

**Protokollauszug über die Sitzung des  
Gemeinderates vom 29. Januar 2025**



Anwesend:	Daniel Hilti Markus Beck Laura Frick Gabriela Hilti-Saleem Martin Hilti Marcel Jehle Marlen Jehle Alexandra Konrad-Biedermann Hubert Marxer Jeannine Preite-Niedhart Loris Vogt
Entschuldigt:	Anton Ospelt Melanie Vonbun-Frommelt
Beratend:	-
Zeit:	17.00 – 17.50 Uhr
Ort:	Gemeinderatszimmer
Sitzungs- Nr.	2
Behandelte Geschäfte:	16 – 28
Protokoll:	Uwe Richter

## **16 Genehmigung des Gemeinderatsprotokolls der Sitzung vom 15. Januar 2025**

**Beschluss** (einstimmig, 11 Anwesende)

Das Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 15. Januar 2025 wird genehmigt.

## **19 Personal: Stellenbesetzung Sportplatzwart (100%)**

### **Antrag**

Anstellung von Manuel Niedhart, geb. 05.04.1990, Speckibünt 16, 9494 Schaan, als «Sportplatzwart (100%)».

### **Beschluss** (einstimmig, 11 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## **20 Personal: Stellenbesetzung Hauswart diverse Liegenschaften (100%)**

### **Antrag**

Anstellung von Sven-John Beck, geb. 30.12.1989, Landstrasse 217, 9495 Triesen, als «Hauswart diverse Liegenschaften (100%)».

### **Beschluss** (einstimmig, 11 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## 22 Überarbeitung Liechtensteiner Hauptradroutennetz – Vernehmlassung / Stellungnahme

### Ausgangslage

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 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 VCL 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 zweiter 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 offen-

gelassen. 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 Hauptradrouten, 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 möglichst zügiges und bezüglich Reisezeit gegenüber dem MIV konkurrenzfähiges Radfahren ermöglichen zu können, wurde für Radschnellrouten und Hauptradrouten 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, Hauptradrouten 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 Hauptradroutennetzes des Landes sind. Radwege von kommunaler Bedeutung können weiterhin durch die Gemeinden ausgeschieden werden.

Während im Alltagsradroutennetz die Direktheit im Zentrum steht, ist im Freizeitradverkehr die Umfeldqualität vielbedeutender. Im Freizeitradverkehr ist der Weg an sich oftmals schon das Ziel. Zumal Liechtenstein bereits über ein attraktives Freizeitradroutennetz 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 Freizeitradrouten, welche vor Ort auch schon physisch signalisiert sind, übernommen. Es sind dies einige Velorouten von Schweiz Mobil sowie bekannte Mountainbikerouten, zum Beispiel Richtung Gafadura oder Lawena. Ergänzungen wurden in Abstimmung mit den Gemeinden Balzers und Fläsch in den Bereichen Balzers Iradug (Richtung Oberäckerle), Balzers Murasträssle und Balzers, Neue Churerstrasse vorgesehen. Sie sind heute bereits bestehend.

Die zur Realisierung des angestrebten Alltagsradroutennetzes 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 Kostenkategorie (ohne Kosten für Landerwerb) zugewiesen. Grundlage für letzteres bildete die grobe

Kostenschätzung, welche für alle Massnahmen anhand Lauf- oder Quadratmeterpreisen ermittelt 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 Hauptradroutennetzes 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 Hauptradroutennetzes, 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 zuhänden des Amts für Hochbau und Raumplanung um Abgabe einer diesbezüglichen Stellungnahme bzw. mitzuteilen sofern auf eine Stellungnahme verzichtet wird.

Für die Gemeinde Schaan werden nachfolgende lineare (L.) und punktuelle (P.) Massnahmen aufgeführt:

Nr.	Titel	Federführung
L 124	Sicherheit und Komfort Schwarz Strässle	ATG
L 130	Sicherheit und Komfort Feldkircher Strasse	ATG
L 131	Komfort Schaaner Strasse und Benderer Strasse	ATG
L 132	Ausbau Hauptradroute Benderer Strasse	ATG
L 134	Neubau Lückenschluss Schwarz Strässle	ATG
L 135	Neubau Radschnellweg Bofel	ATG
L 136	Ausbau Verbindungsrouten Egelgrabaweg	Gemeinde Schaan
L 137	Sicherheit und Komfort Im Bretscha / Benderer Strasse	ATG
L 138	Sicherheit und Komfort Im Alten Riet	ATG

