

S-Bahn «FL-A-CH»: Automatische Schranken lösen Kreuzungsproblem

Alles machbar Während die von der Regierung angekündigte Info-Kampagne zur S-Bahn «FL-A-CH» in den Startlöchern steht, ist die Debatte in den Leserbriefchen der Zeitungen voll entbrannt. Das «Volksblatt» sprach deshalb mit dem bekannten Zürcher Verkehrsplaner Paul Stopper über offene Fragen.

VON JOHANNES MATTIVI

Das Jahr 2015 wird das Jahr der Entscheidung für das Projekt S-Bahn «FL-A-CH»: Voraussichtlich im Sommer wird die Regierung dem Landtag einen BuA zum Projekt inklusive Verpflichtungskredit vorlegen. Im Herbst wird mit grösster Sicherheit eine Volksabstimmung zum Thema S-Bahn stattfinden - entweder weil der Landtag von sich aus beschliessen wird, das Thema zur Abstimmung zu bringen oder weil S-Bahn-Kritiker aus der Bevölkerung bzw. Abgeordnete der DU-Opposition bereits signalisiert haben, dass sie von der Möglichkeit des fakultativen Referendums Gebrauch machen werden. Während die Regierung bislang vor allem die grossräumigen Vorteile der S-Bahn als Rückgrat einer künftigen Verkehrslösung für Liechtenstein betont hat, stellen sich in den konkreten Details etliche Fragen, die von S-Bahn-Kritikern zunächst zu Recht aufgegriffen werden.

In einem «Volksblatt»-Leserbrief vom 27. Dezember sieht Hans Frommelt aus Triesen ein Problem in den im Land vorherrschenden niveaugleichen Bahnübergängen mit Barrieren bzw. Bahnschranken, die bei einem dichter getakteten Zugverkehr zu vermehrten Strassenstaus vor den geschlossenen Schranken führen könnten. Allein in Schaan gebe es sechs Bahnschranken. Müssten diese durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden, entstünden bei jedem Bau zusätzliche 15 bis 30 Millionen Franken Errichtungskosten zulasten des Steuerzahlers, die in den jetzigen Planungsunterlagen zur S-Bahn nicht enthalten seien.

Für Verkehrsplaner Paul Stopper, der massgeblich an der Realisation der S-Bahn Zürich beteiligt war, ist der Bau von Unter- bzw. Überführungen bei der Realisation einer S-Bahn «FL-A-CH» mit 30-Minuten-Takt nicht zwingend: «Die Frage der Niveauübergänge ist nicht nur in Liechtenstein, sondern auch in der Schweiz eine ernsthafte Sache. In der Schweiz geht man einen pragmatischen Weg, indem überall dort, wo die Möglichkeiten bestehen, die niveaugleichen Bahnübergänge durch Über-

S-Bahn «FL-A-CH»

Im Zuge des Bahnprojekts werden mehrere Infrastrukturmassnahmen umgesetzt



Die S-Bahn «FL-A-CH» will aus dem bislang eher beschaulichen «Buchser Zügeln» eine leistungsstarke internationale Verkehrsverbindung machen und dadurch u. a. die Pendler auf die Schienen bringen, was Liechtensteins Strassen entlasten würde. Dazu sind zahlreiche Um- und Neubauten nötig. (Grafik: RM; Fotos: Orthophotos Land Vorarlberg)

oder Unterführungen ersetzt werden. Da dies aber eine kostspielige und langwierige Angelegenheit ist, werden selbst bei stark befahrenen Bahnstrecken (Fern- und S-Bahn-Verkehr) automatisierte Bahnschranken installiert. Die Bahnschranken bleiben bei Zugsdurchfahrten nur kurze Zeit unten.»

