

Protokollauszug der Sitzung des Gemeinderates 09/22

Datum / Zeit: Mittwoch, 8. Juni 2022 / 18.00 – 21.15 Uhr

Ort: Gemeindehaus Eschen
Sitzungszimmer Gemeinderat
St. Martins-Ring 2
9492 Eschen

Vorsitz: Tino Quaderer, Gemeindevorsteher

Gemeinderäte: Fredy Allgäuer, Gemeinderat
Kevin Beck, Gemeinderat
Gerhard Gerner, Gemeinderat
Mario Hundertpfund, Gemeinderat
Alexandra Meier-Hasler, Gemeinderätin
Sylvia Pedrazzini, Gemeinderätin
Diana Ritter, Gemeinderätin
Simon Schächle, Gemeinderat
Gebhard Senti, Vizevorsteher
Karin Zech-Hoop, Gemeinderätin

Entschuldigt:

Protokoll: Philipp Suhner, Leiter Gemeindeganzlei

Traktanden

- | | | |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. | Genehmigung des Gemeinderatsprotokolls 08/22 | |
| 2. | Gwiggner Carlos Eduardo: Erleichterte Einbürgerung infolge längerfristigem Wohnsitz | 59 |
| 3. | Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept Liechtenstein 2021 - Schlussbericht | 61 |
| 4. | Mutation Nr. 1435: Abtretungsvertrag / Genehmigung | 62 |
| 5. | Strategie für Klimaschutz in Liechtenstein 2050: Stellungnahme | 63 |
-

Dieses Protokoll umfasst die Seiten 1 bis 15.

Tino Quaderer
Gemeindevorsteher

Gebhard Senti
Vizevorsteher

Philipp Suhner
Leiter Gemeindeganzlei

1. Genehmigung des Gemeinderatsprotokolls o8/22

x x E

Antragsteller Gemeindevorsteher

Antrag

Das Gemeinderatsprotokoll o8/22 vom 25.05.2022 sei zu genehmigen.

Beschluss

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Erleichterte Einbürgerungen

03.02.04

Erleichterte Einbürgerungen infolge längerfristigem Wohnsitz 2022

03.02.04

2. Gwiggner Carlos Eduardo: Erleichterte Einbürgerung infolge längerfristigem Wohnsitz

x x E

59

Antragsteller Gemeindevorsteher

Gesuchsteller Gwiggner Carlos Eduardo, St. Martins-Ring 73, 9492 Eschen

Bericht

Herr Carlos Eduardo Gwiggner hat bei der Regierung den Antrag auf Aufnahme in das Landes- und Gemeindebürgerrecht im erleichterten Verfahren gestellt. Gemäss § 5a des Gesetzes vom 4. Januar 1934 über den Erwerb und Verlust des Landesbürgerrechts (BüG), LGBl. 1960 Nr. 23, idF. LGBl. 2008 Nr. 306, erhält der Bewerber das Bürgerrecht jener Gemeinde, in welcher er zuletzt seinen ordentlichen Wohnsitz hatte. Da in casu Eschen die zuständige Gemeinde ist, übermittelt das Zivilstandsamt eine Kopie des Antrages auf Einbürgerung im erleichterten Verfahren infolge längerfristigem Wohnsitz und ersucht um eine Stellungnahme.

Anträge

1. Vom Gesuch sei Kenntnis zu nehmen.
2. Es seien keine Einwände gegen die Einbürgerung zu erheben.

Beschlüsse

1. Der Antrag 1 wird einstimmig angenommen.
2. Der Antrag 2 wird einstimmig angenommen.

3. Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept Liechtenstein 2021 - Schlussbericht x x E 61

Antragsteller Leiter Bauwesen

Einleitung

Gestützt auf die Massnahme 1.04 des Mobilitätskonzepts 2030, welches von der Regierung im März 2020 genehmigt und vom Landtag im Mai 2020 zur Kenntnis genommen wurde, erarbeiteten das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) sowie das Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG) – ehemals Amt für Bau und Infrastruktur (ABI) – zusammen mit Gemeindevertretern, Vertretern der Verkehrsbetriebe LIEmobil sowie dem begleitenden Fachbüro «Metron Verkehrsplanung» die vorliegende Neuaufgabe des Busbevorzugungskonzepts für Liechtenstein.

Im April 2021 nahmen die eingesetzten Projektgremien «Arbeitsgruppe» und «Lenkungsausschuss» ihre Arbeit auf. Sie trafen sich während der Erarbeitungsphase in regelmässigen Abständen. Des Weiteren fanden während dem Erarbeitungsprozesses auch zwei Foren zur Mitwirkung von Gemeindevertretern sowie Vertretern von Vereinen / Verbänden statt. Mit den direkt von Busbevorzugungsmassnahmen betroffenen Gemeinden wurden bilaterale Gespräche geführt. Da die politische Akzeptanz von baulichen Fahrbahnhofhalten an der letzten Sitzung des Lenkungsausschusses als gering beurteilt wurde, fanden auch nach dem 2. Forum und nach der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe noch Anpassungen am Schlussbericht und Anhang statt. Konkret wurde die Begrifflichkeit «Fahrbahnhofhalte» zu «Haltestelle ohne Überholmöglichkeit» geändert und das neue Vorgehen bei «Haltestellen ohne Überholmöglichkeit» festgelegt.

