

# S-Bahn Liechtenstein: Fragen und Antworten

Stand 21. Juli 2020, Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport

Das Mobilitätskonzept 2030, der Bericht und Antrag zum Mobilitätskonzept sowie der Bericht und Antrag betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredits für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG für eine S-Bahn Liechtenstein können unter [www.mobilitaet2030.li](http://www.mobilitaet2030.li) heruntergeladen werden. Diese Dokumente beantworten sowohl die nachstehenden als auch eine Vielzahl weiterer Fragen rund um das Mobilitätskonzept und die S-Bahn Liechtenstein mit allen notwendigen Details. Die Inhalte stehen zur freien Verfügung.

## Fragen, die in diesem Dokument beantwortet werden

Fragen zu den Inhalten des Projekts und zum Angebot.....	3
- Warum braucht es überhaupt eine S-Bahn Liechtenstein? .....	3
- Welche Vorteile bringt die S-Bahn? .....	3
- Wie sieht der zukünftige Fahrplan aus?.....	3
- Wie verändert sich das Personenverkehrsangebot auf der Strecke Feldkirch-Buchs mit dem Projekt S-Bahn Liechtenstein?.....	3
- Werden die Züge ausgelastet sein? .....	4
- Wer wird von der S-Bahn erreicht?.....	4
- Mit wie vielen Fahrgästen wird gerechnet?.....	4
- Ergibt ein RailJet-Halt in Nendeln überhaupt Sinn? Man kann in Buchs oder Feldkirch einsteigen.	4
Fragen zu den Kosten und zum Finanzierungsschlüssel.....	4
- Warum muss Liechtenstein „das alles“ bezahlen? .....	4
- Wie sieht der Kostenverteilungsschlüssel zwischen Liechtenstein und Österreich nun wirklich aus und wer bezahlt wofür wie viel? .....	5
- Was genau bezahlt Liechtenstein mit seinem Anteil von 66.5 Millionen Franken? .....	5
- Wieso finanziert Liechtenstein eine Infrastruktur, die dem Land nicht gehören wird? .....	5
- Die Investitionskosten werden deutlich höher ausfallen, vielleicht über 170 Mio. CHF – ist der von der Regierung ausgewiesene Investitionskostenanteil von 66.5 Millionen Franken realistisch und vollständig?.....	5
- Was würde geschehen, wenn die Kosten für die S-Bahn Liechtenstein höher ausfallen? .....	6
- Wie verhält es sich bei den Betriebskosten, die von S-Bahn-Gegnern mit 10 Mio. CHF pro Jahr um ein Vielfaches höher als von der Regierung angegeben werden? .....	6
- Inwiefern profitiert die Liechtensteiner Wirtschaft? .....	6
- Warum wird die S-Bahn nicht einfach von den Unternehmen bezahlt – sie verursachen mit den vielen Arbeitsplätzen ja auch das Verkehrsproblem? .....	6
- Wieso sollen wir für die Pendler so viel investieren? .....	7
- Lohnt sich die S-Bahn überhaupt und wie steht es um den Eigenfinanzierungsgrad? .....	7
- Heute bezahlt man mehr als vor fünf Jahren und bekommt weniger. Warum wurde das Projekt derart zusammengestrichen?.....	7

Fragen zur internationalen Einbettung .....	7
- Will Österreich nicht einfach nur mehr Güterverkehrszüge durch Liechtenstein rollen lassen? .....	7
- Erhöht sich für Liechtenstein das Risiko, dass beim Transport von Gefahrgütern auf der Schiene ein Unfall passieren könnte? .....	8
Fragen zu flankierenden Massnahmen in Liechtenstein .....	8
- Warum fehlt ein Gesamtkonzept als Entscheidungsgrundlage? .....	8
- Warum wird nicht zuerst die Lösung für Schaan realisiert? .....	8
- Wie lässt sich der Rückstau im Zentrum von Schaan durch längere Schrankenschliesszeiten verhindern? .....	8
- Kann die Strassenunterführung in Nendeln wirklich realisiert werden, weil bisher noch nicht alle benötigten Grundstücke erworben werden konnten? .....	8
- Weshalb wurde mit dem S-Bahn-Projekt nicht zugewartet, bis die Lösung für Schaan vorliegt? ....	9
- Warum investieren wir nicht zuerst in Strassenbauprojekte? Dort gibt es ja schliesslich das Verkehrsproblem! .....	9
- Wie lange werden die Schranken nach Realisierung der S-Bahn Liechtenstein in Schaan geschlossen sein? .....	9
- Ist eine Weiterführung der S-Bahn durch das Oberland geplant? .....	9
- Was bringt die S-Bahn den Gemeinden Vaduz und Balzers? .....	10
- Wie werden die Arbeitsplätze in Triesen erschlossen? .....	10
- Was haben die Triesenberger und Plankner von der S-Bahn? .....	10
- Was bringt die S-Bahn den Gemeinden Ruggell, Gamprin und Schellenberg? .....	10
- Was bringt die S-Bahn den Gemeinden Eschen-Nendeln und Mauren-Schaanwald? .....	10
- Ist bei einem Bau der S-Bahn Liechtenstein mit mehr Güterverkehr zu rechnen? .....	10
- Steigt die Anzahl der Güterzüge, wenn die S-Bahn nicht realisiert wird? .....	10
- Ist mit mehr Lärm für die Anwohner zu rechnen? .....	11
Fragen zum weiteren Vorgehen .....	11
- Was passiert mit den Grundstücken, die ins Eigentum der ÖBB übergehen? .....	11
- Ist das dann österreichisches Hoheitsgebiet? .....	11
- Werden Leute in Liechtenstein enteignet? .....	11
- Was bedeutet Enteignung überhaupt? .....	12
- Ab wann könnte die S-Bahn Liechtenstein gemäss neuem Fahrplan verkehren? .....	12
- Was geschieht bei einer Ablehnung des Finanzbeschlusses zur S-Bahn an der Urne? .....	12
Fragen zur Geschichte der Eisenbahn in Liechtenstein .....	12
- Warum verläuft die Eisenbahnlinie in Liechtenstein an der heutigen Stelle? .....	12
- Seit wann wird am Projekt S-Bahn Liechtenstein gearbeitet? .....	13
- Welche wesentlichen Vorarbeiten und Beschlüsse wurden für die S-Bahn Liechtenstein bereits getätigt bzw. gefällt? .....	13