Frommelts Kostenschätzungen von 15 bis 30 Millionen Franken für den Bau einer Unter- bzw. Überführung hält Verkehrsplaner Stopper für realistisch, ebenso sei klar, dass solche Bauwerke vom Strassenerhalter, sprich Steuerzahler, finanziert werden und nicht vom Eisenbahnunternehmen (ÖBB bzw. SBB). «In der Schweiz werden die Schranken-Automatisierungen grundsätzlich durch die Transportunternehmen finanziert», so Stopper. «Bei Unter- oder Überführungs-Bauwerken sind die Strasseneigentümer sowohl finanziell als auch bautechnisch verantwortlich, da ja vor allem die Autofahrer davon profitieren (Freie Fahrt).» Für Stopper empfiehlt es sich jedoch, die S-Bahn-Vorlage und eventuelle niveaufreie Bahnkreuzungen je separat dem Parlament und dem Volk zu unterbreiten, damit die Stimmbürger auch separat abstimmen könnten. Bei einer Gesamtvorlage wäre ein

Scheitern vorprogrammiert, befürchtet der Verkehrsplaner.

Schnellere Züge

Leserbriefautor Hans Frommelt zweifelt weiter, dass die in der Projektbeschreibung zur S-Bahn versprochene Anhebung der Höchstgeschwindigkeit der Züge zwischen Schaanwald und Buchs von 70 km/h bis 90km/h auf 100km/h realisiert werden kann. Der Doppelspurbau würde das wohl technisch ermöglichen, hingegen würden die Schaaner Bahnschrankenübergänge eigentlich eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten und keine Erhöhung verlangen. Verkehrsplaner Paul Stopper widerspricht: «Im Gegenteil: Je rascher ein Zug fährt, desto rascher sind die Barrierenübergänge wieder «geräumt». Damit können die Bahnschranken auch rascher wieder geöffnet werden. Es trifft zwar zu, dass vor dem Herannahen rascherer Züge die Schranken aus Sicherheitsgründen einige Sekunden früher geschlossen werden müssen. Im Zürcher S-Bahnnetz bestehen sehr viele Niveauübergänge - und das bei Halbstundentakten von mehr als vier S-Bahn-Linien auf derselben Strecke - ohne dass sich die Autofahrer allzu stark nerven. Im Zürcher S-Bahnen-Netz fahren die Züge auf der Strecke mit bis zu 125 km/h.»

In einem anderen «Volksblatt»-Leserbrief vom 23. Dezember holt der DULandtagsabgeordnete Herbert Elkuch zum Rundumschlag gegen die S-Bahn aus. Elkuchs Vorwurf, die beiden Regierungsparteien mit Regierungschef Adrian Hasler und Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer

wollten die S-Bahn «auf Biegen und Brechen durchpauken», hält der Zürcher Verkehrsplaner Paul Stopper entgegen, dass in der Schweiz alle S-Bahn-Systeme erfolgreich durch Volkabstimmungen gebracht werden konnten, weil die Argumente für einen umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr überzeugt hätten. «Es trifft sicher zu, dass nicht alle Bevölkerungsteile in Liechtenstein mit der ersten Etappe gleich viel profitieren werden», räumt Stopper ein. «Das ist aber bei allen Verkehrsvorlagen der Fall. Es ist aber ein wichtiger erster Schritt. In künftigen Schritten kann die (z. B. vom VCL) schon lange geplante Erweiterung der S-Bahn in südlicher Richtung angegangen werden. Ohne ersten Schritt wird aber kaum je etwas realisiert werden.» Der Abgeordnete Elkuch kritisiert weiter die Anschaffungs- und Unterhaltskosten der S-Bahn, mit denen die Verkehrsprobleme des Individualverkehrs im Dreiländereck Unterland nicht gelöst würden. Verkehrsplaner Paul Stopper möchte diesbezüglich zwar nicht in eine problematische Vergleichsdebatte zwischen den Bau- und Unterhaltskosten Schiene versus Strasse eintreten - beides verursacht Kosten -, er hält fest, dass das Vorhandensein eines attraktiven ÖV-Systems für einen Wirtschaftsstandort grundsätzlich wichtig ist. «Denn vielleicht ist auch einmal das eigene Auto kaputt und dann ist man heilfroh, eine funktionierende Alternative zur Hand zu haben. Die S-Bahn ist eben auch eine «Daseinsvorsorge». Es sind ja fast immer dieselben Personen, die dann, wenn sie auf den ÖV angewiesen sind, lauthals

über das «Nichtfunktionieren» eben dieses Verkehrsmittel herziehen.»

