

Bahnausbau in der Region: Vo2018-05-05

Liechtenstein wird abgehängt

Investition Während in der Ostschweiz und in Vorarlberg Millionen in den Ausbau des Bahnverkehrs investiert werden, herrscht in Liechtenstein Stillstand. Das S-Bahn-Projekt FL-A-CH liegt seit Jahren auf Eis.

VON DORIS QUADERER

Mehr als 20 000 Pendler strömen an Werktagen ins Land, die Strassen stossen schon jetzt an die Kapazitätsgrenzen, spätestens, wenn irgendwo auf einer Hauptachse ein Unfall passiert, geht grossflächig nichts mehr voran. Wenn sich die Arbeitsplatzzahlen weiter so entwickeln, wie in den Jahren 2006 bis 2016, werden wir im Jahr 2030 mehr als 26 000 Zupendler haben, die ohne zusätzliche Massnahmen wohl grösstenteils mit dem Auto zur Arbeit fahren werden. Vorarlberg und St. Gallen haben das Problem der Pendlerströme erkannt und investieren Millionen in den Ausbau der Bahninfrastruktur. In der Schweiz hat diese Woche Verkehrsratsministerin Doris Leuthard 300 Millionen Franken anstatt 160 Millionen für die Bahninfrastruktur in Aussicht gestellt. Vorarlberg kann schon erste Erfolge vom Bahnausbau vermelden: Innert 10 Jahren hat sich die Fahrgastzahl verdoppelt.

Liechtenstein steht bei der Planung auf dem Abstellgleis – seit Jahren herrscht Stillstand. Im Jahr 2015 wurde das S-Bahn-Projekt FL-A-CH sidiert, weil es Unstimmigkeiten wegen des Finanzierungsschlüssels mit Österreich gab. Wie Verkehrsminister Daniel Risch im Rahmen einer Kleinen Anfrage im März-Landtag ausführte, könne derzeit nicht vorausgesagt werden, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form ein weiterer Aus-



In Liechtenstein stehen nicht nur die Autos im Stau – auch die S-Bahn kommt nicht voran. (Foto: Michael Zanghellini)

bau des Schienenverkehrs oder die Realisierung der S-Bahn FL-A-CH erfolgen könne. Aus diesem Grund würden auch keine weiteren Investitionen in die Infrastruktur getätigt, weil diese möglicherweise bereits nach kurzer Zeit als überholt und als verloren eingestuft werden müssten.

Bahnausbau «unausweichlich»

«Das Warten auf Wien ist ein grosser Fehler», findet Daniel Oehry, FBP-Fraktionssprecher und Zuständiger für das Mobilitätsmanagement der Hilti AG. Stattdessen sollte Liechtenstein das Heft wieder selbst in die Hand nehmen, findet er. Bereits mit neuen Signalanlagen liesse sich die Frequenz des Regionalverkehrs zwischen Feldkirch und Buchs erhöhen. «Wir müssen anfangen, in Optionen

zu denken und uns nicht starr am S-Bahn-Projekt FL-A-CH festklammern», sagt Oehry.

Für Oehry ist auch klar, warum es im Verkehrsministerium harzt. «Das Thema S-Bahn ist nicht sexy. Bei den Stimmbürgern punkten kann man damit nicht», so Oehry. Dennoch hält er diese Investition in die Zukunft für dringend notwendig. Wenn es gelingen würde, einen Grossteil der Pendler zum Umsteigen zu bewegen, würde das nicht nur die Strassen für die Einheimischen entlasten, sondern auch dem Transportgewerbe helfen, ihre Aufträge zielgerecht zu erfüllen. Ins selbe Horn stiess auch der kürzlich in Rente gegangene LIEmobil-Chef Ulrich Feist. In seinem Abschiedsinterview sagte er gegenüber dem «Volksblatt»: «Der Ausbau der S-

Bahn ist für mich ein unausweichlicher Schritt. Wir müssen die Leute per Bahn ins Land bringen. Das würde die Hauptverkehrsachsen stark entlasten. Wenn die Passagiere in Schaan, Nendeln oder Schaanwald sind, dann ist die Feinverteilung beispielsweise in die Industriegebiete viel einfacher.»