Im Rahmen der anstehenden Möglichkeit zur Stellungnahme werden nun alle Liechtensteiner Gemeinden und die Vereine / Verbände eingeladen, Stellung zur «Neuaufgabe des Busbevorzugungskonzepts» zu beziehen. Mit dem vorliegenden Dokument beabsichtigt das AHR einerseits, den beteiligten Stellen einen kompakten Überblick über die wichtigsten Aspekte der «Neuaufgabe des Busbevorzugungskonzepts» zu bieten. Andererseits erlaubt sich das AHR hiermit zudem, einen entsprechenden Formulierungsvorschlag zur Verfügung zu stellen, der ein einheitliches «Wording» für die Gemeinderäte, Gemeinderatsbeschlüsse und allfälliger Publikationen (wie z. B. Protokolle) ermöglicht.

Bericht

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.

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, Eschen 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)
- 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 Pförtnerung), 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 eruieren 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 den Gemeinden). Die weiterzuverfolgenden Busbevorzugungsmassnahmen wurden einer der vier Umsetzkategorien «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 Realisierungshorizont bzw. je Massnahmenpaket laufend ab. Im Zuge einer künftigen Aktualisierung des Busbevorzugungskonzepts werden auch alle Schwachstellen der 2. Priorität wieder aufgegriffen und geprüft.

Massnahmen in Eschen-Nendeln

Im Schlussbericht sind für das Hoheitsgebiet Eschen-Nendeln folgende Massnahmen vorgesehen:

Sofortmassnahmen

Massn.-Nr.	Massnahmenbeschrieb	Schwachstellen Nr.	Leidensdruck Schwachstelle
3.3	Haltestelle Eschen, Presta Richtung Westen ohne Überholmöglichkeit	3	Hoch
7.3	Optimierung der ÖV-Priorisierung an der LSA Rhein- / Feldkircher Str. (siehe Var. 8.2)	7	mittel
8.2	Optimierung der ÖV-Priorisierung an der LSA Rhein- / Feldkircher Str. (siehe Var. 7.3)	8	Mittel

Tabelle 1: Sofortmassnahmen mit Zuteilung

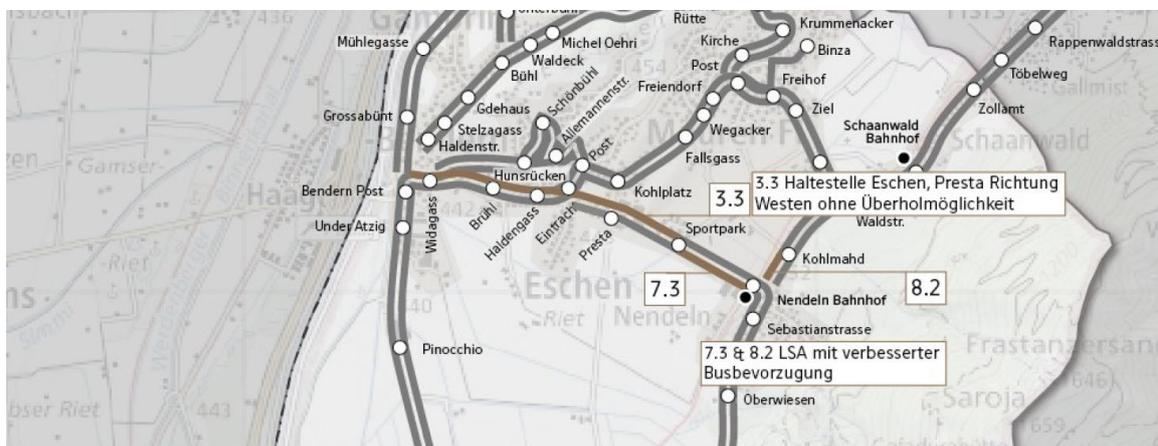


Abbildung 1: Übersicht Sofortmassnahmen

1. Paket

Massn.-Nr.	Massnahmenbeschrieb	Schwachstellen Nr.	Leidensdruck Schwachstelle
3.4	Bestehende LSA am Knoten Wirtschaftspark zur Dosierung nutzen	3	hoch

Tabelle 2: 1. Paket mit Zuteilung



Abbildung 2: Übersicht Massnahmen 1. Paket

2. Paket

Massn.-Nr.	Massnahmenbeschrieb	Schwachstellen Nr.	Leidensdruck Schwachstelle
3.2	Busspur mit Pfortnerung zwischen Wirtschaftspark und Prestakreisel	3	hoch
7.5	Haltestelle Nendeln, Bahnhof Richtung Feldkirch ohne Überholmöglichkeit	7	Mittel
8.4	Anpassung Knoten Rhein- / Feldkircher Str.	8	Mittel