## Fragen zu den Inhalten des Projekts und zum Angebot

### - Warum braucht es überhaupt eine S-Bahn Liechtenstein?

Staus sind in Liechtenstein an der Tagesordnung. Die S-Bahn bringt deutliche Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und Entlastungen für die Strassen mit sich. Ein zweites, von der Strasse unabhängiges Verkehrsmittel leistet daher einen wesentlichen Beitrag zur Lösung des Verkehrsproblems. Damit eine S-Bahn mit optimalen Anschlüssen in Buchs und Feldkirch realisiert werden kann, ist der Ausbau der Bahnlinie auf eine Doppelspur zwischen Tisis und Nendeln zwingend notwendig.

### - Welche Vorteile bringt die S-Bahn?

Sie ist schnell, stauunabhängig und schafft dadurch Anschlusssicherheit, Pünktlichkeit und Verlässlichkeit. Gerade in Kombination mit den optimal getakteten Fahrplänen der LIEmobil zur Feinverteilung und in Kombination mit dem Ausbau der Haltestellen Tisis, Tosters (neu), Altenstadt und Gisingen auf Feldkircher Stadtgebiet und der S-Bahn St. Gallen mit Haltestellen in Trübbach (Fährhütte), Sevelen, Buchs und Salez ist das regionale S-Bahn-System ein äusserst attraktives und nutzerfreundliches Verkehrsmittel, das für eine Entlastung der Strassen sorgt.

### - Wie sieht der zukünftige Fahrplan aus?

Der nachfolgende Fahrplan ist fixer Bestandteil der von Österreich und Liechtenstein unterzeichneten Absichtserklärung und zeigt anhand zweier Musterstunden das reale zukünftige Angebot auf der Strecke zwischen Buchs und Feldkirch sowie die optimal ausgestalteten Umsteigezeiten in Feldkirch aus/in Richtung Bregenz/Lindau bzw. Bludenz und in Buchs aus/in Richtung Sargans bzw. St. Margrethen.

Ebenfalls zeigt der Fahrplan den zweistündlich verkehrenden RailJet mit Halt und Möglichkeit zum Ein- bzw. Aussteigen in Nendeln.

von Bregenz/Lindau	REX	REX	RJ	REX	REX	REX	von St.Margrethen	IR	S	RE	IR	RE	IR
	10:12	10:42	11:12	11:42	11:42	12:12		:15	:40	:45	:15	:45	:15
von Bludenz	REX	S	IC	RJ	RJ	REX	von Sargans	RE	IR	RJ	RE	IR	RE
	10:15	10:29	11:13	11:42	11:42	12:15		:14	:44	11:48	:14	:44	:14
Feldkirch	10:19	10:49	11:19	11:46	11:50	12:19	Buchs	11:19	11:47	11:54	12:19	12:49	13:19
Altenstadt	10:22	10:52	11:22			12:22	Schaan	11:22	11:50		12:22	12:52	13:22
Gisingen	10:24	10:54	11:24			12:24	Hilti	11:25	11:53		12:25	12:55	13:25
Tosters	10:26	10:56	11:26			12:26	Nendeln	11:27	11:55	12:00	12:27	12:57	13:27
Schaanwald	10:30	11:00	11:30		12:00	12:30	Nendeln	11:28	11:56	12:02	12:28	12:58	13:28
Nendeln	10:32	11:02	11:32	11:57	12:02	12:32	Schaanwald	11:30	11:58		12:30	13:00	13:30
Nendeln	10:33	11:03	11:33	11:59	12:03	12:33	Tosters	11:34			12:34	13:04	13:34
Hilti	10:35	11:05	11:35		12:05	12:35	Gisingen	11:36			12:36	13:06	13:36
Schaan	10:38	11:08	11:38		12:08	12:38	Altenstadt	11:38			12:38	13:08	13:38
Buchs	10:41	11:11	11:41	12:06	12:11	12:41	Feldkirch	11:41	12:07	12:12	12:41	13:11	13:41
nach Sargans	:45	:15	:45	12:12	:15	:45	nach Bludenz	11:44	12:18	12:18	12:44	13:18	13:44
	RE	IR	RE	RJ	IR	RE		REX	RJ	RJ	REX	RJ	REX
nach St.Margrethen	:44	:14	:44	:14	:14	:44	nach Bregenz/Lindau	11:47	12:17	12:17	12:47	13:17	13:47
	IR	RE	IR	RE	RE	IR		REX	REX	REX	RJ	REX	REX

### - Wie verändert sich das Personenverkehrsangebot auf der Strecke Feldkirch-Buchs mit dem Projekt S-Bahn Liechtenstein?

Das Personenverkehrsangebot auf der Strecke Feldkirch-Buchs ist im regionalen Kontext mit den Eisenbahnangeboten in der Schweiz und Österreich bzw. in St. Gallen und Vorarlberg zu sehen. Durch das vorliegende Projekt werden die Grundlagen geschaffen, damit in einem ersten Schritt täglich bis zu 48 vertaktete S-Bahn-Züge zwischen Feldkirch und Buchs verkehren können. „Vertaktet“ heisst in diesem Zusammenhang, dass die S-Bahn-Züge nicht dann fahren, wenn es gerade noch freie Kapazitäten hat, sondern in einem gleichbleibenden Stunden- bzw. Halbstundentakt. 48 Personennahverkehrszüge pro Tag entsprechen einem Halbstundentakt in den Spitzenzeiten und einem Stundentakt in den Stunden dazwischen. Zudem wird die Anzahl der fahrplanmässigen Personenfernverkehrszüge (RailJet) mit Halt in Liechtenstein von heute null auf zwölf erhöht.