L 139	Neubau Radschnellweg entlang der Bahn (Industrie Schaan)	ATG
L 140	Sicherheit und Komfort Eschner Strasse / Werkhofstrasse / Im Zagalzel	Gemeinde Schaan
L.141	Sicherheit und Komfort Feldkircher Strasse (Ortseinfahrt Schaan)	ATG
L.142	Verbindungsroute Planken	ATG
L.143	Sicherheit und Komfort Bahnweg, 1. Abschnitt	ATG
L.144	Sicherheit und Komfort Bahnweg, 2. Abschnitt	ATG
L.145	Sicherheit und Komfort Bahnweg, 3. Abschnitt	ATG
L.146	Sicherheit und Komfort Tröxlegass / Im Rösle	Gemeinde Schaan
L.147	Ausbau Zugänge Rheindamm / Rheinbrücke	ATG
L.148	Sicherheit und Komfort Zollstrasse	ATG
L.149	Sicherheit und Komfort Im Pardiel / Gapetschstrasse / Schaanerstrasse	ATG
L.150	Sicherheit und Komfort Im Kresta / Im Rossfeld / Im Ganser / Saxgass	ATG
L.151	Neubau Hauptradroute Quaderröfi	ATG
L.152	Neubau Verbindungsroute Quaderröfi	Gemeinde Schaan
L.153	Sicherheit und Komfort Saxgass / Landstrasse / Marianumstrasse	ATG
P.210	Optimierung Querung Industriestrasse	ATG
P.211	Optimierung Querung Benderer Strasse / Rietsträssle	ATG
P.212	Knotenumgestaltung Im Alten Riet / Werkhofstrasse	ATG
P.213	Knotenbetrachtung Im Bretscha	ATG
P.214	Knotenbetrachtung Zollstrasse / Bahnstrasse / In der Egerta	ATG
P.215	Optimierung Querung Zollstrasse	ATG
P.216	Knotenumgestaltung Im Pardiel / Bahnweg	ATG
P.217	Knotenumgestaltung Schaanerstrasse / Gapetschstrasse / Marianumstrasse	ATG

Die landesweiten Gesamtkosten belaufen sich gemäss vorliegender Kostenschätzung auf ca. CHF 60 Mio. Davon wären als Erstinvestition Kosten von CHF 495'000.00 durch die Gemeinde Schaan zu tragen. Aufgeteilt in Prioritäten belaufen sich die aufgeführten Kosten für die Gemeinde Schaan auf CHF 115'000.00 „niedrige Priorität“ und CHF 380'000.00 „mittlere Priorität“. Die restlichen Kosten von ca. CHF 11.7 Mio. für Massnahmen in der Gemeinde Schaan würden durch das Land Liechtenstein getragen. Wie bereits erwähnt, fehlt in den einzelnen Kostenschätzungen ein allfälliger Landerwerb.

## **Stellungnahme**

Die Abweichungen des vorliegenden Radroutenkonzepts zum Fuss- und Radwegkonzept der Gemeinde Schaan aus dem Jahr 2021 beschränken sich auf einige wenige Änderungen und Ergänzungen.

Die wesentlichste Ergänzung ist die Hangroute vom Zollamt Schaanwald bis zur Schimmelgasse bzw. Lochgasse in Vaduz, welche in der Überarbeitung des Radroutenkonzept zusätzlich entwickelt wurde. Diese verläuft in der Gemeinde Schaan entlang der Feldkircher Strasse und analog dem Fuss- und Radwegkonzept der Gemeinde entlang der Strassen Im Kresta / Im



Rossfeld / Im Ganser und der Saxgass in die vom Land Liechtenstein neu zu erstellende Haupt-  
radroute Quaderöfi.

Die von der Gemeinde Schaan gewünschte Hauptradroute von der Gemeindegrenze Vaduz bei  
der Strasse Under Rüttigass geradlinig über den Rüttileweg, Im Krüz, Weslewolfweg, Schaane-  
riweg und Bofelgätterleweg bis zur Medergass, hauptsächlich durch Landwirtschaftsgebiet, fand  
leider keine Akzeptanz im Radroutenkonzept Liechtenstein. Dieser ca. 3.3 km lange, geradlinige  
und asphaltierte Abschnitt wird auf Seite 56 des Radroutenkonzepts Liechtenstein so beschrie-  
ben:

