

Protokollauszug der Sitzung des Gemeinderates 01/22 (Aushang)

Datum / Zeit: Mittwoch, 19. Januar 2022 / 18.00 – 19.15 Uhr

Ort: Gemeindehaus Eschen
Foyer Gemeindesaal
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:

Anwesende Gäste:

Protokoll: Philipp Suhner, Leiter Gemeindeganzlei

Dieses Protokoll umfasst die Seiten 1 bis 9.

Tino Quaderer
Gemeindevorsteher

Genehmigung des Gemeinderatsprotokolls 17/21

Antragsteller Gemeindevorsteher

Antrag

Das Gemeinderatsprotokoll 17/21 vom 22.12.2021 sei zu genehmigen.

Beschluss

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Wahlkommission: Bestellung eines Ersatzmitglieds

Antragsteller Gemeindevorsteher

Bericht

Mit Email vom 12. August 2021 teilte das Ersatzmitglied der Wahlkommission Martin Bieberschulte mit, dass er aus der Wahlkommission aus persönlichen Gründen austreten möchte. Martin Bieberschulte hat für die Demokraten pro Liechtenstein (DpL) in der Wahlkommission Einsitz genommen.

Da die Wahlkommission nach paritätischen Grundsätzen durch Vertreter aller Parteien besetzt ist, wurden die Demokraten pro Liechtenstein (DpL) mit der Suche nach einem Ersatz beauftragt. Die Demokraten pro Liechtenstein (DpL) schlagen nun als neues Ersatzmitglied für die Wahlkommission Frau Laura Schächle, geb. 15. August 1999, Grasgarten 9, Eschen, vor.

Antrag

Als neues Ersatzmitglied für die Wahlkommission sei bis zum Ende der Legislaturperiode 2019 – 2023 Laura Schächle, Eschen, zu wählen.

Beschluss

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Kücük Muhammed Emre: Erleichterte Einbürgerung infolge längerfristigem Wohnsitz

Antragsteller Gemeindevorsteher

Gesuchsteller Kücük Muhammed Emre, Bahngasse 32, 9485 Nendeln

Bericht

Herr Muhammed Emre Kücük 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.

Übertragung eines Miteigentumsanteils an einem Baurecht / Entscheid über die Ausübung des Vorkaufsrechts

Antragsteller Leiter Gemeindeganzlei

Bericht

Ein Eigentümer eines selbständigen und dauernden Baurechts möchte einen Anteil von ½ am Baurecht an seine Ehegattin mittels eines Kaufvertrages übertragen. Der Gemeinderat wird seitens der Parteien gebeten, auf das ihm zustehende gesetzliche Vorkaufsrecht in diesem Fall zu verzichten.

Rechtliches

Gemäss Art. 9, Abs. 2a des Reglement über die Abgabe von Baurechten für Wohneinheiten kann das Baurecht jederzeit an einen in gerader Linie mit dem Baurechtsnehmer verwandten Nachkommen, Ehegatten oder Partner in eingetragener Partnerschaft übertragen werden.

Antrag

Auf die Ausübung des Vorkaufsrechts sei zu verzichten.

Beschluss

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

ÖBB Bahnlinie Feldkirch - Buchs: Streckenausbau 2023 - 2027

Antragsteller Gemeindevorsteher

Bericht

Die Bahnlinie von Feldkirch durch Liechtenstein nach Buchs feiert in diesem Jahr das 150-jährige Jubiläum, so wurde die Linie am 24. Oktober 1872 als Teil der k. k. privilegierten Vorarlberger Bahn mit den beiden Bahnhöfen Schaan und Nendeln eröffnet. Gemäss dem Historischen Lexikon Liechtenstein trug die Bahnlinie zum Aufschwung von Gastgewerbe, Fremdenverkehr, Handel, Gewerbe sowie Industrie im späten 19. Jahrhundert bei und wurde mit der Eröffnung der Arlbergbahn gar Teil der Ost-West-Achse von Wien nach

Paris. Mitte des 20. Jahrhunderts nahm die Bedeutung der Bahnlinie zusehends ab, sodass sie heute im Wesentlichen als Transitlinie für den internationalen Güter- und Personenverkehr dient.

