem mit einem schlanken administrativen Setup und stellt den Kapazitätsaufbau bei lokalen Partnern in den Vordergrund (Lokalisierung), wodurch lokale Institutionen und deren Netzwerke nachhaltig gestärkt werden.

Weitere Aspekte

Ökologische Nachhaltigkeit: Die Förderung von Ausbildungsgängen im Solarbereich ist eine direkte Antwort auf die Herausforderungen des Klimawandels und trägt zur Diversifizierung und Nachhaltigkeit der Energieversorgung in Sambia bei.

Leave no one behind: Comundo hat sehr viel Erfahrung im Bereich der integrativen Bildung und wird im Projekt mit weniger gut ausgestatteten Berufsschulen und deren Schülerschaft zusammenarbeiten.

Empfehlung

Der LED unterstützt bereits das Berufsbildungsprogramm von Comundo in Sambia. Mit einer zusätzlichen Unterstützung durch die Gemeinde Vaduz in Höhe von CHF 150'000.00 für die Jahre 2025 bis 2027 könnten mindestens zwei weitere Berufsschulen in das Projekt aufgenommen werden und mehr Jugendliche hätten die Möglichkeit, eine stark nachgefragte berufliche Qualifizierung zu erlangen.

Die Kosten in der Höhe von CHF 50'000.00 sind im Voranschlag 2025 berücksichtigt.

Diesem Antrag liegt bei:

- Projektbeschrieb „Energy Skills 4 Youth“ Sambia

Antrag:

Der Gemeinderat befürwortet die Unterstützung des Liechtensteiner Entwicklungsdienstes bzw. des Projekts „Energy Skills 4 Youth“ in Sambia, Afrika, für die Jahre 2025 bis 2027 mit CHF 50'000.00 pro Jahr und genehmigt einen entsprechenden Kredit von gesamthaft CHF 150'000.00.

Der Liechtensteiner Entwicklungsdienst informiert den Gemeinderat mindestens einmal jährlich über den Projektfortschritt.

Beschluss:

Gemäss Antrag angenommen / einstimmig / 13 Anwesende

Florian Meier, Bürgermeister