*«Auf zwei Abschnitten, zwischen Schaan und Bondern und zwischen Mühleholz und Bofel  
(Schaan), sind aufgrund der Abstimmungen mit den Gemeinden zwei «Alternativrouten» parallel  
zu den Hauptradrouten ergänzt worden. Dabei handelt es sich um Routen, die aus Sicht der  
Gemeinden einen hohen Stellenwert haben und für unsichere Radfahrer im Bestand attraktiv  
sein könnten. Sie sind jedoch keine Hauptradrouten und werden dementsprechend auch nicht  
von Seiten des Landes gemäss Entwurf zur Regelung der Zuständigkeiten und Finanzierung  
mitfinanziert. Es wird keine Aussage zu Qualität und Durchgängigkeit der Route getroffen. Die  
Route im Schaaner Riet als Umfahrungsmöglichkeit von Schaan, hat einen ähnlichen Charak-  
ter. Aus Sicht der Arbeitsgruppe und des Lenkungsausschusses hat die Beibehaltung des Rad-  
schnellweges über das Siedlungsstrassennetz wesentliche Vorteile. Es handelt sich um eine  
direkte und geradlinige Routenführung, die mit wenig Aufwand den Qualitätsanforderungen  
entsprechen kann. Die soziale Sicherheit (Beleuchtung etc.) wird höher eingeschätzt und die  
Erschliessung ist besser gegeben. Die Erschliessung der angrenzenden Wohnquartiere, aber  
auch des Zentrums von Schaan bzw. die Weiterführung entlang der Bahn und Richtung Hilti  
kann so ohne Umwege sichergestellt werden.»*

Anstelle der von der Gemeinde Schaan vorgeschlagenen, geradlinigen Verbindung ist im Rad-  
routenkonzept Liechtenstein die Hauptradroute über die Gapetschstrasse - Im Pardiel - Bahn-  
weg - In der Egerta - „Bahnweg 1. + 2. Abschnitt“ - Im alten Riet bis zur Industriestrasse auf-  
geführt. Im Massnahmenblatt L.149 sind die Massnahmen wie folgt beschrieben:

- Geeignete Massnahmen zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (z. B. Tempo-  
reduktion) ergreifen oder Ausbau und getrennte Führung umsetzen.
- Massnahmen zur MIC- Reduktion prüfen (Netzunterbruch, unechte Einbahn, etc.)
- Massnahmen zur Vermeidung von Konflikten mit parkierenden Fahrzeugen bzw. Ein- und  
Ausfahrten ergreifen
- Vortrittsberechtigte Führung des Radschnellweges inkl. FGSO prüfen.

Ebenso hat die Gemeinde Schaan betreffend der Massnahme L.150, Sicherheit und Komfort Im  
Kresta / Im Rossfeld / Im Ganser / Saxgass, bereits umfangreiche Abklärungen getätigt. So  
wurde der gesamte Abschnitt 2021/22 einer Road Safety Inspection unterzogen und die Resul-  
tate in einer Studie Langsamverkehr aufgearbeitet. Die Erkenntnisse aus dem RSI und der Stu-  
die Langsamverkehr wurden an mehreren Sitzungen der Bau-, Rufe- und Deponiekommission  
diskutiert und Ergebnisse in Form von Musterquerschnitten dargestellt. Dem Schaaner Gemein-  
derat wurden die erarbeiteten Unterlagen an seiner Sitzung vom 01. Februar 2023 zur Kenntnis  
gebracht.

Um, wie im Radroutenkonzept Liechtenstein vorgeschlagen, eine Mischverkehrsführung auf siedlungsorientierten Strassen für den Radverkehr zu ermöglichen, sind Geschwindigkeitsunterschiede gegenüber dem motorisierten Verkehr auszugleichen. Stand der Technik für eine Mischverkehrsführung ist die Kombination mit Tempo 30 und allfälligen Netzunterbrüchen.

Die Gemeinde Schaan kann die Vorteile der vorgeschlagenen Eingriffe in das Netz, wie Temporeduktion, Einbahnregelungen oder Netzunterbrüche, um das Verkehrsaufkommen weiter zu reduzieren, nachvollziehen. Neben der wesentlichen Verbesserung des Komforts und der Sicherheit für den Radverkehr hätte dies vor allem auch positive Effekte auf den Fussverkehr, die Wohn- und Aufenthaltsqualität und ist mit geringem Aufwand und Kosten umsetzbar.

Dem entgegenzuhalten ist die am 04. Juli 2021 durchgeführte Volksabstimmung. Damals hat das Schaaner Stimmvolk Tempo 30 klar abgelehnt. Nur 34 % Ja-Stimmen konnten für eine flächendeckende Einführung einer Temporeduktion auf 30 km/h auf Schaans Gemeindestrassen gewonnen werden. Dementsprechend ist die Radschnellwegführung im Mischverkehr, einhergehend mit eben der Temporeduktionen auf 30 km/h, für die Gemeinde nicht umsetzbar und muss zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt werden.