Während in den vergangenen Jahrzehnten durch die ÖBB vorwiegend Unterhaltsarbeiten getätigt wurden, um den Status Quo der Bahnlinie zu erhalten, wurde in den Jahren 2009 bis 2015 ein Projekt zur Weiterentwicklung der Linie zur einer eigentlichen S-Bahn-Linie vorbereitet. Dieses Projekt wurde infolge unterschiedlicher Positionen der Länder Österreich und Liechtenstein betreffend die Finanzierung für einige Jahre sistiert, bis es dann schliesslich 2018 reaktiviert und am 30. August 2020 dem Liechtensteiner Stimmvolk zur Beschlussfassung vorgelegt wurde. Das Stimmvolk hat dieses Projekt mit 62.3% Nein-Stimmen indes klar abgelehnt.

Seit dem Nein zur S-Bahn haben die ÖBB einerseits übliche Unterhaltsmassnahmen umgesetzt und zudem parallel dazu einen neuen Planungsprozess für darüber hinausgehende Massnahmen gestartet. Am 9. Dezember 2021 haben die ÖBB zusammen mit dem involvierten Planungsbüro die Gemeinde Eschen-Nendeln in den Personen des Gemeindevorstehers Tino Quaderer und der Leiters Bauwesen Walter Fussi über die neuen Planungen informiert.

Die neuen Planungen entsprechen dem Rahmenplan 2022 - 2027 der ÖBB, der am 3. November 2021 durch den Ministerrat Österreichs beschlossen wurde und am 16. Dezember 2021 im Nationalrat behandelt wurde. Dieser Rahmenplan sieht auf der Strecke Feldkirch – Buchs insgesamt drei Massnahmenpakete vor, zwei davon auf liechtensteinischem Staatsgebiet. Einerseits geht es um den Streckenausbau im Bereich der Rheinbrücken in den Planungsjahren 2023 – 2027 im Umfang von 26.0 Mio. Euro, vor allem aber geht es um das Massnahmenpaket „Streckenausbau“ nächst Tosters und insbesondere nächst Nendeln in den Planungsjahren 2023 bis 2027 im Umfang von rund 43.2 Mio. Euro.

Die neuen Planungen betreffend Nendeln befinden sich nach Einschätzung der Gemeindeverantwortlichen in einem frühen Stadium, da dieser Planungsstand aber mitunter weitreichende Auswirkungen für die Gemeinde Eschen-Nendeln haben könnte, soll sich der Gemeinderat bereits zu diesem frühen Zeitpunkt erstmals mit der Materie respektive den neuen Planungen der ÖBB befassen. Im Wesentlichen sehen die aktuellen Planungen auf dem Hoheitsgebiet der Gemeinde Eschen-Nendeln folgende Massnahmen vor:

- Verlängerung der Doppelspur (Ausweichgleis) von aktuell rund 650 Metern (Weiche zu Weiche) um nahezu 300 Meter
- Rückbau des bestehenden Bahnhofgebäudes aus dem Jahr 1872
- Erstellung eines einfachen, beidseitigen Perrons ohne Möglichkeit zur Querung für Fussgänger etc.
- Erstellung eines elektronischen Stellwerks

Für die Gemeinde haben insbesondere die angedachte Verlängerung des Ausweichgleises sowie der geplante Rückbau des Bahnhofs Nendeln Auswirkungen.