Tabelle 3: 2. Paket mit Zuteilung

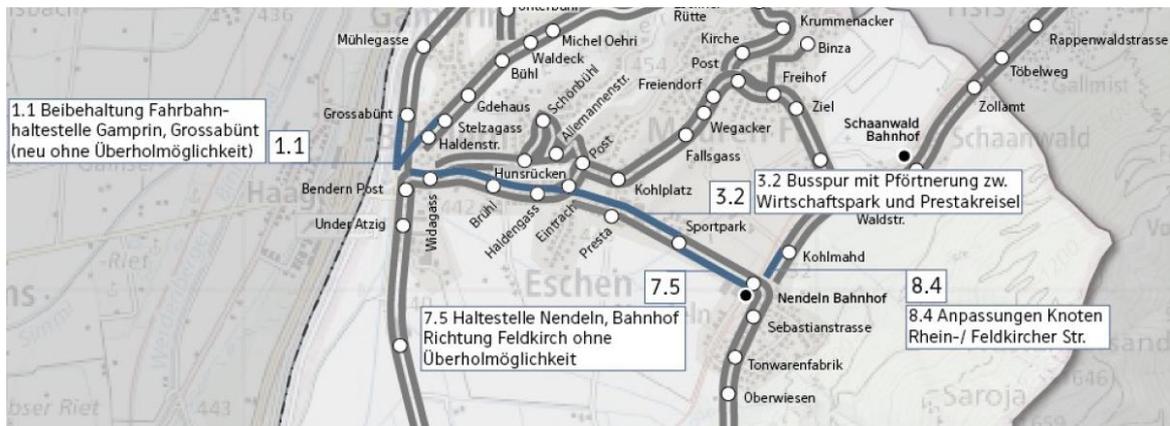


Abbildung 3: Übersicht Massnahmen 2. Paket

3. Paket

Massn.-Nr.	Massnahmenbeschrieb	Schwachstellen Nr.	Leidensdruck Schwachstelle
7.4	Nord-Umfahrung mit niveaufreier Kreuzung der Bahnlinie (siehe 8.3)	7	Mittel
8.1	Busspur Richtung Norden auf der Vorarlberger Strasse	6	Mittel
8.3	Nord-Umfahrung mit niveaufreier Kreuzung der Bahnlinie (siehe 7.4)	8	Mittel

Tabelle 4: 3. Paket mit Zuteilung

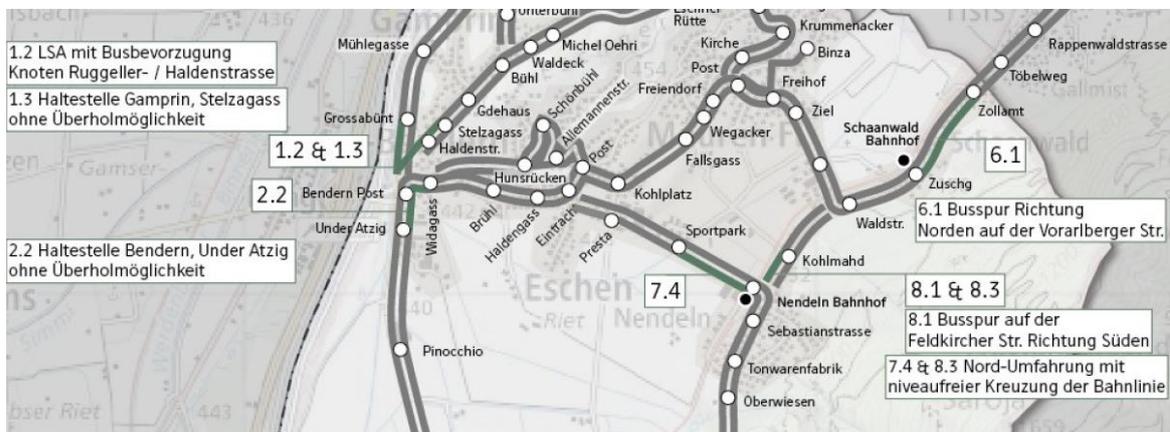


Abbildung 4: Übersicht Massnahmen 3. Paket

Erwägungen des Antragstellers

Der vorliegende Antrag wurde gegenüber dem Formulierungsvorschlag geringfügig im Wortlaut verändert bzw. angepasst. Allfällige bauliche Massnahmen werden zuerst mittels einer Versuchsphase getestet und ausgewertet, bevor die Massnahme definitiv umgesetzt wird. Dies erfolgt nur dann, wenn der gewünschte Effekt eingetreten ist.

Erwägungen des Gemeinderates

Das vorliegende Konzept wird im Gemeinderat sehr konträr diskutiert. Verschiedene Massnahmen führen sicher zu einer besseren Situation für den Busverkehr. Dies sind insbesondere der Bau von eigenen Busspuren und Umfahrungen sowie die Busbevorzugung an den Lichtsignalanlagen. Vor allem der Bau von eigenen Busspuren oder Umfahrungen benötigt jedoch sehr viel Zeit und Geduld, weil verschiedene Landerwerke getätigt werden müssen. Diese Massnahmen können somit nicht kurzfristig umgesetzt werden, sondern benötigen eine längeren Planungshorizont. Deshalb ist es notwendig, auch kleine Optimierungen vorzunehmen, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten. Nur ein attraktiver öffentlicher Verkehr wird vermehrt nachgefragt. Dazu braucht es auch verschiedene Steuerungsmechanismen. Mehrheitlich abgelehnt werden Bushaltestellen auf dem Strassenkörper. Diese führen für den MIV zu unverhältnismässigen Behinderungen, insbesondere dann, wenn keine Stauproblematik vorherrscht.

Einige Gemeinderäte bedauern, dass keine Mehrheit für den Testbetrieb von Haltestellen auf der Fahrbahn gefunden wird. Nur wenn der öffentliche Verkehr rund um die Verkehrsspitzen seine Anschlüsse einhalten kann, werden auch mehr Personen bereit sein, auf das Auto zu verzichten.

Eine Optimierung der Busbevorzugung könnte auch erreicht werden, wenn es in Zukunft nicht mehr möglich ist, im Bus beim Chauffeur ein Einzelticket zu erwerben. Eine weitere Alternative wäre, wenn der Busverkehr im ganzen Land gratis angeboten wird. Ausserdem gibt es heute schon technische Möglichkeiten, die Buspriorisierung zu steuern.

Die einzelnen Massnahmen werden aufgrund der Diskussion wie folgt bewertet:

Sofortmassnahmen

Haltestelle Eschen, Presta Richtung Westen ohne Überholmöglichkeit:

Diese Massnahme wird mehrheitlich abgelehnt. Besonders kritisch wird der Rückbau von Busbuchten angesehen, die vor noch nicht allzu langer Zeit erstellt wurden.