Auch sind Netzunterbrüche aufgrund des derzeitigen Verkehrsaufkommens nicht denkbar. Die Gemeinde Schaan besitzt kaum Umleitungsstrecken in nordsüdlicher Richtung. Diese müssen jedoch bei Unterbrüchen (z. B. Unfall) im übergeordneten Landstrassennetz schnellstmöglich zur Verfügung stehen. Genau diese Gemeindestrassen mit Netzunterbrüchen zugunsten des Langsamverkehrs auszugestalten, wird als nicht zweckmässig angesehen. Die Gemeinde strebt deshalb Lösungen mit getrennter Infrastruktur an. Dies wurde im Radroutenkonzept Liechtenstein auf einzelnen Teilabschnitten nicht berücksichtigt.

Die aufgeführten Einwände gelten sowohl für die Massnahme L.149 wie auch die Vorschläge in den Massnahmenblättern L.140, L.145, L.146 und L.150 und wurden in den Gemeindegesprächen mit dem Amt für Hochbau und Raumplanung auch mehrfach kommuniziert.

Für die Gemeinde fehlt auch die Verbindungsroute Im Pardiell - Im Krüz entlang der Eisenbahn. Mit dem Bau dieser Massnahme würde die Verbindung bis an die Vaduzer Gemeindegrenze über die bestehenden, bereits asphaltierten Wege Im Krüz und Rüttileweg bis zum Liechtensteiner Gymnasium eine grosse Aufwertung erhalten und könnte die Mischverkehrsstrecke über die Gapetschstrasse bedeutungsloser machen.

Sehr wohl unterstützt die Gemeinde Schaan die restlichen linearen und auch punktuellen Massnahmen auf dem Gemeindegebiet von Schaan und sieht die positiven Beiträge zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Fuss- und Radverkehrs. Um dieses Ziel zu erreichen, benötigt es eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur, die von allen Mobilitätsgruppen sicher und komfortabel befahren werden kann. Nur so können grössere Personengruppen für den Umstieg auf das Rad im Alltagsverkehr zugewonnen werden.

Die Gemeinde Schaan ist bereit, anstelle von Lösungen im Mischverkehr, Änderungen hin zu getrennten Fuss- und Radwegführungen zu unterstützen und die höheren Kosten, zumindest in ihrem Zuständigkeitsbereich, in Kauf zu nehmen.

### Dem Antrag liegen bei (elektronisch)

- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-kostenschaetzung
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-massnahmenblaetter
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-massnahmen-uebersichtsplan-nord
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-massnahmen-uebersichtsplan-sued
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-routennetz-alltag-freizeit-ueberlagert-nord
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-routennetz-alltag-freizeit-ueberlagert-sued
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-routennetz-alltag-nord
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-routennetz-alltag-sued
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-routennetz-freizeit
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-schwachstellen-beschreibung
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-schwachstellen-uebersichtsplan-nord
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241113-schwachstellen-uebersichtsplan-sued
- Radroutenkonzept Liechtenstein 20241121-bericht

### Antrag

1. Der Gemeinderat nimmt den vorliegenden Bericht zur Überarbeitung des Radroutenkonzepts Liechtenstein vom 21. November 2024 samt Beilagen zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat lehnt die Massnahmen im Mischverkehr (L.140, L. 145, L.146, L.149 und L. 150 mit Priorität kurzfristig) im Zusammenhang mit notwendigen Temporeduktionen, gemäss dem Volkswillen der Gemeindeabstimmung vom 04. Juli 2021 betreffend Tempo 30, ab.
3. Der Gemeinderat genehmigt die Stellungnahme zuhanden des Amts für Hochbau und Raumplanung.

### Erwägungen

Gemeindevorsteher Daniel Hilti hält einleitende folgende Punkte fest:

- Land und Gemeinden sind sich einig, dass das vorliegende Konzept eine gute Sache ist, da endlich die Radrouten zusammenhängend in einen Plan und in ein Konzept gebracht worden sind. Desgleichen ist die Unterteilung / Kategorisierung zu begrüßen. Wichtig ist auch, dass die Finanzierung gut geregelt ist, ähnlich wie bei den Strassen: für die Hauptverbindungen ist das Land zuständig, für die Nebenverbindungen die Gemeinden.
- In Schaan sind die Routen grundsätzlich gut und unterstützenswert. Begrüssenswert ist z.B. auch die künftige Führung des Radweges Saxgass Richtung Vaduz oberhalb des Sylva, oder bei der Tennishalle entlang des Grabens.
- Grundsätzlich sind auch diejenigen Punkte «gut», welche derzeit in der Stellungnahme wegen Einführung von Tempo30 als nicht durchführbar genannt wurden. Bei diesen ist zu berücksichtigen, dass die entsprechende Abstimmung erst 2021 durchgeführt worden ist. In 10 Jahren kann die Situation neu diskutiert werden. So, wie es im Bericht dargestellt ist, käme es einer Einführung von Tempo30 «durch die Hintertüre» gleich, v.a. da es sich bei den fraglichen Strassen um exponierte Strassenzüge handelt.