Situation Doppelspur (Ausweichgleis)

Das Ausweichgleis in seinem aktuellen Ausbau ist ausreichend lang, um das Kreuzen von internationalen Personenzügen zu ermöglichen. So weist beispielsweise der zwischen Wien und Zürich verkehrende Railjet eine Standardlänge von rund 205 Metern aus. Auch längere Güterzüge können problemlos auf dem bestehenden Ausweichgleis warten, um ein Kreuzen zu ermöglichen. Allerdings ist das Ausweichgleis aktuell nicht ausreichend lang, um das Kreuzen eines Standard-Güterzugs im transeuropäischen Schienengüterverkehr von mittlerweile 740 Metern zu ermöglichen. Es ist erklärtes Ziel der Partner im transeuropäischen Güterverkehr, das Schienennetz so zu erweitern, um längerfristig möglichst durchgängig eine Güterzuglänge von 740 Metern zu ermöglichen. Schliesslich stellt die maximal einsetzbare Zuglänge ein wichtiges Kriterium für die Leistungsfähigkeit einer Bahnlinie dar. Bei Personenzügen beträgt die Reisezuglänge

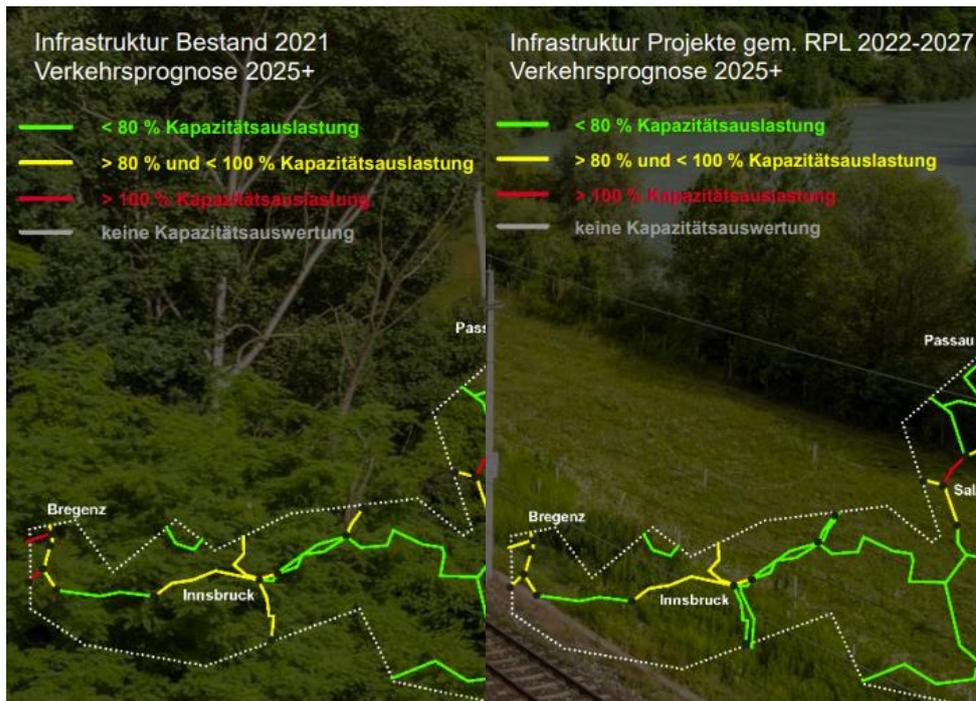
in Europa in der Regel maximal 400 Meter, bei den Güterzügen indes soll sich gemäss Zielsetzungen der EU-Kommission 740 Meter als Standard etablieren. Die Erhöhung der maximalen Zuglänge im Schienengüterverkehr wird von verschiedenen Bahnbetreibern vorangetrieben, um die Effizienz des Güterverkehrs und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Güterverkehr auf der Strasse zu steigern. Ein 740-Meter-Güterzug kann beispielsweise rund 52 LKW ersetzen. Entsprechend laufen auf europäischer Ebene politische respektive mittlerweile infrastrukturelle Bemühungen, um im transeuropäischen Eisenbahnsystem eine mögliche Zuglänge von 740 Metern bei Neubauten für Güterverkehrskorridore umzusetzen. Beim Ausbau einer bestehenden Trasse liegt der von der EU geforderte Wert bei 600 Metern.