*Zahlen, Daten, Fakten zu dieser Frage:*

<i>Anzahl Personennahverkehrszüge mit Halt in Liechtenstein pro Tag, 2019.....</i>	<i>18</i>
<i>Anzahl Personennahverkehrszüge mit Halt in Liechtenstein pro Tag, ab 2026 (mit S-Bahn).....</i>	<i>48</i>
<i>Anzahl Fernverkehrszüge mit Halt in Liechtenstein pro Tag, 2019.....</i>	<i>0</i>
<i>Anzahl Fernverkehrszüge mit Halt in Liechtenstein pro Tag, ab 2026.....</i>	<i>12</i>

**- Werden die Züge ausgelastet sein?**

Die Erfahrungen in unseren Nachbarländern zeigen, dass die Umsteigebereitschaft auf einen attraktiven schienengebundenen ÖV gross ist, wenn entsprechend gute Angebote geschaffen werden. Ausserdem haben rund 75 Prozent der Einwohner und Arbeitspendler in einer repräsentativen Umfrage angegeben, sie könnten sich eine vermehrte Nutzung des ÖV vorstellen, wenn das Angebot stimmt. Die S-Bahn schafft zusammen mit weiteren Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2030 zudem Kapazitäten, um dem prognostizierten Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum gerecht zu werden.

**- Wer wird von der S-Bahn erreicht?**

Die drei Industriegebiete in Mauren-Schaanwald, Eschen-Nendeln und Schaan werden direkt an die S-Bahn angebunden. Durch die Feinverteilung mit den Bussen der LIEmobil werden im Unterland sowie in Schaan und Vaduz 75 bis 80 Prozent sämtlicher Liechtensteiner Arbeitsplätze attraktiv an den ÖV angeschlossen.

**- Mit wie vielen Fahrgästen wird gerechnet?**

Die Potenzialabschätzungen gehen davon aus, dass künftig rund 5'000 Arbeitspendler täglich die S-Bahn benutzen werden. Hinzu kommen die Einwohner Liechtensteins, die von einer attraktiven Anbindung an das regionale und internationale Schienennetz profitieren.

**- Ergibt ein RailJet-Halt in Nendeln überhaupt Sinn? Man kann in Buchs oder Feldkirch einsteigen.**

Der RailJet zwischen Wien und Zürich hält heute bereits am Bahnhof in Nendeln, da dort zwischen Buchs und Feldkirch gekreuzt werden kann. Es können bei diesen Halten allerdings keine Fahrgäste ein- oder aussteigen. Für einen fahrplanmässigen Halt sind bei einem Ausbau der Bahnhofinfrastruktur kleinere Anpassungen auf österreichischem Staatsgebiet möglich, damit der Halt realisiert werden kann. Für Liechtenstein bringt der Halt den Vorteil, dass mit der Park&Ride-Anlage in Nendeln ohne Umsteigen und ohne Parkplatzsuche in Buchs oder Feldkirch nach Zürich, Innsbruck, Salzburg oder Wien gereist werden kann.

**Fragen zu den Kosten und zum Finanzierungsschlüssel**

**- Warum muss Liechtenstein „das alles“ bezahlen?**

Liechtenstein bezahlt natürlich nicht „alles“, sondern lediglich die auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet anfallenden, anteiligen Kosten für den Schienennahverkehrsausbau, Haltestellen und Strassenprojekte. In Summe 66.5 Millionen Franken exkl. MwSt. bzw. 54.5 Prozent der getätigten Investitionen auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet. Insgesamt bezahlt Liechtenstein 33.75 Prozent der Gesamtkosten der Investitionen für den Ausbau der Bahnlinie zwischen Feldkirch und Buchs. Die Unterhaltskosten der Anlagen übernimmt der jeweilige Eigentümer. Das Angebot – eine vertaktete S-Bahn mit Halbstundentakt zu den Spitzenzeiten – wird über die LIEmobil bestellt und wird sich voraussichtlich auf rund 2 Millionen Franken pro Jahr belaufen.

Zahlen, Daten, Fakten zu dieser Frage:

Kosten des Bahnausbaus zwischen Feldkirch und Buchs ..... 197.0 Mio. CHF  
Kosten des Infrastrukturausbaus auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet ..... 122.2 Mio. CHF  
Kosten, die von Liechtenstein übernommen werden ..... 66.5 Mio. CHF

**- Wie sieht der Kostenverteilungsschlüssel zwischen Liechtenstein und Österreich nun wirklich aus und wer bezahlt wofür wie viel?**

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Aufteilung der Kosten zwischen Liechtenstein und Österreich in Bezug auf die einzelnen Bereiche des Projekts.

<b>Bereiche</b>	<b>Total</b> in Mio. CHF	<b>Anteil FL</b> in Mio. CHF	<b>Anteil AT</b> in Mio. CHF
Bahninfrastruktur	62.0	26.3	35.7
Haltestellen	24.6	22.3	2.3
Strasseninfrastruktur	24.3	17.6	6.7
Gesetzeskonformität	11.3	0.3	11
<b>Gesamt</b>	<b>122.2</b>	<b>66.5</b>	<b>55.7</b>
<i>Aufteilung in %</i>	<i>100 %</i>	<i>54.5 %</i>	<i>45.5%</i>

Liechtenstein trägt damit 54.5 Prozent der Gesamtkosten auf Liechtensteiner Staatsgebiet. 45,5 Prozent der Kosten auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet werden von Österreich getragen. Liechtenstein beteiligt sich umgekehrt nicht an Kosten auf österreichischem Hoheitsgebiet.

Bezogen auf die Gesamtinvestition von 197 Millionen Franken beträgt der Anteil Liechtensteins 33.75 Prozent, also rund ein Drittel.

**- Was genau bezahlt Liechtenstein mit seinem Anteil von 66.5 Millionen Franken?**

In den Kosten enthalten sind der Ausbau der Eisenbahnstrecke, der Haltestellen- und Strasseninfrastruktur sowie die Aufhebung der niveaugleichen Strassenquerung der Rheinstrasse in Nendeln, mit der ein Stauschwerpunkt im Liechtensteiner Strassennetz aufgelöst wird. Österreich beteiligt sich mit 6,7 Millionen Franken an diesem liechtensteinischen Strassenbauprojekt.