Vernetzen und Feinverteilen

Verkehrsplaner Paul Stopper sieht sowohl in der Erschliessung der S-Bahn-Haltestellen durch Busse als auch in einer eventuellen Weiterführung der Bahn auf Strassenbahnschienen im Unterland sowie in Richtung Oberland eine potenzielle Lösung zur Feinverteilung des Personenverkehrs. Fernreisende Fahrgäste wiederum könnten an den Knotenbahnhöfen Feldkirch und Buchs von niveaugleichen und kurzen Umstiegen von der S-Bahn auf Schnellzüge am selben Bahnsteig profitieren. Statt den oft kritisierten Schallschutzwänden könnten laut Paul Stopper an Stellen, wo es möglich ist, auch Erdwälle erstellt werden - schon um der hässlichen Graffiti-Wut entgegenstehen zu können. Punkto Lärm gibt Paul Stopper eine gemischte Antwort. Während die heutigen S-Bahn-Fahrzeuge schon fast so leise seien, dass man sie gar nicht mehr höre, sei das Rollmaterial im Güterverkehr noch nicht auf dem neusten Stand. Die Güterwaggons müssten sehr rasch ebenfalls lärmsaniert werden (Kunststoff statt Gusseisen-Bremsklötze, Scheiben statt Klotzbremsen). «Da müssen die europäischen Bahnunternehmungen noch kräftig daran arbeiten.» Grundsätzlich ist laut Verkehrsplaner Stopper erwiesen, dass attraktive, schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel überall auf der Welt gut angenommen werden. Dass die Strassen entlastet werden können, habe wiederum die Zürcher S-Bahn gezeigt.



«Dieselben Leute, die zuerst gegen den ÖV auftreten, schreien dann auch, wenn er nicht funktioniert, wenn sie ihn mal brauchen.»

PAUL STOPPER
VERKEHRSPLANER

Verkehrspolitik

«FL-A-CH» ist mit Bündner Bahnplanungen kompatibel

Zum Leserbrief «S-Bahn «FL-A-CH» würde auf viel Unverständnis stossen» von Hans Frommelt, erschienen im «Volksblatt» vom 8. Januar 2015:

Hans Frommelt schreibt in seinem Leserbrief, die S-Bahn «FL-A-CH» liege gemäss der im Bericht des Kantons Graubünden vorgelegten Streckenführung «komplett falsch». Dies trifft nicht zu. Die Bestrebungen der Bündner Regierung, die Bahnverbindungen von Chur in den süddeutschen Raum via Feldkirch und Bregenz - also auf der rechten Rheinseite - zu verbessern, setzen die «FL-A-CH»-Bahnausbauten sogar voraus. Das wichtigste Objekt ist nach Ansicht des Kantons Graubünden die geplante Doppelspur zwischen Nendeln und Tisis. Auch die Ausbauten und Modernisierungen der Bahnhöfe entsprechen ganz der Bündner Bahnplanung.