Während diese europäische Entwicklung hin zu längeren Güterzügen im Grundsatz zu begrüßen sein mag, hat sie für betroffene Gemeinden und Anwohner mitunter auch problematische Auswirkungen. Wenn es nämlich die Leistungsfähigkeit einer Bahnlinie steigert, wenn sie für längere Güterzüge ertüchtigt wird, bedeutet dies letztlich, dass die Attraktivität der Linie zunehmen wird und letztlich die Frequenz auf dem Gleis erhöht wird. Dies wiederum führt unweigerlich zu einer zusätzlichen Belastung für die Anwohner der Bahnlinie. So wäre im Fall von Nendeln nach einem Ausbau der Doppelspur auf nahezu 1000 Meter davon auszugehen, dass das Trasse an Attraktivität gewinnt und somit künftig mehr Güterzüge und vor allem längere Güterzüge verkehren würden, da anschliessend ein Überholen oder Kreuzen eines 740-Meter Güterzugs möglich wäre.



Abbildung 1: Doppelspur Nendeln (grün markiert die heutige Länge und rot markiert die von den ÖBB angedachte Verlängerung.

Hinzu kommt, dass gemäss Unterlagen zum Rahmenplan 2022 – 2027 die Bahnlinie Feldkirch – Buchs in ihrem aktuellen Bestand bis 2025+ ihr Kapazitätslimit erreicht:



Dagegen zeigt der Rahmenplan auf, dass mit den geplanten Massnahmen die Kapazität der Linie deutlich optimiert werden kann und somit mehr Züge verkehren könnten.

Für die Realisierung einer Verlängerung der Doppelspur sind die ÖBB gemäss den vorliegenden Projektunterlagen darauf angewiesen, vom Land Liechtenstein, von privaten Grundeigentümern sowie in geringerem Umfang auch von der Gemeinde Eschen-Nendeln Boden zu erwerben. Hinzu kommt, dass für die Umsetzung des Projektes während der Bauphase temporär auch weitere Flächen von Land, Gemeinden sowie Bürgergenossenschaft genutzt werden müssten. Insgesamt zeigt sich nach aktuellem Stand folgendes Bild an Flächen, die teilweise von den ÖBB erworben werden müssten oder die zumindest temporär genutzt werden müssten (vgl. Projektunterlagen):

Landesparzellen

- Nr. 3050 → vorübergehende Beanspruchung
- Nr. 3105 → teilweiser Kauf sowie vorübergehende Beanspruchung
- Nr. 2268 → teilweiser Kauf sowie vorübergehende Beanspruchung
- Nr. 2515 → teilweiser Kauf sowie vorübergehende Beanspruchung

Gemeindeparzellen

- Nr. 3016 → vorübergehende Beanspruchung
- Nr. 3060 → vorübergehende Beanspruchung
- Nr. 3654 → vorübergehende Beanspruchung
- Nr. 2473 → teilweiser Kauf sowie vorübergehende Beanspruchung
- Nr. 2504 → vorübergehende Beanspruchung

Genossenschaftsparzellen

- Nr. 3033 → vorübergehende Beanspruchung
- Nr. 3203 → vorübergehende Beanspruchung

Private Grundeigentümer

Nr. 3216 -> teilweiser Kauf sowie vorübergehende Beanspruchung
Nr. 3214 -> teilweiser Kauf sowie vorübergehende Beanspruchung
Nr. 3204 -> teilweiser Kauf sowie vorübergehende Beanspruchung
Nr. 2505 -> teilweiser Kauf sowie vorübergehende Beanspruchung
Nr. 2503 -> teilweiser Kauf sowie vorübergehende Beanspruchung
Nr. 2506 -> vorübergehende Beanspruchung
Nr. 2502 -> vorübergehende Beanspruchung
Nr. 3015 -> vorübergehende Beanspruchung
Nr. 3017 -> vorübergehende Beanspruchung
Nr. 3018 -> vorübergehende Beanspruchung
Nr. 3019 -> vorübergehende Beanspruchung
Nr. 3020 -> vorübergehende Beanspruchung

Hinzu kommen weitere öffentliche Flächen der Gemeinde Mauren sowie der Bürgergenossenschaft Mau-
ren, die für eine Umsetzung des gegenständlichen Projektes erforderlich wären.