Optimierung der ÖV-Priorisierung an der LSA Rhein- / Feldkircher Str.:

Diese Massnahme wird mehrheitlich unterstützt.

1. Paket

Bestehende LSA am Knoten Wirtschaftspark zur Dosierung nutzen:

Diese Massnahme wird mehrheitlich unterstützt, wobei die einzelnen Grünphasen nicht zu lange sein dürfen.

2. Paket

Busspur mit Pfortnerung zwischen Wirtschaftspark und Prestakreisel:

Diese Massnahme wird mehrheitlich unterstützt. Allerdings stellt sich die Frage, ob diese Massnahme auch ihre Wirkung erzielt, solange die Verkehrssituation auf der Rheinbrücke Richtung Haag nicht optimiert wird. Ebenfalls soll die Anpassung des Geschwindigkeitsregimes auf dem Streckenabschnitt beim Wirtschaftspark Eschen geprüft werden.

Haltestelle Nendeln, Bahnhof Richtung Feldkirch ohne Überholmöglichkeit:
Diese Massnahme wird mehrheitlich abgelehnt.

Anpassung Knoten Rhein- / Feldkircher Str.:
Diese Massnahme wird mehrheitlich abgelehnt. Ausserdem entstehen hier der Gemeinde Eschen-Nendeln durch die baulichen Massnahmen auf der Gemeindestrasse Kosten.

3. Paket

Nord-Umfahrung mit niveaufreier Kreuzung der Bahnlinie:
Diese Massnahme wird unterstützt.

Busspur Richtung Norden auf der Vorarlberger Strasse:
Diese Massnahme wird mehrheitlich unterstützt.

Antrag

Der Schlussbericht «Neuaufgabe Busbevorzugungskonzept Liechtenstein» sei unter Berücksichtigung der Erwägungen zur Kenntnis zu nehmen.

Beschluss

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Grundbuchanpassungen	09.02.03
Mutation Nr. 1435	09.02.03

4. Abtretungsvertrag / Genehmigung x x E 62

Antragsteller Leiter der Gemeindeganzlei

Bericht

Der Abtretungsvertrag sieht vor, dass die Gemeinde Eschen-Nendeln eine Fläche von 70 m² für eine Gemeindestrasse erwirbt.

Budget

Im Konto Nr. 620.500.00 ist für den Erwerb von Strassenbauten ein Betrag von CHF 20'000.00 budgetiert. Der Gemeinde Eschen-Nendeln entstehen nur Kosten für die Mutation sowie für die Grundbuchgebühren.

Antrag

Die Umsetzung der Mutation sei zu genehmigen.

Beschluss

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

5. Strategie für Klimaschutz in Liechtenstein 2050: Stellungnahme x x E **63**

Antragsteller Gemeindevorsteher

Bericht

Seit Beginn der Industrialisierung im Jahr 1850 ist die globale Durchschnittstemperatur an der Erdoberfläche gemäss dem «Intergovernmental Panel on Climate Change» (IPCC oder umgangssprachlich «Weltklimarat») um knapp 1°C gestiegen. Unter anderem wegen der Verbrennung fossiler Energieträger wie Kohle, Erdöl und Erdgas sei die Konzentration von Kohlendioxid in der Atmosphäre von 280ppm im Jahr 1750 auf 410ppm im Jahr 2019 angestiegen. Noch stärker war der Anstieg beim Treibhausgas Methan: dessen Konzentration habe sich seit 1750 mehr als verdoppelt.

Diese hohen Treibhausgaskonzentrationen verstärken gemäss dem IPCC den natürlichen Treibhausgasereffekt der Erdatmosphäre, was zur Erderwärmung und den damit verbundenen Folgen führe. Die steigenden Temperaturen verändern die Lebensräume: Das Ökosystem Wald steht immer mehr unter Druck; im Alpenraum haben die Gletscher in den ersten 14 Jahren dieses Jahrhunderts einen Sechstel ihres Gesamtvolumens verloren; Global gesehen verliert der Jetstream in der Atmosphäre an Kraft, wodurch zunehmend die typischen Wetterwechsel blockiert und langanhaltende Hitze-, Regen- und Kälteperioden gefördert werden; zudem lässt das Ansteigen der Temperatur das Polareis schmelzen.

Auch Liechtenstein ist direkt von dieser Entwicklung betroffen: Die durchschnittliche Temperatur Liechtensteins ist in den letzten 150 Jahren um knapp 2°C angestiegen, doppelt so stark wie im globalen Mittel und extreme Wetterereignisse nehmen zu. So gibt es doppelt so viele Hitzewellen und halb so viele Schnee- oder Frosttage als noch vor 100 Jahren. In den letzten 60 Jahren ist die Nullgradgrenze um 300 bis 400 Meter angestiegen, parallel dazu dauert die Vegetationsperiode inzwischen zwei bis vier Wochen länger. Diese klimatischen Veränderungen haben indirekte Auswirkungen auf die Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt in Liechtenstein.