Radwegnetz ausbauen

Aber nicht nur die Bahn hat Potenzial, sondern auch ins Fahrradnetz sollte mehr investiert werden: «Rund 60 Prozent der Pendler wohnen im Umkreis von wenigen Kilometern und könnten gut zur Arbeit radeln», weiss Daniel Oehry. Allerdings sei Radfahren nur dann attraktiv, wenn man nicht dauernd gefährlichen Situationen ausgesetzt sei. Interview Seite 7

Daniel Oehry: «Wir müssen jetzt handeln, damit es später nicht zum Kollaps kommt»

Interview Von 2006 bis 2016 hat sich die Zahl der Zupendler von rund 15 000 auf mehr als 20 000 erhöht und die Zahl wächst rasant weiter. Doch nicht nur die Autos stehen im Stau, sondern auch die Verkehrspolitik kommt nicht voran. Dabei wäre es dringend Zeit zu handeln, findet FBP-Fraktionssprecher Daniel Oehry.

VON DORIS QUADERER

«Volksblatt»: Im März-Landtag haben Sie anlässlich der Aktuellen Stunde gesagt: «Bahntechnisch sind wir auf dem Abstellgleis, quasi in einer Warteschleife. Hier zuzuwarten, bis andere die Probleme angehen, ist fahrlässig, zumal wir wissen, dass die Pendlerströme im Jahr 2030 nicht mehr zu bewältigen sein werden.» Worauf stützen Sie diese Aussage?

Daniel Oehry: Hochrechnungen zeigen, wie sich die Arbeitsplatzzahlen entwickeln werden. In der Realität haben wir die Hochrechnungen meistens noch übertroffen. So hatten wir beispielsweise im Jahr 2016 noch rund 37 500 Beschäftigte, im Jahr 2017 waren es bereits 38 800, das sind 1300 Arbeitsplätze mehr, die zum grössten Teil mit Pendlern besetzt wurden. Dazu muss man noch bedenken, wie lange Vorlaufzeit Verkehrsprojekte brauchen, dann sieht man rasch, dass jetzt dringend gehandelt werden muss, damit wir künftig keinen Kollaps haben werden.

Schaans Vorsteher Daniel Hilti hat kürzlich gegenüber dem «Volksblatt» gesagt, dass man für den Bau einer neuen Strasse 25 bis 30 Jahre rechnen muss.

Ja, auch andere Projekte brauchen Zeit. Wenn man beispielsweise den Bahnhof Haag wieder aktivieren will, reden wir von einer Vorlaufzeit von 10 Jahren. Wir müssen uns jetzt fragen, wie viele Pendler haben wir im Jahr 2030 und wo müssen wir ausbauen, damit wir diese Pendlerströme dann bewältigen können. Es wird nicht reichen, das Strassennetz zu erweitern oder punktuell zu verbessern, wie es in den letzten Jahren geschehen ist. Solche Massnahmen verschieben die Staupunkte einfach. Wenn man also den Kreislauf in Bendern ausbaut, dann staut es dann halt weiter auf der Brücke oder es staut hinein bis in die Autobahn. Die Schweizer Autobahn ist ja derzeit unser Hauptverteiler, aber auch da stossen wir an die Kapazitätsgrenzen. Wir brauchen Alternativen. Je mehr man sich mit der Thematik beschäftigt, desto klarer sieht man, dass wir zusätzlich die Bahn, Busse und ein attraktives Fahrradwegnetz brauchen.

Wenn wir grad bei den Fahrradwegen einhaken. In Kürze wird mit dem Bau einer Langsamverkehrsbrücke in Vaduz begonnen, auch sonst steht das Oberland punkto Radwege nicht schlecht da. Im Unterland hingegen gibt es keine geeignete Rheinbrücke für Fahrradfahrer und auch keinen sinnvollen Radweg zwischen Nendeln und Schaan oder zwischen Eschen und Bendern. Warum das? Die Schwachstellen im Radwegnetz wurden mit dem Agglomerationsprogramm sehr gut analysiert und sie werden sukzessive abgearbeitet. Man ist dran, aber es geht sehr langsam vorwärts, weil immer wieder Eigentumsverhältnisse von Privaten oder der Gemeinde ins Spiel kommen. Da braucht es dann wieder Verhandlungen, Gemeinderatsbeschlüsse und so weiter. Zum Beispiel Nendeln - Schaan: Würde man dort einen Radweg entlang der Bahnlinie führen, käme man durch ein Naturschutzgebiet. Der Zug darf zwar dort durchfahren, für Fussgänger und Fahrradfahrer gilt aber ein Betretungsverbot. Dies führt zu einer Pattsituation zwischen Mobilität und Naturschutz. Ein Blick auf die Zahlen zeigt jedoch klar, dass das Fahrrad grosses Potenzial hätte: Schliesslich wohnen rund 60 Pro-



Für Daniel Oehry, FBP-Fraktionssprecher und Zuständiger für das Mobilitätsmanagement bei der Firma Hilti, ist klar: Auch Liechtenstein muss in den Bahnausbau investieren. (Foto: Michael Zanghellini)

zent der Pendler im Umkreis von wenigen Kilometern und könnten gut zur Arbeit radeln.