**- Wieso finanziert Liechtenstein eine Infrastruktur, die dem Land nicht gehören wird?**

Vom Doppelspurausbau für den S-Bahn-Betrieb wird Liechtenstein direkt profitieren. Zudem werden die laufenden Betriebs- und Unterhaltskosten der Bahninfrastruktur von den ÖBB getragen. In den Projektkosten sind auch zahlreiche flankierende Massnahmen zum Umbau bzw. Neubau der Haltestellen und an der Strasseninfrastruktur enthalten. Die Kosten für den Ausbau zugunsten des Fernverkehrs werden beinahe zu 100% von Österreich getragen.

**- Die Investitionskosten werden deutlich höher ausfallen, vielleicht über 170 Mio. CHF – ist der von der Regierung ausgewiesene Investitionskostenanteil von 66.5 Millionen Franken realistisch und vollständig?**

Die Grundlage für die zuweilen verbreitete Berechnung von „173 Millionen Franken“ ist falsch, da die miteinbezogenen Bahnunterführungen in Schaan nicht Teil des S-Bahn-Projektes sind. Ganz im Gegenteil hat der Landtag entschieden, die Variantenprüfung in Schaan vom S-Bahn-Projekt zu entkoppeln. Da zum heutigen Zeitpunkt nicht entschieden ist, welche Variante in Schaan zur Umsetzung kommen wird und wie sich Gemeinde Schaan ggf. beteiligen wird, können allfällige

Kosten auch nicht eingerechnet werden. Der liechtensteinische Anteil an den Kosten des mit Österreich ausgehandelten Projektes im Umfang von 66,5 Millionen Franken bezieht sich auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sowie der begleitenden Haltestellen und Strassenbauprojekte im Liechtensteiner Unterland. In der Arbeitsgruppe zur Ermittlung der relevanten Zahlen waren mehrere Ingenieure vertreten, die mit dem Bau von Eisenbahninfrastrukturen langjährige Erfahrung haben.

Auch die einberechneten Zugsgarnituren sind nicht Teil der Infrastruktur und somit auch nicht in den Kosten zu berücksichtigen. Die Zugsgarnituren werden zudem auch nicht von Liechtenstein erworben. Diese stellt der Betreiber im Rahmen des Transportauftrages, welcher im Bericht und Antrag mit jährlich 2 Millionen Franken angegeben ist (S. 155 BuA), zur Verfügung. Die Vergabe der Bahnbetriebsleistung erfolgt analog dem Betrieb einer öffentlichen Buslinie. Die Strasse ist hier als Basisinfrastruktur vorhanden. Bus und Betrieb sind Bestandteile des Transportauftrages.

**- Was würde geschehen, wenn die Kosten für die S-Bahn Liechtenstein höher ausfallen?**

Der Betrag von 71.3 Mio. CHF (inkl. MwSt.), welcher vom Landtag bewilligt wurde, ist als absolutes Kostendach zu verstehen. Sollte dieser Betrag überschritten werden, müsste die Regierung erneut mit Österreich in Verhandlungen treten und allfällige Mehrkosten müssten beim Landtag beantragt und von diesem bewilligt werden. Zudem würde auch ein solcher neuerlicher Finanzbeschluss dem Referendum unterstehen. Es ist also im Interesse aller Beteiligten, dass die veranschlagten und ausgehandelten Kosten eingehalten werden.

**- Wie verhält es sich bei den Betriebskosten, die von S-Bahn-Gegnern mit 10 Mio. CHF pro Jahr um ein Vielfaches höher als von der Regierung angegeben werden?**

Die Grundlagen für diese Berechnungen sind nicht nachvollziehbar, zumal die Kosten in der Bestellung der Fahrleistung inkludiert sind. Auf den Seiten 154 und 155 des Berichts und Antrags an den Landtag werden die zusätzlichen Ressourcen, welche für die Projektumsetzung sowie den Unterhalt und Instandhaltung der Haltestellen und Nebenanlagen benötigt werden, ausgewiesen (Projektumsetzung 210 Stellenprozente, Werkbetrieb 100 Stellenprozente nach Umsetzung). Dies macht augenscheinlich, dass die in der veröffentlichten Berechnung angenommenen 3 Millionen Franken, alleine für die Personalkosten, jenseits der Realität liegen. Bei der Bestellung des Personennahverkehrs fallen auch keine direkt bezahlbaren Elektrizitätskosten an, wie dies in der Berechnung angenommen worden ist. Für die Fahrleistungen werden, wie im Bericht und Antrag an den Landtag ausgeführt, Kosten in der Grössenordnung von 2 Millionen Franken anfallen.

**- Inwiefern profitiert die Liechtensteiner Wirtschaft?**

Die optimale Erschliessung ist im Interesse jedes attraktiven Wirtschaftsstandorts. Zahlreiche Pendler kommen schneller an ihre Arbeitsplätze, die Gesamtkapazität des regionalen Verkehrssystems wird erweitert und die Strassen werden für andere Verkehrsteilnehmer, Warentransporte und das Gewerbe entlastet. Die Investitionen beinhalten zudem ein grosses Auftragspotential für die Bauwirtschaft. Für den Bau der Begleitinfrastruktur hat das Land die Umsetzungsverantwortung für Aufträge in der Grössenordnung von rund CHF 40 Mio.

**- Warum wird die S-Bahn nicht einfach von den Unternehmen bezahlt – sie verursachen mit den vielen Arbeitsplätzen ja auch das Verkehrsproblem?**

Finanziert wird die S-Bahn mit Steuergeldern, zu denen Liechtensteins Wirtschaft aus allen Sektoren den grössten Beitrag an den Gesamtsteuereinnahmen leistet und damit zum allgemeinen Wohlstand beiträgt. Von der S-Bahn profitiert auch das Gewerbe, das ebenfalls auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen ist, um sich zu entwickeln und – wie die Industrie – weiterhin Arbeits- und Ausbildungsplätze für die Liechtensteiner Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Ein weiterer Beitrag zahlreicher grösserer Unternehmen zur Entlastung der Strassen sind die Betrieblichen

Mobilitätsmanagements, die dafür sorgen, dass vor allem zu den Stosszeiten weniger Fahrzeuge unterwegs sind.