- Im Gegenzug schlägt die Gemeinde aber auch Lösungen vor. Der Radweg Rüttigass ist, trotz der Kurven, nach wie vor eine gute Alternative.
- Ein Netunterbruch kann je nach Sichtweise auch begrüsst werden, da dann nämlich der Autoverkehr in diesem Bereich wegfällt. Wenn ein Netunterbruch mit mobilen Geräten umgesetzt wird, dann kann eine Umleitung relativ einfach wiederhergestellt werden. Andererseits stellt sich die Frage, wo denn konkret der Netunterbruch sein soll, wie z.B. Tröxlegass - Rösle: Je nachdem würde das Malarsch einseitig gesperrt, der Verkehr würde sich aber wohl auf die Bahnstrasse verlagern. Noch weiterführender wäre eine Sperrung Höhe Bim Flugplatz. Zu Hauptverkehrszeiten würde je nachdem der Verkehr praktisch täglich zusammenbrechen. Auch bei einem Unfall würde «ganz Schaan stehen».
- Klar ist, dass nur von «prüfen» die Rede ist; eine Umsetzung ist aber je nachdem sicher schwierig.
- Ziel ist, dass weniger Verkehr vorhanden ist. Hier beissen sich aber Hoffnung und Realität.
- Die Gemeinde hat in den letzten Jahren in diese Richtung viel gemacht. Für das Pardiell wird weiter nach Lösungen gesucht, um die Qualität der Radwege aufzuwerten. Die Gemeinde versucht alles, um die Radwege besser und sicherer zu machen. Das Konzept wird sozusagen der Leitfaden dazu werden.

Während der weiteren Diskussion wird folgendes erwähnt:

- Der Radweg Krüz wird als wenig sinnvoll bezeichnet, die Verbindungen ins Dorf fehlen. Es brauche viel, um jemanden auf einen Radweg im Landwirtschaftsgebiet zu bringen. Die Radführung im Gapetsch ist sinnvoller; klar ist aber auch, dass dort Tempo30 nicht sinnvoll ist. Vielleicht kann z.B. mit einer Kernfahrbahn gearbeitet werden.
- Problematisch sind nur Tempo30 und die Netunterbrüche, alles andere ist kein Problem.
- Die Netunterbrüche sollen nicht als «keine Option» bezeichnet werden, da gebe es andere Meinungen. Ohne den Schleichweg von Vaduz über das Pardiell Richtung Vaduz stocke der Verkehr doch weniger: der Verkehr stauet eben genau dort, weil die Einbieger vom Pardiell Richtung Buchs einfahren gelassen werden, v.a. abends. Wenn man dies wegbringe, würde der Verkehr viel flüssiger vonstatten gehen. Man könnte dies auch z.B. ein halbes Jahr versuchen und dann weiterschauen. Auch 2024 sei das Pardiell für längere Zeit gesperrt gewesen.
- Es wird erwidert, dass sich dann der Verkehr auf die Landstrasse verlagern und damit den Stau bis Vaduz verlängern würde.
- Vom Rüttileweg gibt es immer wieder Verbindungen ins Dorf, wie z.B. Wiesengass / Im Loch. Thematik sei hier aber die «Schnellroute», wobei für diese auch das Gapetsch eine Variante ist. Diese wurde schmaler gestaltet, was eine Kernfahrbahn wohl erschwert. Dies kann aber geprüft werden.
- Die Zollstrasse wird anders erlebt: der Stau entstehe, wenn die Bahnschranken geschlossen sind. Es stauet auch weiter draussen noch, vor der Einfahrt in die Autobahn.
- Der Verkehr ist da und kann nicht gesamthaft auf die Hauptstrassen verlagert werden. Im Bereich Pardiell wurden sowohl Kreisel wie Ampellösung angedacht, beides ist aber nicht sinnvoll.
- Die Umsetzung der vorgesehenen vielen Netunterbrüche und Bereiche mit Tempo30 wird nicht funktionieren. Es soll an Dingen gearbeitet werden, bei welchen man den Sinn sieht. Wenn eine Kernfahrbahn möglich und sinnvoll ist, dann ist dies in Ordnung. Wenn ein Netunterbruch Vorteile bringt, ist auch dies in Ordnung.