Situation Bahnhofsgebäude

Das Bahnhofsgebäude Nendeln wird gemäss den vorliegenden Projektunterlagen abgerissen. Ein neues Bahnhofsgebäude ist dagegen nicht geplant, da gemäss den durchschnittlichen Fahrgastzahlen der Halte-
stelle Nendeln lediglich ein einfacher Bahnsteig in jede Fahrtrichtung erstellt werden soll. Es ist hierbei nach
aktuellem Stand nicht vorgesehen, dass es Wartekabinen oder Unterstände für die wartenden Passagiere
hat. Zudem hätten Nutzende der neuen Infrastruktur keine Möglichkeit, vom einen Bahnsteig auf den
anderen zu wechseln, sondern die Fahrgäste müssen über den Bahnübergang Rheinstrasse auf die andere
Seite wechseln, es ist also keine Unterführung, Überführung oder dergleichen vorgesehen. In diesem Sinne
eröffnen sich durch den Rückbau des Bahnhofs zweierlei Problemstellungen: Einerseits scheint die von den
ÖBB angedachte Haltestelleninfrastruktur äusserst mangelhaft respektive rudimentär; andererseits erge-
ben sich aus dem möglichen Rückbau auch denkmalschützerische Fragestellungen.

Das Ansinnen der ÖBB, den 1872 eröffneten Bahnhof im Rahmen des Projektes abzureissen, kommt aus
Sicht der Gemeinde und des Landes diesbezüglich nämlich überraschend. Schliesslich ist das Land Liech-
tenstein seit 1986 bestrebt, das Objekt unter Denkmalschutz zu stellen, da es eine kulturhistorisch äusserst
bedeutende Baute für das Fürstentum Liechtenstein darstellt. Entsprechend hat nach der Information der
ÖBB über den Projektstand ein Austausch der Gemeinde mit dem Denkmalschutz stattgefunden und der
Denkmalschutz hat aus diesem Anlass die seit 1986 manifestierte Position bekräftigt, dass das Objekt unter
Schutz zu stellen sei. Um hierbei das weitere Vorgehen planen zu können, steht seitens Denkmalschutz die
Frage an die Gemeinde Eschen-Nendeln im Raum, wie die Gemeinde gegenüber einer möglichen Unter-
schutzstellung eingestellt wäre.

Historische Bedeutung des Bahnhofsgebäudes

Die Eisenbahnlinie Feldkirch – Buchs hatte starken Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes.
Die Eröffnung der Linie markiert letztlich einen Meilenstein betreffend Fremdenverkehr und Industrialisie-
rung im 20. Jahrhundert. Angesichts dessen wurde die Station in Schaanwald bereits 1998 und der Bahnhof
Schaan-Vaduz 2019 unter Denkmalschutz gestellt. Beim Bahnhof Nendeln laufen entsprechende Bemü-
hungen der Landesstellen seit dem Jahr 1986. Allerdings sind diese Bemühungen bislang an der Eigentüme-
rin (ÖBB) gescheitert.

Die „Haltestelle“ Nendeln mit dem Bahnhofsgebäude, das noch klare architektonische Zeichen der k.k.-
Zeit trägt, wurde am 24. Oktober 1872 feierlich eröffnet. Ausgehend von der damaligen Situation trägt der

Bahnhof noch heute eine mit 81 beginnende Bahnstufennummer, was gemäss Ländercode der UIC für Österreich steht. Das damalige Gebäude bestand aus einem ebenerdigen, dreiteiligen Hauptgebäude sowie, abgesetzt davon, einer Toilettenanlage und einer Lampisterie, ehemals Schilderhaus. Im mittleren Gebäudeteil entstanden für den Verkehrsbedienten Wohnraum. Im teilweise unterkellerten, seitlichen Anbau waren die für den Bahnbetrieb benötigten Räume wie Dienst- und Warteraum untergebracht. Auf der anderen Gebäudeseite wurde an den Mittelbau ein Frachtenmagazin in Holzbauweise angebaut.