*Zahlen, Daten, Fakten zu dieser Frage:*

*Ertragssteuer (Steuern aller juristischen Personen) im Jahr 2019 ..... CHF 262.8 Mio.  
Investitionskosten für die S-Bahn bis zur Fertigstellung exkl. Mehrwertsteuer..... CHF 66.5 Mio.  
Zeitraum, in welchem die Wirtschaft die S-Bahn mit Steuern finanziert hätte..... 92 Tage*

#### **- Wieso sollen wir für die Pendler so viel investieren?**

Die liechtensteinische Wirtschaft ist aufgrund des Wachstums der vergangenen Jahrzehnte auf die Zupendler aus dem benachbarten Ausland angewiesen. Seit den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in den 1970er Jahren ist die Anzahl Arbeitsplätze um den Faktor 4, die Anzahl Zupendler gar um den Faktor 8.7 angewachsen. Geht man von einer moderaten Steigerung bis ins Jahr 2050 aus, wird es auch künftig zentral sein, Arbeitnehmer aus der Region nach Liechtenstein zu bringen.

*Anzahl Beschäftigte / Anzahl Zupendler im Jahr 1970 ..... 11'500 / 2'600  
Anzahl Beschäftigte / Anzahl Zupendler im Jahr 2020 ..... 40'500 / 22'800  
Anzahl Beschäftigte / Anzahl Zupendler im Jahr 2050 (Prognose) ..... 54'500 / 34'700*

#### **- Lohnt sich die S-Bahn überhaupt und wie steht es um den Eigenfinanzierungsgrad?**

Wenn die Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Verkehrs lediglich am Eigenfinanzierungsgrad gemessen wird, kann tatsächlich nicht von «lohnen» gesprochen werden. Zum Vergleich erhält die LIEmobil jährlich einen Staatsbeitrag von 14.5 Millionen Franken und weist einen Eigenfinanzierungsgrad von etwas über 30 Prozent aus. Einzelne Linien haben dabei einen deutlich geringeren, andere einen deutlich höheren Eigenfinanzierungsgrad. Das Zurverfügungstellen des öffentlichen Verkehrs ist jedoch eine Infrastrukturaufgabe, die für das Funktionieren eines Landes und insbesondere eines erfolgreichen Wirtschaftsstandorts elementar ist.

#### **- Heute bezahlt man mehr als vor fünf Jahren und bekommt weniger. Warum wurde das Projekt derart zusammengestrichen?**

Die Anpassungen im Projekt wurden teilweise auf Wunsch der Gemeinden vorgenommen. Alle Anpassungen können nachträglich dennoch ausgeführt werden. Es war der ausdrückliche Wunsch der Verhandlungspartner, das Projekt auf Optimierungspotenziale zu untersuchen. Die früheren Kosten für das Projekt hatten die Preisbasis des Jahres 2010 basierend auf Baukosten in Österreich. Die heutige Preisbasis ist der 1. Januar 2019 und berücksichtigt unser Preisniveau.

### **Fragen zur internationalen Einbettung**

#### **- Will Österreich nicht einfach nur mehr Güterverkehrszüge durch Liechtenstein rollen lassen?**

In dieser Frage steckt die Befürchtung, dass nach dem Doppelspurausbau mehr Güterverkehrszüge durch Liechtenstein verkehren werden als heute. Dazu ist zu sagen, dass bereits heute deutlich mehr Kapazitäten für den Güterverkehr bestehen würden, als genutzt werden. Diese werden aufgrund der fehlenden Nachfrage bereits heute nicht genutzt, und es ist nicht damit zu rechnen, dass der Doppelspurausbau die Nachfrage erhöhen wird. Zudem ist in der zukünftigen Konzession klar festgelegt, dass der Personennahverkehr, unter Bedachtnahme des Personenfernverkehrs, Vorrang hat. Wird also die Bahnlinie vorrangig für den Personenverkehr genutzt, bleiben demzufolge weniger Kapazitäten für den Güterverkehr. Der klare Fokus des Doppelspurausbaus und des neuen Angebots liegt somit auf dem Personenverkehr.

**- Erhöht sich für Liechtenstein das Risiko, dass beim Transport von Gefahrgütern auf der Schiene ein Unfall passieren könnte?**

Die Bahn zählt zu den sichersten Transportmitteln. Vor allem der Vergleich mit den Unfallzahlen auf der Strasse spricht eindeutig für die Eisenbahn. Generell werden mit der Bahn wie auch im Strassenverkehr unter Einhaltung der Sicherheitsvorschriften alle Substanzen befördert, die im Wirtschaftskreislauf benötigt werden. Wie auf der Strasse besteht natürlich auch auf der Bahn ein Restrisiko. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass das Risiko unabhängig von der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein besteht, da die Bahninfrastruktur für Gütertransporte bereits heute vorhanden ist.

**Fragen zu flankierenden Massnahmen in Liechtenstein**

**- Warum fehlt ein Gesamtkonzept als Entscheidungsgrundlage?**

Die Leitidee des Mobilitätskonzepts 2030 ist es, die Standort- und Lebensqualität zu bewahren und, wo möglich, auch zu verbessern. Im Konzept berücksichtigt ist die repräsentative Umfrage des Liechtenstein-Instituts, die 6'200 Personen beantwortet haben. Das Mobilitätskonzept baut auf einem Mix von fünf Teilstrategien in den Bereichen Siedlung und Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Radverkehr sowie Güterverkehr auf. Es beinhaltet zehn Leitprojekte und 48 konkrete Massnahmen. Die S-Bahn ist ein wichtiges der zehn Leitprojekte und auf die weiteren Massnahmen abgestimmt. Ein Gesamtkonzept ist also vorhanden und die S-Bahn Liechtenstein ist der erste grosse Schritt zu dessen Umsetzung.