- Es wird eingebracht, dass die Massnahme L.135 Neubau Radschnellweg Bofel nicht gut sei: sie führt durch Landwirtschaftsgebiet, was schwierig ist. Es gibt Strassen direkt daneben, zudem gibt es generell immer weniger Landwirtschaftsboden. Zudem würde dieser Radweg die Bewirtschaftung schwieriger machen.
- Dazu wird ergänzt, dass in diesem Bereich gar eine 2. Route vorgesehen gewesen wäre, direkt im Gewässerschutzgebiet. Diese ist inzwischen gestrichen.
- Die Vernehmlassung wird nicht mehr lange dauern. Der Regierung ist es ein Anliegen, das Konzept noch vor dem Regierungswechsel zu verabschieden. Anschliessend wird aber für die weitere Arbeit eine gesetzliche Grundlage benötigt. Es haben alle Interesse, die Massnahmen umzusetzen. Dort, wo Boden benötigt wird, wird es aber natürlich schwierig.

### **Beschluss**

1. Der Gemeinderat nimmt den vorliegenden Bericht zur Überarbeitung des Radroutenkonzepts Liechtenstein vom 21. November 2024 samt Beilagen zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat lehnt die Massnahmen im Mischverkehr (L.140, L. 145, L.146, L.149 und L. 150 mit Priorität kurzfristig) im Zusammenhang mit notwendigen Temporeduktionen, gemäss dem Volkswillen der Gemeindeabstimmung vom 04. Juli 2021 betreffend Tempo 30, ab.
3. Der Gemeinderat lehnt die Massnahme L.135 Neubau Radschnellweg Bofel ab.
4. Der Gemeinderat genehmigt die Stellungnahme zuhanden des Amtes für Hochbau und Raumplanung.

### **Abstimmungsergebnis (11 Anwesende)**

1. einstimmig
2. einstimmig
3. 8 Ja (4 VU, 4 FBP)  
3 Nein (2 VU, 1 FL)
4. 10 Ja (6 VU, 4 FBP)  
1 Nein (FL)

## **23 Erschliessung Duxer Nord, 2. Etappe / Projekt- und Kreditgenehmigung und Nachtragskredit Budget 2025**

### **Ausgangslage**

Mit Beschluss Trakt. Nr. 230 hat der Gemeinderat an der Sitzung vom 03. November 2021 die Projektierungsarbeiten an das Ingenieurbüro Hanno Konrad Anstalt, Schaan, vergeben.

Die 1. Etappe wurde in den Budgetjahren 2023 und 2024 aufgrund des Neubaus auf dem Grundstück 4721 realisiert. Zwischenzeitlich hat die Gemeinde ein weiteres Grundstück aus dem nicht erschlossenen Gemeindegebiet Gamander ins Gebiet Galina getauscht. Mit den Bauarbeiten auf dem Tauschgrundstück 4753 soll noch in diesem Frühjahr/Sommer begonnen werden. Dies bedingt den Ausbau der 2. Etappe der Werkleitungen und einen Teilausbau des Strassenoberbaus.

Die Fahrbahn wird analog der 1. Etappe durchgehend mit einer Breite von 5.00 m ausgebaut und asphaltiert. Das anfallende Oberflächenwasser der Strasse wird über zwischengeschaltete Schlammsammler mit Einlaufrosten der Abwasserleitung zugeführt. Der Ausbau des Strassenoberbaus wird entlang der Grundstücke 4760 bis über die Westgrenze des Grundstücks 4753 erstellt.

### **Kanalisation**

Die neuen Kanalisationsleitungen werden nach den Vorgaben des Generellen Kanalisationsprojekts erstellt. Die geplanten Massnahmen können dem Plan „Projektierte Werkleitungen“ entnommen werden.

### **Wasserleitung**

Die Weiterführung der Wasserleitung wird, wie in der 1. Etappe, mit Polyethylen-Druckrohren der Serie 5, Nenndruck PN 16 erstellt. Gemäss GWP sind 3 Hydranten vorgesehen. Im Situationsplan „Projektierte Werkleitungen“ sind alle geplanten Massnahmen dargestellt.

### **Strassenbeleuchtung**

Für den Ausbau der Strassenbeleuchtung wurde von den Liechtensteinischen Kraftwerken ein Projekt mit dazugehörigem Kostenvoranschlag für die Leuchten und die elektrische Installation erstellt. Die Strassenbeleuchtung wird mit LED-Leuchten vom Typ Micro-Luma ausgestattet. Diese werden auf 5.5 m hohe Kandelaber montiert. Der Ausbau der Kandelaber beschränkt sich auf die Ausbaulänge des Strassenoberbaus.

### **Leitungen anderer Werke**

#### **LKW / Elektroanlagen und Kommunikation**

Im Zuge der Erschliessung werden die Liechtensteinischen Kraftwerke (LKW) ihr Leitungsnetz Strom und Kommunikation ebenfalls erweitern.

Die entsprechenden Projekte für diesen Ausbau wurden von den LKW ausgearbeitet und in diesem Projekt integriert. Die Finanzierung und Planung ist Sache der Liechtensteinischen Kraftwerke.