Zusammenfassung der Klimastrategie 2050

Viele der genannten Veränderungen sind gemäss IPCC nicht mehr zu verhindern. Deshalb sind gemäss Klimastrategie der Regierung nicht nur Massnahmen zum Klimaschutz, sondern auch zur Klimaanpassung in Liechtenstein von grosser Bedeutung. Basis dafür sind die entsprechende Strategie aus dem Jahr 2018, der Bericht zur Biologischen Vielfalt aus dem Jahr 2014 und das Konzept zur Bekämpfung invasiver Neophyten von 2018. Es zeigt sich, dass für Liechtenstein insbesondere die Wasserressourcenbewirtschaftung, der Hochwasserschutz, der Erhalt der Biodiversität und der Gesundheitsschutz bei Hitzeperioden von Relevanz sind. Um den daraus resultierenden Risiken entgegenzuwirken, sind eine Vielzahl an Massnahmen notwendig: von ökologischen Mindestanforderungen bei Wasserentnahmen, Verbesserungen beim Regenwasserrückhalt über die Waldverjüngung, die Verhinderung der Ausdehnung gebietsfremder, invasiver Arten bis zur Reduktion der Hitzebelastung in den Ortschaften mit baulichen und planerischen Massnahmen.

Liechtenstein hält sich an das Übereinkommen von Paris. Dieses wurde 2015 von den Vertragsstaaten des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen im Konsens verabschiedet. Liechtenstein hat dieses 2017 ratifiziert. Das Übereinkommen hat zum Ziel, die globale Klimaerwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Niveau auf deutlich unter 2°C, möglichst jedoch auf 1.5°C, zu begrenzen und damit die direkten und indirekten Folgen des globalen Klimawandels auf Wirtschaft, Gesellschaft und

Natur zu reduzieren. Es stützt sich auf die Empfehlungen des Weltklimarats, in dessen Auftrag Fachleute weltweit regelmässig den aktuellen Kenntnisstand zum Klimawandel zusammentragen und ihn aus wissenschaftlicher Sicht bewerten. Laut dem Weltklimarat drohen bei einem Nichterreichen des festgelegten Ziels verheerende und unumkehrbare Veränderungen der Ökosysteme.

Um das Übereinkommen von Paris zu erfüllen, muss so schnell wie möglich der globale Scheitelpunkt der Treibhausgasemissionen erreicht werden, gefolgt von raschen Reduktionen. Ausserdem muss in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts weltweit ein Gleichgewicht zwischen dem Ausstoss von Treibhausgasen und deren Abbau herrschen. Dazu braucht es eine globale Umstellung über alle Lebensbereiche hinweg. Was an Treibhausgasen nicht vermieden werden kann, soll kompensiert werden. So hat sich die Regierung Liechtensteins verpflichtet, bis 2050 im Inland Netto-Null-Emissionen zu erreichen. «Eine Vision für die Zukunft: Wer, wenn nicht Liechtenstein als kleines, wohlhabendes Land, hat die Möglichkeit eine Basis zu legen, damit Mensch und Umwelt in Einklang miteinander gedeihen können?», schreibt die Regierung in der Einleitung der Klimastrategie. Langfristiger Wohlstand sei nur unter Einbezug der umweltgegebenen Fakten möglich. Die Regierung will daher mit der gegenständlichen «Klimastrategie 2050» die Weichen für ein prosperierendes und damit nachhaltiges Land der Zukunft stellen.

Nachdem die Klimastrategie zunächst eine Einbettung der Strategie in den weiteren Kontext vornimmt, wird zusammenfassend ausgeführt, welche Erfolge Liechtenstein in den vergangenen Jahren im Bereich beispielsweise der Emissionen erzielen konnte: Trotz wachsender Bevölkerung, einer zunehmenden Anzahl an Arbeitsplätzen und den entsprechenden Pendlerzahlen sowie einem steigenden Bruttoinlandprodukt sind die inländischen Treibhausgasemissionen im Jahr 2019 um rund 35'000 Tonnen CO₂ eq pro Jahr tiefer als 1990. Dies ist vor allem mit dem Umstieg auf Erneuerbare zu erklären, welcher durch die Erhöhung der CO₂-Abgabe auf fossilen Energien gefördert wurde.

In einem nächsten Abschnitt der Klimastrategie werden deren Ziele definiert. Als Grundlage für die «Klimastrategie 2050» dient hierbei die von der Regierung verabschiedete Klimavision 2050. Das Ziel ist klar: Liechtenstein soll bis 2050 klimaneutral sein. Konkret sollen bis dann die inländischen Emissionen um 90% reduziert werden. Die unvermeidbaren restlichen 10%, die sogenannten Sockelemissionen, werden im In- oder Ausland kompensiert. Laut den jüngsten Berichten des Weltklimarats sind die aktuellen Klimaziele 2030 der Staatengemeinschaft nicht ausreichend, um das 1.5 °C Ziel einzuhalten. Je länger man warte, desto schneller werden die Treibhausgasemissionen später sinken müssen. Hierfür wären umso radikalere Massnahmen notwendig. Mit der vorliegenden Klimastrategie soll daher das liechtensteinische Etappenziel 2030 ambitionierter werden. Bis zum Jahr 2030 soll Liechtenstein seinen CO₂-Ausstoss um 50% reduzieren. Somit erhöht Liechtenstein sein Reduktionsziel von 40% auf 50%, was zusätzliche Einsparungen von 23'000 kt CO₂ bedeutet. Dabei soll weiterhin der Grossteil der Treibhausgasemission im Inland reduziert und maximal 10% durch Massnahmen im Ausland kompensiert werden können. Die zusätzliche Reduktion erfolgt insbesondere durch weitere Massnahmen im Sektor Gebäude. Konkret wird beim Heizen ein rascher Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energieträger angestrebt. Bis 2030 soll der Verbrauch von Heizöl und Erdgas im Vergleich zu 1990 um rund 50% gesenkt werden. Beim Verkehr sollen die Emissionen aus Benzin und Diesel durch eine Umstellung auf Elektromobilität halbiert werden. Der zusätzliche Strom für die Wärmebereitstellung in Gebäuden und für die Elektromobilität soll aus erneuerbaren oder zumindest nachhaltigen Quellen stammen.