Dieser recht einfache Gebäudetyp zählte damals zu den kleinsten Hochbauten der Vorarlberger Bahn und kam vor allem in ländlichen Gegenden mit geringem Verkehrsaufkommen zur Anwendung. Zusätzlich existierten ein Stationswächterhaus sowie Laderampen. 1873 wurden in Nendeln 2230 Reisende gezählt, mit denen 458,62 Gulden eingenommen wurden. Im Güterverkehr waren es 1599 Zentner und Einnahmen von 198,98 Gulden. Wegen des Zollvertrags mit der Schweiz erhielt das Aufnahmegebäude 1926/1927 einen Anbau für die Schweizerische Zollverwaltung. Der Bruch des Rheindamms bei Schaan am 25. September 1927 überflutete auch die Gleisanlagen des Bahnhofs. Für die Unterbringung des mechanischen Mittelstellwerks errichtete die Bahnverwaltung um 1929 einen weiteren kleinen Anbau mit einem Flachdach. 1931 wurde das Gebäude aufgestockt und eine Dienstwohnung für den Bahnhofsvorstand geschaffen. Die Deutsche Reichsbahn wiederum erweiterte 1940 den Stellwerksanbau. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Anlagen kaum mehr erneuert und die technischen Einrichtungen veralteten. Das Wärterhaus wurde 1977 abgebrochen, nachdem für das Objekt keine weitere Verwendung bestand.



Abbildung 2: Der Bahnhof Nendeln um 1900 im Originalzustand (Quelle: Wikipedia).

Dieser kurze historische Abriss mit Quellenverweis auf Wikipedia verdeutlicht, dass der Bahnhof Nendeln und seine verschiedenen Umbau- respektive Nutzungsphase diverse Abschnitte der liechtensteinischen Geschichte sowie wichtige historische Ereignisse repräsentiert. Im Bahnhof Nendeln und seiner Geschichte kulminieren gewissermassen viele dieser Abschnitte – k.k.Zeit, Weltkriege, Zollvertrag, Rheinnot, wirtschaftlicher Aufschwung etc. – in einem einzigen Gebäudekörper.

Aufgrund dieser historischen und letztlich architektonischen Bedeutung des Bahnhofs Nendeln und als schutzwürdiges Objekt der Industrie- und Verkehrsgeschichte Liechtensteins würde das Amt für Kultur gerne die Unterschutzstellung des Bahngebäudes wieder in Angriff nehmen.

Anträge

1. Von den Ausführungen sei Kenntnis zu nehmen.
2. Das Projekt sei in der vorliegenden Form abzulehnen.
3. Von einer möglichen Veräusserung von Flächen der Gemeinde Eschen-Nendeln zur Realisierung des ÖBB-Projektes sei abzusehen.
4. Die weiteren betroffenen Grundeigentümer (Land Liechtenstein sowie Bürgergenossenschaft Eschen und Private) seien über den Entscheid der Gemeinde sowie die zugrunde liegenden Entscheidungsgründe zu informieren.
5. Eine mögliche Unterschutzstellung des Bahnhofs Nendeln durch den Denkmalschutz sei zu begrüssen.

Beschlüsse

1. Der Antrag 1 wird einstimmig angenommen.
2. Der Antrag 2 wird einstimmig angenommen.
3. Der Antrag 3 wird einstimmig angenommen.
4. Der Antrag 4 wird einstimmig angenommen.
5. Der Antrag 5 wird einstimmig angenommen.