#### *Liechtensteinische Gasversorgung (LGV)*

Im vorliegenden Ausbauperimeter werden von der Liechtensteinischen Gasversorgung keine neuen Gas- und Fernwärmeleitungen verlegt.

Da zum Zeitpunkt der Budgetierung der private Baustart nicht abschliessend bekannt war, sind im Voranschlag 2025 für das Projekt „Erschliessung Im Duxer Nord, 2. Etappe“ keine Kosten vorgesehen. Es ist ein Budgetnachtrag nötig.

#### *Stellungnahme Bau-, Rüge- und Deponiekommission*

Das Projekt wurden der Bau-, Rüge- und Deponiekommission an deren Sitzungen vom 21. Januar 2025 vorgestellt; diese empfiehlt das vorliegende Projekt zur Ausführung.

#### **Dem Antrag liegt bei**

Projektmappe „Erschliessung Duxer Nord, 2. Etappe“

#### **Antrag**

1. Der Gemeinderat genehmigt das vorliegende Projekt „Erschliessung Im Duxer Nord, 2. Etappe“.
2. Der Gemeinderat genehmigt für das Projekt „Erschliessung Im Duxer Nord, 2. Etappe“ den entsprechenden Kredit in der Höhe von CHF 725'000.00 inkl. MwSt..
3. Der Gemeinderat genehmigt für das Projekt „Erschliessung Im Duxer Nord, 2. Etappe“, einen Nachtrag auf das Budget 2025 in der Höhe von CHF 725'000.00 inkl. MwSt..

#### **Beschluss** (einstimmig, 11 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.



## **24 Inertstoffdeponie Ställa/Forst, Ausbau 2025 / Projekt- und Kreditgenehmigung**

### **Ausgangslage**

Im Zuge der Deponieerweiterung hat die Gemeinde Schaan in den letzten Jahren erhebliche Investitionen in den Aufbau der Deponieinfrastruktur getätigt. In den Jahren 2017 bis 2021 wurde das Anlieferungsportal mit Kleinanlieferungsplatz für Privatkunden und das Bauabfallkompartiment mit der Entwässerung realisiert. Im Jahr 2022 konnte das Bauabfallkompartiment in Betrieb genommen werden.

Die Deponie wächst jährlich und es müssen laufend Anpassungen an der sich stetig ändernden Situation vorgenommen werden. Wie im Jahr 2024 stehen wiederum verschiedene, kleinere Infrastrukturausbauten auf dem Deponieareal an. Gemäss vorliegendem Bauprojekt sollen diese Projektteile zur Ausführung gelangen:

### **Deponie – Infrastrukturausbau**

- Ausbau oberste Deponiezufahrt
- Erweiterung Flächendrainage und Filterschicht Bauabfallkompartiment
- Deponieentwässerung Waldstrasse 2. Etappe
- Ausbau Deponiestrasse - Entwässerungsgraben
- Ausbau Deponiestrasse - Strassensanierung

Detaillierte Angaben können dem technischen Bericht und den Projektplänen entnommen werden.

### *Stellungnahme Bau-, Rufe- und Deponiekommission*

Das Projekt wurde der Bau-, Rufe- und Deponiekommission an deren Sitzung vom 21. Januar 2025 vorgestellt. Die Kommission empfiehlt die Einzelprojekte zur Ausführung.

### **Dem Antrag liegen bei**

Projektmappe Inertstoffdeponie Forst, Bauetappe 2025

### **Antrag**

1. Der Gemeinderat genehmigt das vorliegende Projekt „Inertstoffdeponie Ställa/Forst, Ausbau 2025“.
2. Der Gemeinderat genehmigt den Kredit für das Projekt „Inertstoffdeponie Ställa/Forst, Ausbau 2025“ in der Höhe von CHF 550'000.00 inkl. MwSt..

### **Beschluss** (einstimmig, 11 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.



## **25 Schaan Bahnhofstrasse, L3 km 0.12 - 0.25 (Postplatz - In der Egerta) / Schlussabrechnung**

### **Ausgangslage**

Gemeinderatsbeschluss vom 05. April 2023, Trakt. Nr. 89	Projekt- und Kreditgenehmigung	Kredit 444'000.00
Schlussabrechnung		364'979.35
Kreditunterschreitung		<b>79'020.65</b>

Der genehmigte Gesamtkredit wurde um 17.80 % unterschritten.

Die Einsparungen können mehrheitlich der günstigeren Wasserhaltung für den Bau der Kanalisationsleitungen zugeschrieben werden. Der damals vorherrschende, niedrige Grundwasserspiegel ersparte teure Spundwand- und Wasserhaltungsarbeiten.