Die Umsetzung dieses verschärften Reduktionsziels bezeichnet die Regierung als «ambitioniert». Die Zielerreichung benötige sowohl Fördermittel als auch weiterführende Vorschriften und insbesondere auch das Bewusstsein der Bevölkerung, dass jeder und jede Einzelne mithelfen kann, um der Erderwärmung entgegenzuwirken. Zentral für das Ziel 2030 sei vor allem, dass die Massnahmen für Gebäude und Verkehr rasch umgesetzt werden.

Im Kern besteht die Klimastrategie aus den folgenden sieben Handlungsfeldern:

- Energie – Gebäude und Industrie
- Energie – Mobilität und Raum
- Landwirtschaft
- Industrielle Gase
- Abfall und Wasser
- Landnutzungsänderungen und Wald
- Indirekte Emissionen

Diese Handlungsfelder bestehen aus verschiedenen konkreten Einzelmassnahmen. Diese Massnahmen werden in der Strategie jeweils kurz umrissen (vgl. Beilage «Klimastrategie Liechtenstein 2050»). Hierbei werden nur die neuen, zusätzlichen Massnahmen der Klimastrategie 2050 genannt, die bestehenden Massnahmen aus der Energiestrategie 2030 werden im Bericht nicht erneut aufgeführt.

Stellungnahme zur Klimastrategie 2050

In Ihrer Stellungnahme zur Klimastrategie 2050 geht die Gemeinde Eschen-Nendeln zunächst auf einige allgemeine Punkte ein. So finden sich in der Stellungnahme zunächst Anmerkungen zur Erhöhung des Reduktionszieles 2030 von bisher 40% auf 50%. Daneben wird angeregt, dass die Umsetzung der diversen vorgeschlagenen Massnahmen möglichst in einer Weise erfolgen soll, die neben der Einhaltung der definierten Ziele auch die schrittweise Erarbeitung komparativer Standortvorteile anstreben soll. Ebenso wird in der Stellungnahme einleitend angeregt, dass Massnahmen möglichst auf Förderung und Unterstützung beruhen sollen, nicht auf Verbot und Zwang.

Neben allgemeinen Ausführungen zur Klimastrategie geht die Stellungnahme auf verschiedene konkrete Einzelmassnahmen ein, welche die Regierung vorschlägt. Dabei geht die Stellungnahme aber nur auf Massnahmen ein, die unmittelbar die Gemeinde betreffen. Auf Anmerkungen zu anderen Massnahmen, welche die Gemeinde nicht oder nur indirekt betreffen, wird in der Stellungnahme nicht eingegangen.

Nachfolgend sind die konkreten Äusserungen der Gemeinde zu Einzelmassnahmen aufgeführt:

- E1.1 Pflicht für Photovoltaikanlagen bei Neubauten und Dachsanierungen
Da sich dieser Punkt bereits in einem separaten politischen Prozess befindet, wird in Zusammenhang mit der vorliegenden Klimastrategie 2050 auf eine separate Behandlung dieser Massnahme verzichtet. Wie nachfolgend bei E2.1 scheint es indes wichtig, dass gegebenenfalls ein Regelwerk erarbeitet wird, das im Bereich von beispielsweise Fristen und Sonderbestimmungen angemessen auf besondere Situationen einzugehen vermag. Gerade bei der Einführung einer allfälligen PV-Pflicht ist es angezeigt, einen rechtlichen Rahmen zu erarbeiten, der trotz des grundsätzlichen Zwangs angemessen Rücksicht nimmt auf Praxisfragen und eine möglichst einfache und flexible Handhabung einer allfälligen Zwangsmassnahme.
- E1.2 Umgang mit freistehenden PV-Anlagen
Grundsätzlich ist es zu begrüessen, dass Rahmenbedingungen für freistehende PV-Anlagen und Doppelnutzungen erarbeitet werden sollen, da sich hier ein grosses Potential bietet. Zugleich scheint es angezeigt, in der Ausarbeitung dieser Bedingungen auch Fragen des Landschaftsschutzes, der Landwirtschaft, der landwirtschaftlichen Bodenerhaltung, der Ernährungssicherheit und des Ortsbildes zu berücksichtigen – sowie auch den Umstand, dass Liechtenstein über vergleichsweise knappe Raumressourcen verfügt. Nichtsdestotrotz spricht vieles dafür, flexible Rahmenbedingungen auch für freistehende PV-Anlagen zu schaffen.

- E2.1 Verbot fossiler Heizsysteme bei Neubauten und Ersatz
In diesem Punkt wird es sich als wichtig erweisen, in der konkreten Gesetzgebung auch die Empfehlungen von Fachexperten angemessen einfließen zu lassen. Insbesondere da davon auszugehen ist, dass es viele Sonderfälle und besondere Konstellationen geben wird, die auf Basis von Ausnahmeregelungen und Übergangsfristen abgefangen werden müssen. Bis hin zu Regelungen für Zwischenlösungen für bestehende Bauten, bei denen ein Ersatz des fossilen Heizsystems nicht möglich ist oder ein Ersatz des fossilen Heizsystems mit unververtretbarem Mehraufwand oder Verzögerungen verbunden wäre. Zudem regt die Gemeinde an, dass Verbote und Zwänge auch angemessen durch Förderungen und Erleichterungen (beispielsweise im Bewilligungsprozess) komplementiert werden. Die heutigen Prozesse und Verfahren werden teils als schwerfällig erachtet und entsprechend wird es sich als unumgänglich erweisen, dass möglichst einfache und schlanke Verfahren eingeführt werden, wenn ein generelles Verbot für fossile Heizsysteme erlassen wird. Es stellt sich auch die Frage, ob beispielsweise ein für eine gewisse Periode zeitlich befristeter Sonderfördertopf des Landes eingerichtet werden könnte, um bei Altbauten, bei denen das fossile Heizsystem ersetzt werden muss, auch weitere notwendige Sanierungsmassnahmen (Dämmung, Fenster, Keller, Estrich) zu fördern, die sich durch den Ersatz des Heizsystems allenfalls als notwendig erweisen.