Doppelspur Nendeln - Tisis kompatibel mit Südeinfahrt Feldkirch

Es ist zwar das gute Recht von Hans Frommelt, Studien anderer Behörden in die Diskussion zu bringen. Er darf aber deren Ergebnisse nicht ins Gegenteil kehren. Dass beim Bündner Vorschlag auch eine Südeinfahrt in Feldkirch und in Buchs eine Ausmerzung der Spitzkehre enthalten ist, spricht nicht gegen die «FL-A-CH»-Bahn, sondern ausdrücklich für diese Bahn. Die Südeinfahrt von Feldkirch ist sogar nur im Zusammenhang mit der vorgesehenen Doppelspur Nendeln-Tisis sinnvoll, welche im Raum Tosters beginnt

und in einem Tunnel zum heutigen Bahnhof Feldkirch führt. Die bestehende Bahnlinie um den Ardetzenberg soll weiterhin betrieben werden, jedoch nicht für die neuen Schnellzüge, sondern für die S-Bahn «FL-A-CH».

Halbstundentakt nur mit Doppelspur Nendeln-Tisis möglich

Im Übrigen kann nicht genügend betont werden, dass ein attraktiver Halbstundentakt zwischen Feldkirch und Buchs nur mit dem Doppelspur-Ausbau Nendeln-Tisis möglich wird. Die S-Bahn hält in Schaanwald (neue Haltestelle im Bereich der Brücke nach Mauren), Nendeln (neue Haltestelle im Bereich der heutigen Kreuzung von Bahn und Strasse), Forst-Hilti und Bahnhof Schaan. Mit optimalen Bahn-Bahn- und Bahn-Bus-Verbindungen in Feldkirch und Buchs stellt die S-Bahn «FL-A-CH» eine echte Alternative zum Auto dar. Durchgehende Schnellzüge Chur-Bregenz-Lindau-München via Feldkirch sind ohnehin nur mit möglichst durchgehenden Doppelspurausbauten möglich. Die Doppelspur Nendeln-Tisis stellt somit einen ersten, entscheidenden Schritt in der Verwirklichung der Bahnplanung von Graubünden dar.

Will Hans Frommelt überhaupt einen Bahnausbau?

Wenn ich mich richtig erinnere, stellt sich Herr Frommelt seit Jahren generell gegen den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs in Liechtenstein. Das hat er in einem seinerzeitigen Radiointerview mit mir überdeutlich anmerken lassen. Ihm geht es nicht darum, konstruktive Verbesserungsvorschläge einzubringen. Er will mit seinen teils sehr verwirlichen Ausführungen ganz einfach, dass auf dem Bahnsektor überhaupt

nichts passiert. Das ist sehr destruktiv.

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, Falmenstrasse 25, Uster

VR-Wahl

LLB setzt auf Kontinuität

Eine Wiederwahl des VR-Präsidenten (Hans-Werner Gassner, FBP) und der drei bisherigen VR-Mitglieder (Markus Foser, VU, Roland Oehri, VU, und Markus Büchel, Präsidiumsmitglied FBP) soll die Kontinuität garantieren, hiess es in der Medienmitteilung.

Kreditverluste, Wertschriftenbereinigungen in dreistelliger Millionenhöhe, Abbau der Services durch die Schliessung der Filialen in Schaan und Triesenberg, zweistellige Millionenbusse an die USA, Schliessung der Schweizer LLB-Filialen, obwohl die Expansion in der Schweiz vor ein paar Jahren noch als oberstes Ziel galt, verlustreiche Filiale in Wien und Expansion in den Osten - dies alles mit Staatsgarantie. Und die Koalitionsregierung FBP/VU, die sozusagen die Aktienmehrheit der Landesbank treuhänderisch für das Volk verwaltet, setzt weiterhin auf ihre politisch nominierten Verwaltungsräte, die für ihr Amt sechsstelligen Frankenbeträge beziehen dürfen. Die angebliche Kontinuität in der Führungsetage der LLB ist also nichts anderes als ein Abbild der bisherigen Politik der schwarz-roten Koalitionsregierung. Ob die Koalitionsregierung nun schwarz-rot oder rot-schwarz ist, macht keinen Unterschied, denn die beiden Koalitionspartner sind sich einig, wenn es um die Aufteilung der Pfründe geht. Das Wohl des Volkes steht dabei nicht im Vordergrund.