**- Warum wird nicht zuerst die Lösung für Schaan realisiert?**

Die Verhandlungen mit Österreich über den Bau der S-Bahn haben eine 15-jährige Vorgeschichte. Nun liegt ein konkretes, in einer bilateralen Absichtserklärung festgehaltenes Ergebnis vor, das eine rasche Klärung vorsieht. Das Verhandlungsergebnis ist ausserordentlich gut und so günstig wie heute bekommt Liechtenstein die S-Bahn nie mehr. Dazu trägt die Tatsache bei, dass Österreich stark an der Modernisierung der in die Jahre gekommenen Linie interessiert ist. Dementsprechend musste die Regierung rasch handeln. Gleichzeitig wird aber auch mit Nachdruck an einer Lösung für das Schaaner Zentrum gearbeitet – gemäss dem Mobilitätskonzept 2030 und gemäss dem Auftrag des Landtags an die Regierung.

**- Wie lässt sich der Rückstau im Zentrum von Schaan durch längere Schrankenschliesszeiten verhindern?**

Derzeit prüfen das Land und die Gemeinde Schaan mit Verkehrsexperten mehrere Entlastungs- und Lösungsmöglichkeiten für das Schaaner Zentrum. Gemäss Auftrag des Landtags muss das Ergebnis bis Ende Juni 2021 vorliegen. Geprüft werden drei Varianten: die Absenkung der Strassen, die Absenkung des Bahntrasses und eine Entlastungsstrasse als Weiterführung der Industriestrasse bis zur Zollstrasse.

**- Kann die Strassenunterführung in Nendeln wirklich realisiert werden, weil bisher noch nicht alle benötigten Grundstücke erworben werden konnten?**

Das S-Bahn Projekt ist als Gesamtprojekt zu verstehen und wurde vom Landtag auch als solches beschlossen. Es wird davon ausgegangen, dass bei einem positiven Volksentscheid auch mit denjenigen Grundeigentümern, mit denen bis heute keine abschliessenden Verhandlungen geführt werden konnten, eine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann. Auch hierzu wird im Bericht und Antrag transparent ausgeführt, dass, sollte dies entgegen den Erwartungen nicht möglich sein, als ultima ratio ein Expropriationsverfahren angestrengt werden müsste (S. 133 BuA). Ein positiver Volksentscheid würde das öffentliche Interesse indizieren und den Weg zu einer einvernehmlichen Lösung erleichtern.



**- Weshalb wurde mit dem S-Bahn-Projekt nicht zugewartet, bis die Lösung für Schaan vorliegt?**

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass Lösungen für die Entlastung des Dorfzentrums von Schaan nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts bzw. des Volksentscheids sind. Der Regierung war es aber wichtig, im Rahmen des Mobilitätskonzepts die Entlastung des Dorfzentrums von Schaan zu thematisieren und zeitnah anzugehen. Der Landtag hat in seiner Sitzung vom Mai 2020 die Notwendigkeit der Variantenprüfung für die Entlastung des Dorfzentrums von Schaan erkannt und von der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein entkoppelt. Eine neuerliche Kopplung dieser Variantenprüfung mit dem vorliegenden Projekt würde dem einhelligen Entscheid des Landtags entgegenstehen. Die bereits eingesetzte Arbeitsgruppe mit Vertretern des Landes Liechtenstein und der Gemeinde Schaan hat ihre Arbeit aufgenommen und wird das Ergebnis der Variantenprüfung bis Sommer 2021 dem Landtag zur Beschlussfassung vorlegen. In der Folge kann das Projekt unabhängig der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein ausgearbeitet werden.

**- Warum investieren wir nicht zuerst in Strassenbauprojekte? Dort gibt es ja schliesslich das Verkehrsproblem!**

Das Liechtensteiner Verkehrsproblem lässt sich nicht mit strassenbaulichen Massnahmen alleine lösen. Daher setzt das Mobilitätskonzept 2030 auf einen ausgewogenen Mix aus allen Verkehrsträgern vom ÖV auf Schiene und Strasse über den motorisierten Individualverkehr bis hin zum Langsam- bzw. Aktivverkehr. Für alle diese Verkehrsträger sollen die Bedingungen optimiert werden. Wenn möglichst viele Verkehrsteilnehmer auf den Bus, das Rad oder eben die S-Bahn bzw. eine Kombination aus diesen Verkehrsträgern umsteigen, entlastet dies selbstverständlich wiederum die Strassen. Dies bedeutet aber im Umkehrschluss nicht, dass das Mobilitätskonzept auf den Bau von Entlastungsstrassen verzichtet.

**- Wie lange werden die Schranken nach Realisierung der S-Bahn Liechtenstein in Schaan geschlossen sein?**

Die theoretische maximale Schrankenschliesszeit (Rotlicht) pro Stunde nach Realisierung der S-Bahn liegt bei 14 Minuten und 23 Sekunden. Das heisst, dass die Strassen auch in Zukunft jederzeit mehr als 45 Minuten pro Stunde frei befahrbar sein werden. Dass in einer Stunde die maximale Schrankenschliesszeit erreicht wird, könnte maximal sechs Mal pro Tag vorkommen. Denn dies ist erst der Fall, wenn zwei S-Bahn-Züge in Richtung Feldkirch, zwei S-Bahn-Züge in Richtung Buchs, ein RailJet in Richtung Wien, ein RailJet in Richtung Zürich und zwei Güterzüge in einer Stunde verkehren. Alleine der RailJet fährt aber lediglich alle zwei Stunden. Gegenüber heute wird sich die maximale Schrankenschliesszeit daher um max. zwei bis drei Minuten pro Stunde erhöhen.