Bei der Bahn geht es nicht nur langsam vorwärts, sondern gar nicht mehr. Seit Österreich nicht mehr die Hälfte an das 100 Millionen-Projekt FL-A-CH zahlen will, liegt es auf Eis. Macht es Sinn, hier zu warten, bis man eine Einigung mit Österreich gefunden hat oder müsste Liechtenstein hier das Heft selbst in die Hand nehmen?

Wir müssen uns ganz klar fragen, wie bringen wir künftig die 20 000 und mehr Pendler in unser Land. Wenn die Politik dann zum Schluss kommt, dass es eine Bahn braucht, dann müssen wir diese Haltung gegenüber dem Volk auch klar vertreten und die Fakten dazu liefern. Wenn wir die Region Basel als Vergleich heranziehen: Diese zahlt Geld nach Deutschland und nach Frankreich, um den öffentlichen Verkehr zu optimieren, weil die Stadt sonst im Verkehr erstickt. Wir sind noch nicht auf dem Level, aber das Problem wächst von Jahr zu Jahr. Jetzt zu warten, bis Wien uns hilft, ist meiner Meinung der falsche Ansatz. Zuerst müssen wir wissen, was wir wollen. Und dann können wir auch in Wien gezielter auftreten. Wer die Berichterstattung in den Medien verfolgt, konnte am Mittwoch im «Volksblatt» lesen, dass die Bundesrätin Doris Leuthard wieder weitere Investitionen für den Ausbau des ÖV in Aussicht gestellt hat. Vorarlberg hat Ende 2017 gleichlautende Entscheidung gefällt.

Wenn uns Wien aber nicht unterstützt und das Land für den Bahnausbau die vollen 100 Millionen zahlen müsste, dann wäre es noch schwieriger, das Volk von dem Vorhaben zu überzeugen. Schliesslich war der Rückhalt für das Projekt in der Bevölkerung eher bescheiden. Ginge der Bahnausbau auch günstiger? Wenn der Kanton St. Gallen und Vorarlberg mehrere 100 Millionen in den Bahnausbau investieren, dann wissen sie, warum sie das machen. Es ist ihnen bewusst, dass sie ohne

Bahn die Pendlerströme nicht bewältigen können. Und die Zahlen geben ihnen recht: In Vorarlberg hat sich die Zahl der Bahnfahrergäste in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Wenn das Angebot attraktiv ist, wird es angenommen. Wer behauptet, bei uns fahre sowieso niemand mit dem Zug, den lade ich gerne mal morgens zur Haltestelle Forst/Hilti ein, da sieht man, dass das Angebot bereits jetzt gut genutzt wird.

Ob der Ausbau der Bahn wirklich 100 Millionen kosten muss oder ob es auch möglich wäre, die Linie günstiger zu optimieren, darüber kann man natürlich diskutieren. In den 100 Millionen waren ja neben dem Gleisusbau (Doppelspur von Feldkirch bis Nendeln) auch der Ausbau der Bahnhofareale, Über- und Unterführungen sowie technische Anlagen enthalten. Aber wenn wir eine vernünftige Lösung wollen, dann wird das sicher einiges kosten. Aber auch kleine Verbesserungen könnten vorerst helfen: So könnte die Signaltechnik am Bahnhof Schaan auf den neusten Stand gebracht werden. Jetzt ist es so, dass ein Zug, der in Buchs losfährt, erst als angekommen gemeldet wird, wenn er in Nendeln ankommt. In dieser Zeit darf kein anderer Zug das Gleis nutzen. Mit neuerer Technik könnte ein Regionalzug kurz nach dem Railjet losfahren. Das ist derzeit nicht möglich, darum kann auch die Frequenz der Regionalzüge ohne Gleisusbau nicht beliebig gesteigert werden.

Es gibt ja auch Stimmen, die sagen, dass man Unternehmen wie die Hilti stärker ins Boot holen sollte. Sprich, die Unternehmen brauchen Arbeitskräfte - dann sollen sie auch die Infrastruktur finanzieren, damit diese ins Land kommen können.

Der Gedanke ist natürlich naheliegend. Aber die Antwort ist auch relativ klar: Die Unternehmen zahlen Steuern und gerade in den letzten Jahren, in denen sie gute Ergebnisse schreiben, zahlen sie einen sehr beträchtlichen Anteil. Da dürfen sie im Gegenzug erwarten, dass die Verkehrsinfrastruktur stimmt.