- A1.1 und A2 Technische Optimierung des Klärprozesses in ARAs sowie Abwasserreinigung
Als Mitglied des Abwasserzweckverbands Liechtenstein möchte die Gemeinde darauf hinweisen, dass Massnahmen im Bereich der Abwasserreinigungsanlagen jeweils auf umliegende Länder abgestimmt sein sollten. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass die technischen respektive baulichen Aufwände zur Umsetzung dieser Massnahmen dem jeweils aktuell gängigen Stand der Technik entsprechen und folglich auch von einem mittelgrossen Zweckverband getragen werden können. Sollte Liechtenstein in diesem Handlungsfeld indes eine Vorreiterrolle einnehmen wollen, so kann dies mitunter dazu führen, dass die hierfür notwendigen Investitionen einen Zweckverband wie den AZV an seine Grenzen bringen könnte.

- LN2.1 Biodiversität für öffentliche Bauten und Anlagen
Die Bereitstellung eines Biodiversitätskonzeptes, das auch in der Planung und Erstellung öffentlicher Bauten und Anlagen der Gemeinden genutzt werden kann, könnte zweifelsohne einen Mehrwert darstellen. In Abhängigkeit letztlich davon, welchen konkreten Nutzwert ein solches Konzept öffentlichen Bauherren bieten kann. Wichtig scheint auch hier wieder, dass primär auf der Ebene der Bewusstseinsbildung gearbeitet wird, zudem konkrete Vorschläge und Best-Practice-Fälle (u.a. Nutzung einheimischer Pflanzen) bereitgestellt werden und Vereinfachungen Raum geboten wird. Möglichst abzusehen ist aus Sicht der Gemeinde auch in diesem Handlungsfeld von Verboten und Zwängen.

- LN2.2 Begrünung öffentlicher Flächen
Die zunehmende (Wieder-)Begrünung öffentlicher Flächen rückt seit einigen Jahren verstärkt in das Interesse von Öffentlichkeit und Politik. Vor diesem Hintergrund ist die Gemeinde Eschen-Nendeln seit Jahren bestrebt, beispielsweise der zunehmenden Versiegelung entgegenzuwirken und zudem durch eigene Massnahmen sowie durch Beauftragungen bei beispielsweise Neubauten eine breite Begrünung im Dorf zu erhalten – dies trotz der fortschreitenden Bautätigkeit. Entsprechend begrüsst die Gemeinde einen Prozess hin zu einer weiteren Begrünung öffentlicher Flächen durch einheimische Pflanzen. Jedoch ist auch hier stets dafür Sorge zu tragen, dass solche Begrünungen den jeweiligen funktionalen Zielen der öffentlichen Flächen gerecht werden und zudem Massnahmen im Rahmen eines Prozesses der fortschreitenden Begrünung öffentlicher Flächen stets auf dem Boden der Sinnhaftigkeit fussen.

- LN2.3 Verbot von Schottergärten

Nach wie vor ist vielen Grundeigentümern nicht bekannt, welche Probleme mit Schottergärten einhergehen. Daher sollte in diesem Handlungsfeld zuerst das Bewusstsein durch regelmässige Kommunikation geschärft werden und zudem auf positive unterstützende Anreize gesetzt werden, anstatt ausschliesslich respektive initial mit Verboten zu arbeiten.

- K1.2 Klimaneutrale öffentliche Beschaffung

Der Prozess des öffentlichen Beschaffungswesens ist bereits heute hoch komplex und führt mitunter viele Offertsteller, aber teils auch die Auftraggeber, an die Grenzen des mit vernünftigem Aufwand Machbaren. Bereits heute zeigt sich in vielen Vergabeprozessen, dass gerade kleinere und mittlere Unternehmen sich schwertun, sämtliche formalen und technischen Anforderungen zu erfüllen, die es für eine rechtlich korrekte Offertstellung braucht. Die Gemeinde Eschen-Nendeln als regelmässiger öffentlicher Auftraggeber sieht hier ein grundsätzliches Problem auf Auftraggeber und Offertsteller zukommen, wenn dieser komplexe Prozess um eine weitere anspruchsvolle Dimension erweitert wird. Während es im Grundsatz unbestritten scheint, dass öffentliche Auftraggeber noch stärker auch ökologische Aspekte in die Auftragsvergabe einfließen lassen müssen, scheint die Gefahr gross, dass durch zu hohe rechtliche und technische Anforderungen in diesem Bereich das öffentliche Auftragswesen für kleinere und mittlere Partner nicht mehr beherrschbar wird. Überdies muss berücksichtigt werden, dass gerade Gemeinden als öffentliche Auftraggeber oftmals in sehr spezifischen Bereichen tätig sind, deren technische Rahmenbedingungen bisweilen wenig Spielraum lassen in der Vergabe. Wenn beispielsweise hochspezialisierte Gerätschaften angeschafft werden müssen, so sollten primär deren anwendungsbezogene technische Eigenschaften im Vordergrund stehen statt anderer Faktoren.