### **Dem Antrag liegen bei (elektronisch)**

- Schlussabrechnung „Schaan Bahnhofstrasse, L3 km 0.21 - 0.25 (Postplatz - In der Egerta)“ / Kreditkontrolle Bauverwaltung
- Schlussabrechnung „Schaan Bahnhofstrasse, L3 km 0.21 - 0.25 (Postplatz - In der Egerta)“ / Kreditkontrolle Buchhaltung Gemeindekasse

### **Antrag**

Der Gemeinderat genehmigt die Schlussabrechnung für das Projekt „Schaan Bahnhofstrasse, L3 km 0.12 - 0.25 (Postplatz - In der Egerta)“ in Höhe von CHF 364'979.35 inkl. MwSt..

### **Beschluss** (einstimmig, 11 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## 26 Ausbau Erschliessung Im Duxer Nord, 1. Etappe / Schlussabrechnung

### Ausgangslage

Gemeinderatsbeschluss vom 16. März 2022, Trakt. Nr. 55	Projekt- und Kreditgenehmigung	Kredit 565'000.00
Schlussabrechnung		516'113.85
Kreditunterschreitung		<b>48'886.15</b>

Der genehmigte Gesamtkredit wurde um 8.65 % unterschritten.

### Dem Antrag liegen bei (elektronisch)

- Schlussabrechnung „Erschliessung Im Duxer Nord, 1. Etappe“ / Kreditkontrolle Bauverwaltung
- Schlussabrechnung „Erschliessung Im Duxer Nord, 1. Etappe“ / Kreditkontrolle Buchhaltung Gemeindekasse

### Antrag

Der Gemeinderat genehmigt die Schlussabrechnung für das Projekt „Erschliessung Im Duxer Nord, 1. Etappe“ in Höhe von CHF 516'113.85 inkl. MwSt..

### Beschluss (einstimmig, 11 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## 27 Sanierung Leichtathletikanlage / Schlussabrechnung

### Ausgangslage

Gemeinderatsbeschluss vom 30. Juni 2021, Trakt. Nr. 146	Projekt- und Kreditgenehmigung	Kredit 1'570'000.00
Gemeinderatsbeschluss vom 30. März 2022, Trakt. Nr. 74	Nachtragskredit	350'500.00
Gemeinderatsbeschluss vom 13. Dezember 2023, Trakt. Nr. 315	Nachtragskredit	35'000.00
Schlussabrechnung		1'942'600.85
Kreditunterschreitung		<b>12'899.15</b>

Der genehmigte Gesamtkredit inkl. Nachtragskredite wurde um 0.65% unterschritten.

Die angefallenen Nachtragskredite wurden aufgrund der damaligen Weltmarktsituation fällig. Die Rohstoffpreise stiegen sprunghaft und nicht vorhersehbar in die Höhe. Zum Beispiel die Preise für Bindemittel für die Gummi- und Asphaltbeläge haben sich um mehr als 50 % erhöht.

### Dem Antrag liegen bei (elektronisch)

- Schlussabrechnung „Sanierung Leichtathletikanlage“ / Kreditkontrolle Bauverwaltung
- Schlussabrechnung „Sanierung Leichtathletikanlage“ / Kreditkontrolle Buchhaltung  
Gemeindekasse

### Antrag

Der Gemeinderat genehmigt die Schlussabrechnung für die „Sanierung Leichtathletikanlage“ in Höhe von CHF 1'942'600.85 inkl. MwSt..

### Beschluss (einstimmig, 11 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

## **28 Strassen- und Werkleitungsausbau Im Loch / Arbeits- vergabe**

### **Ausgangslage**

An der Sitzung vom 11. Dezember 2024, Trakt. 279, genehmigte der Gemeinderat das Projekt «Strassen- und Werkleitungsausbau Im Loch» und den entsprechenden Kredit in Höhe von CHF 1'735'000.00 inkl. MwSt..

Die Rohrbauarbeiten Wasserleitung wurden im Direktvergabeverfahren ausgeschrieben. Die fristgerecht eingereichten Angebote wurden fachlich und rechnerisch überprüft.

### **Dem Antrag liegen bei**

- Offertöffnungsprotokoll, Offertvergleich und Vergabeantrag (elektronisch)
- Originalofferten

### **Antrag**

Der Gemeinderat vergibt die Rohrbauarbeiten Wasserleitung für das Projekt «Strassen- und Werkleitungsausbau Im Loch» an die Firma G. + H. Marxer AG, Nendeln, zur Offertsumme von CHF 67'509.20 inkl. MwSt.

*Kostenvoranschlag CHF 81'238.25 inkl. MwSt.*

### **Beschluss** (einstimmig, 11 Anwesende)

Der Antrag wird genehmigt.

---

Schaan, 14. Februar 2025

Gemeindevorsteher Daniel Hilti:

---