Früher gab es Werkbusse, die die Unternehmen selbst finanziert haben. Der DU-Abgeordnete Herbert Elkuch bringt diese immer wieder ins Spiel. Seiner Meinung nach würde die Wiedereinführung der Werkbusse das Problem entschärfen.

Dieses Rad lässt sich nicht zurückdrehen. Die Hilti AG hat beispielsweise kaum noch eine Produktion mit Schichtarbeitskräften. Es ist nicht mehr so, dass die Leute von 7 Uhr bis 16 Uhr arbeiten und dann in Feierabend. Solche Arbeitszeiten wieder einführen zu wollen, wäre realitätsfern. Die Werkbusse wurden ja deshalb abgeschafft, weil sie von den Arbeitnehmern nicht mehr genutzt wurden. Wenn Werkbusse mit zwei, drei Leuten durch die Gegend fahren, dann hilft das kaum, das Verkehrsproblem zu lösen.

Die Arbeitszeiten sind heute flexibel und man will daher auch kommen und gehen können, wann es einem am besten passt. Da ist natürlich das Auto die attraktivste Wahl. Wie wollen Sie die Leute zum Umsteigen bewegen? Die Alternativen müssen möglichst bequem und flexibel sein. Wenn der Bus ebenfalls im Stau steht und man deswegen seine Termine verpasst oder man mit dem Fahrrad dauernd gefährlichen Situationen ausgesetzt ist, weil es keine geeigneten Fahrradwege gibt, ist die Lust, umzusteigen, relativ gering. Damit das Umsteigen attraktiv ist, muss die Infrastruktur passen. Da sind uns andere Länder weit voraus.

Aber auch die Firmen können mit betrieblichem Mobilitätsmanagement viel erreichen. Da ist es aber meiner Meinung der falsche Ansatz, einfach hohe Parkgebühren zu verlangen. Wenn ich als Arbeitnehmer eine Jahreskarte im Parkhaus meiner Firma kaufe, dann werde ich so oft als möglich mit dem Auto zur Arbeit kommen. Das ist ähnlich wie mit einer Saisonkarte im Malbun, da will ich am Ende der Saison auch sagen können, ich bin

40 Mal gewesen, es hat rentiert. Wenn ich den Leuten aber einen Bonus von 500 Franken verspreche und jeden Tag, an dem sie mit dem Auto kommen, eine Summe davon abziehe, dann hat man es selbst in der Hand, ob am Ende des Jahres noch etwas von dem Bonus übrig bleibt. Das steigert den Anreiz, möglichst oft das Fahrrad oder den Bus zu benutzen.

Vielleicht gibt es aber in 20 Jahren selbstfahrende Autos, die dann den Strassenraum optimaler nutzen. Vielleicht löst sich das Problem ja selbst, wenn man lange genug wartet, wie es Infrastrukturminister Daniel Risch mal angedeutet hat.

Ein selbstfahrendes Auto ist ein Auto. Ein Auto braucht Platz. Auch wenn die selbstfahrenden Autos den Strassenraum optimaler nutzen werden, wird es Engpässe geben, wenn 20 000 Pendler damit unterwegs sind. Klar, gibt es sicher ein gewisses Potenzial, aber ich glaube dennoch, dass es auch dann noch eine Bahn und ein Fahrradnetz brauchen wird. Das Verkehrsproblem lässt sich nicht lösen. Die Leute werden immer irgendetwas von A nach B kommen müssen. Aber es kann gelingen, die Pendlerströme besser zu verteilen. Es wird sich in ein paar Jahren rächen, wenn wir weiter nichts tun und die Zeit verstreichen lassen.

Was konkret erwarten Sie vom Verkehrsministerium? Potential der Bahn erkennen und Taten folgen lassen.

Haben Sie ein konkretes Beispiel, damit Taten nicht nur als Worthülse stehen bleiben?

Realisierbarkeit der Tieferlegung des Bahnhofes Schaan prüfen. Die Verbindung zum Busbahnhof bliebe erhalten, keine Bahnübergänge bedeuten weniger Stau für Schaan. Ein neuer Bahnsteig ermöglicht den Halt des Railjets und zusätzliche Regionalzüge würden zwischen Buchs und Schaan fahren. Und all dies könnten wir auch ohne Wien entscheiden.

«Damit Umsteigen attraktiv ist, muss die Infrastruktur passen. Da sind uns andere Länder weit voraus.»

«In Vorarlberg hat sich die Zahl der Bahnfahrergäste in den letzten zehn Jahren verdoppelt.»