*Zahlen, Daten, Fakten zu dieser Frage:*

*Maximale theoretische Schrankenschliesszeiten in Schaan, 2026 ..... 14.5 Minuten/h*  
*Minimale theoretische Schrankenöffnungszeit in Schaan 2019/2026 ..... 45.5 Minuten/h*

**- Ist eine Weiterführung der S-Bahn durch das Oberland geplant?**

Bei der S- bzw. Regionalbahn Oberland handelt es sich um ein Projekt, das vom Verkehrsclub Liechtenstein (VCL) vorgestellt und im Mobilitätskonzept 2030 für die Zeit nach dem Jahr 2030 ebenfalls enthalten ist. Die Realisierung der Regionalbahn Oberland als Mittelverteiler für das Liechtensteiner Oberland ergibt als Erweiterung insbesondere dann Sinn, wenn die S-Bahn Liechtenstein zwischen Feldkirch und Buchs realisiert wird.

**- Was bringt die S-Bahn den Gemeinden Vaduz und Balzers?**

Das Busangebot wird im ganzen Land auf den Takt des Schienennahverkehrs ausgerichtet werden. Die S-Bahn Liechtenstein ist zudem in das regionale S-Bahn-System integriert und mit der S-Bahn St. Gallen vernetzt. Durch die unmittelbare Nähe zu den Bahnhöfen Sevelen und dem neu zu erstellenden Bahnhof Fährhütte in Trübbach (unmittelbar bei der Rheinbrücke zwischen Trübbach und Balzers) sind Vaduz sowie Balzers gut an das regionale System angeschlossen. Vaduz wird zudem durch die LIEmobil von Schaan aus optimal erschlossen.

**- Wie werden die Arbeitsplätze in Triesen erschlossen?**

Mit dem Bau des Industriezubringers Vaduz – Triesen wird sich die Fahrzeit der Busverbindung vom Bahnhof in Sevelen zum Triesner Industriegebiet merklich verringern. Auch diesbezüglich wirkt sich die Vernetzung der S-Bahn Liechtenstein mit der S-Bahn St. Gallen positiv auf die Erschliessung von Triesen aus. Und dies sowohl für den Pendlerverkehr aus der Schweiz als auch für jenen aus Österreich.

**- Was haben die Triesenberger und Plankner von der S-Bahn?**

Das Busangebot wird im ganzen Land auf den Takt des Schienennahverkehrs ausgerichtet werden, dies gilt auch für das Busangebot in den Gemeinden Triesenberg und Planken. Und auch ohne unmittelbare Anbindung an das regionale S-Bahn-System profitieren die Einwohner von Triesenberg und Planken, wie die gesamte Bevölkerung, von der Entlastung der Strassen und einer besseren Erreichbarkeit ihrer jeweiligen Ziele im Tal.

**- Was bringt die S-Bahn den Gemeinden Ruggell, Gamprin und Schellenberg?**

Das Busangebot wird im ganzen Land auf den Takt des Schienennahverkehrs ausgerichtet werden. Die S-Bahn Liechtenstein ist zudem in das regionale S-Bahn-System integriert und mit der S-Bahn St. Gallen vernetzt. Von Schellenberg aus werden die Busverbindungen nach Mauren-Schaanwald, Gamprin und Ruggell optimiert. Aus Sicht der Gemeinde Ruggell ist die Verbindung zum Bahnhof in Salez zentral, da auch dort künftig die S-Bahn St. Gallen regelmässig halten wird. An der Busverbindung von Salez via Ruggell nach Nofels wird aktuell gearbeitet. Aus Sicht der Gemeinde Gamprin-Bendern sind die Verbindungen nach Schaan, Nendeln und Ruggell zentral. Interessant wäre zudem ein zusätzlicher Halt der S-Bahn St. Gallen in Haag. Dieses Projekt dürfte durch eine Aufwertung des Personennahverkehrs in der ganzen Region (S-Bahn St. Gallen, S-Bahn Liechtenstein, S-Bahn Vorarlberg) in Zukunft realistischere Chancen bekommen.

**- Was bringt die S-Bahn den Gemeinden Eschen-Nendeln und Mauren-Schaanwald?**

Beide Gemeinden profitieren von attraktiven Anschlüssen ihrer Industriegebiete an das Schienennetz und dem optimierten Busangebot sowie von der durch die S-Bahn geförderte Entlastung der Durchgangsstrassen und damit auch der Quartierstrassen. Hinzu kommt im Fall von Nendeln die Niveaufreimachung der Rheinstrasse (nordseitige Unterführung der Rheinstrasse) und damit die Auflösung der Stauschwerpunkte Engelkreuzung und Rheinstrasse sowie der RailJet-Halt in Nendeln mit direkter Verbindung nach Zürich, Innsbruck, Salzburg oder Wien.

**- Ist bei einem Bau der S-Bahn Liechtenstein mit mehr Güterverkehr zu rechnen?**

Nein, denn die offenen Zeitfenster werden dann grösstenteils vom Personennah- und Personenfernverkehr in Anspruch genommen. Daher ist das Gegenteil der Fall.

**- Steigt die Anzahl der Güterzüge, wenn die S-Bahn nicht realisiert wird?**

Die Anzahl der Güterzüge hängt massgeblich von der Nachfrage ab. Bereits heute bestehen weitere ungenutzte Kapazitäten. Bei einem Ausbau der Bahninfrastruktur zwischen Tisis und Nendeln wird insbesondere die Möglichkeit geschaffen, einen vertakteten Personennahverkehr anbieten zu

können. Dadurch reduzieren sich die verfügbaren Kapazitäten für den Güterverkehr. In der Konzession ist festgeschrieben, dass der Personennahverkehr jeweils Vorrang hat.

#### **- Ist mit mehr Lärm für die Anwohner zu rechnen?**

Sowohl mit als auch ohne S-Bahn sind die ÖBB gesetzlich verpflichtet, auf der Eisenbahnstrecke in Liechtenstein Massnahmen in Bezug auf den Lärmschutz, den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und die Umsetzung der Barrierefreiheit zu realisieren. Diese Investitionen, die auch im S-Bahn Projekt ausgewiesen sind, belaufen sich für die kommenden Jahre auf Seiten der ÖBB auf rund CHF 11 Mio. Die für die S-Bahn Liechtenstein zum Einsatz kommenden Zugkompositionen sind sehr leise, weshalb durch den Personennahverkehr nicht mit mehr Lärm zu rechnen ist.