Gemäss dem geltenden Gesetz über das öffentliche Auftragswesen gehören die liechtensteinischen Bestimmungen über den Umweltschutz zu den zwingenden Auftragsbestimmungen. Die Berücksichtigung von Umweltbelangen und Nachhaltigkeit ist bereits bisher möglich. Die Berücksichtigung von Lebenszykluskosten ist ebenfalls schon bisher möglich. Umweltkriterien können bereits heute in den technischen Spezifikationen, im Leistungsbeschrieb, bei den Eignungs- oder Zuschlagskriterien berücksichtigt werden. Die Wahl der Zuschlagskriterien liegt dabei im Ermessen des Auftraggebers. Die Berücksichtigung von Umweltschutzkriterien kann nur dann erfolgen, sofern diese Kriterien mit dem Gegenstand des Auftrags eng zusammenhängen, dem Auftraggeber keine uneingeschränkte Entscheidungsfreiheit einräumen, im Leistungsverzeichnis oder in der Bekanntmachung ausdrücklich genannt sind und alle wesentlichen Grundsätze des Gemeinschaftsrechts, vor allem das Diskriminierungsverbot, erfüllen. Es ist jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob ein Umweltkriterium als Zuschlagskriterium zulässig ist oder nicht. So sind gemäss europäischer Rechtsprechung Transportdistanzen als Zuschlagskriterium unzulässig, da sie nicht mit dem Auftragsgegenstand zusammenhängen und gegen den Grundsatz der Nichtdiskriminierung und Gleichbehandlung verstossen. Bei der Wertschöpfung handelt es sich um ein vergabefremdes Kriterium. Inländische Unternehmen haben somit von einem verpflichtenden Zuschlagskriterium «Ökologie» mitunter keine Vorteile, da die Grundprinzipien des Gemeinschaftsrechts, wie der Grundsatz der Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung, gegenseitigen Anerkennung, Verhältnismässigkeit und Transparenz, beachtet werden müssen. Die Auftraggeber haben auch einen erhöhten Mehraufwand durch komplexere Verfahren, einen höheren Kontrollaufwand und ein höheres Prozessrisiko. Dies ist auch im Sinne von Bürokratieabbau fraglich. Ziel sollte gemäss der Gemeinde Eschen-Nendeln vorab ein effizientes und rechtssicheres Vergabeverfahren mit einem einfachen Zuschlagssystem sein. Wenn die Ökologie bei jedem Vergabeverfahren beispielweises verpflichtend als Zuschlagskriterium verwendet werden muss, führt dies zu mehr Bürokratie und Beschwerdefälle, da die Zuschlagskriterien im Sinne der Transparenz und Gleichbehandlung beweisbar und nachvollziehbar sein müssen. Im Sinne der liberalen und wettbewerbsorientierten Wirtschaftsordnung Liechten-

steins soll es der Kompetenz der öffentlichen Auftraggeber überlassen werden, welche Zuschlagskriterien bei den sehr unterschiedlichen Auftragsarten zur Anwendung gelangen. Diese Möglichkeit ist für den öffentlichen Auftraggeber bei der Vielfalt und der Komplexität von Beschaffungen von zentraler Bedeutung, und gewährleistet somit einen effizienten Beschaffungsprozess. Eine Bestimmung für die Auftraggeber, dass sie die Ökologie zwingend berücksichtigen müssen, bedarf überdies einer Gesetzesänderung. Demgegenüber spricht sich die Gemeinde Eschen-Nendeln den bisherigen Bestimmungen folgend dafür aus, dass auch künftig der Auftraggeber die Wahl hat, ob er die Ökologie berücksichtigen möchte oder nicht. Grundlage des Vergaberechts soll weiterhin die Wahlfreiheit des Auftraggebers bleiben.

- F1.2 Klimaneutrale öffentliche Unternehmen

Betreffend diese Massnahmen stellt sich die Frage, was alles unter dem Begriff der öffentlichen Unternehmen subsumiert wird. Die Gemeinde Eschen-Nendeln geht anhand der Fussnote 98 der Klimastrategie davon aus, dass beispielsweise Zweckverbände oder Wasserversorgungen etc. der Gemeinden nicht zu den öffentlichen Unternehmen gezählt werden.

Erwägungen des Antragstellers

Die Klimastrategie 2050 ist für Liechtenstein ein wichtiges strategisches Werkzeug, um die Handlungsprioritäten in einem für unsere Zeit zentralen Themenfeld festzulegen. Entsprechend scheint es auch wichtig, dass sich die Gemeinde Eschen-Nendeln zu diesem überaus zentralen Zukunftsthema äussert und Stellung nimmt zu jenen Elementen der Klimastrategie, welche die Gemeinde als öffentlich-rechtliche Körperschaft direkt betreffen.

Die Klimastrategie erscheint insgesamt als schlüssiges und zugleich kompaktes Werk, das in Ergänzung zu den bestehenden Materialien wie etwa der Energiestrategie 2030 Liechtensteins Weg in die Klimazukunft weisen kann. Auch wenn es in der Natur der Sache liegt, dass die Beurteilung von Einzelmassnahmen je nach Perspektive und Position sehr unterschiedlich ausfallen kann, bleibt abschliessend festzuhalten, dass die Klimastrategie 2050 der Regierung klare Unterstützung durch die Gemeinde erfahren sollte.

Anträge

1. Der Entwurf der Klimastrategie 2050 der Regierung sei zur Kenntnis zu nehmen.
2. Die Stellungnahme der Gemeinde Eschen-Nendeln sei der Regierung zuzustellen.

Beschlüsse

1. Der Antrag 1 wird einstimmig angenommen.
2. Der Antrag 2 wird einstimmig angenommen.