### **Fragen zum weiteren Vorgehen**

#### **- Was passiert mit den Grundstücken, die ins Eigentum der ÖBB übergehen?**

Die für die Realisierung des S-Bahn-Projekts benötigten Grundstücke werden vor Baubeginn in das Eigentum der ÖBB übergehen. Bereits bisher befindet sich die Bahninfrastruktur (inkl. Grundstücke) im Eigentum der ÖBB. Daher ist es sinnvoll, dies auch im Rahmen des S-Bahn-Projekts gleich zu handhaben. Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen wurde daher vereinbart, dass der Erwerb der für das S-Bahn-Projekt benötigten Grundstücke grundsätzlich durch Österreich finanziert werden soll. Einzige Ausnahme sind die Grundstücke, welche für den Strassenbau zur Realisierung der Niveaufreimachung der Rheinstrasse Nendeln benötigt werden. Der Erwerb dieser Grundstücke wird durch Liechtenstein finanziert und sie verbleiben auch im Eigentum Liechtensteins.

Zu berücksichtigen ist, dass die Grundstücke, die ins Eigentum der ÖBB übergehen, zweckgebunden sind und sich nur so lange im Eigentum der ÖBB befinden werden, wie diese über eine Konzession zum Bau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur verfügen. Im Falle eines Erlöschens der Konzession wird ein Rückkauf der Grundstücke durch das Land Liechtenstein stattfinden. Als Rückkaufpreis für die im Rahmen der Realisierung der S-Bahn durch die ÖBB erworbenen Flächen wurde anlässlich der S-Bahn-Verhandlungen der dannzumalige amtliche Schätzwert definiert. Bereits heute im Eigentum der ÖBB befindliche Grundstücke fallen gemäss Eisenbahngesetz im Falle des Erlöschens der Konzession entschädigungslos an das Land Liechtenstein heim.

Für Grundstücke, auf denen mit der S-Bahn direkt zusammenhängende Nebenanlagen wie Bushaltestellen sowie P+R Anlagen erstellt werden, die sich in der Verantwortung und im Eigentum von Liechtenstein befinden, räumen die ÖBB dem Land Liechtenstein unentgeltliche Baurechte ein.

#### **- Ist das dann österreichisches Hoheitsgebiet?**

Nein, die Flächen bleiben selbstverständlich auf Hoheitsgebiet von Liechtenstein. Als Eigentümer werden die ÖBB im Grundbuch eingetragen.

#### **- Werden Leute in Liechtenstein enteignet?**

In den vergangenen Jahren wurden fast alle betroffenen Grundstückseigentümer hinsichtlich der Einräumung eines Kaufrechts resp. des Verkaufs ihres Grundstücks kontaktiert. Dabei konnten viele Kaufrechte eingetragen und verschiedene, teilweise grosse Grundstücke zur späteren Umlegung und Arrondierung erworben werden. Nach heutigem Stand kann davon ausgegangen werden, dass die für den Ausbau des Doppelspurabschnitts benötigten Flächen mittels Kaufrecht oder im Rahmen des Erwerbs ganzer Grundstücke gesichert werden können. Bei rund zehn Grundstückseigentümern konnte noch keine einvernehmliche Lösung erzielt werden. In den nächsten Monaten werden die Gespräche mit diesen Eigentümern intensiviert.

Die Verhandlungen zum Erwerb der für die Niveaufreimachung der Rheinstrasse in Nendeln benötigten Grundstücksflächen sind weniger weit fortgeschritten und grösstenteils noch nicht abgeschlossen.

Nach Vorliegen eines rechtskräftigen Finanzbeschlusses werden die Gespräche mit den betroffenen Grundeigentümern unverzüglich wieder aufgenommen und möglichst einvernehmlich zum Abschluss gebracht werden. Erst wenn alle Möglichkeiten für eine einvernehmliche Lösung scheitern, müsste in letzter Konsequenz das Expropriationsverfahren zur Anwendung kommen.

#### **- Was bedeutet Enteignung überhaupt?**

Eine Enteignung müsste nach dem geltenden Gesetz vom 23. August 1887 über das Verfahren in Expropriationsfällen durchgeführt werden. Sie ist nur gegen eine angemessene Schadloshaltung und nur in solchen Fällen zulässig, in welchen es das allgemeine Beste ist. Über die Notwendigkeit wird im Einzelfall aufgrund einer Vorlage der Regierung durch den Landtag entschieden. Die Entschädigung wird von mindestens zwei unabhängigen Sachverständigen ermittelt. Die Höhe der Entschädigung ist vom Betroffenen wiederum anfechtbar. Letztlich würde die Entschädigung durch einen gerichtlich eingesetzten Schätzer abschliessend ermittelt. Eine Enteignung stellt aber immer die allerletzte Möglichkeit zur Durchsetzung eines übergeordneten öffentlichen Interesses dar. Nach Möglichkeit wird mit den Betroffenen immer eine einvernehmliche Lösung angestrebt.

#### **- Ab wann könnte die S-Bahn Liechtenstein gemäss neuem Fahrplan verkehren?**

Bei einem Ja zur S-Bahn Liechtenstein am 30. August würden zunächst die Detailplanungen, die Ausschreibungen und die Auftragsvergaben folgen. Diese Vorbereitungsarbeiten werden rund zwei Jahre in Anspruch nehmen. Danach ist mit einer Bauzeit von rund drei Jahren zu rechnen, womit die S-Bahn Liechtenstein ab etwa 2026 Realität werden könnte.

#### **- Was geschieht bei einer Ablehnung des Finanzbeschlusses zur S-Bahn an der Urne?**

Sollte sich das Liechtensteinische Stimmvolk gegen die Realisierung des Doppelspurausbaus auf der Strecke zwischen Feldkirch und Buchs entscheiden, wird dies den österreichischen Behörden und den ÖBB mitgeteilt. Die ÖBB würden dann die ohnehin notwendigen baulichen Ertüchtigungen auf der Strecke zwischen Feldkirch und Buchs in den kommenden Jahren umsetzen. Aufgrund des fehlenden Doppelspurausbaus und der nicht umgesetzten Haltestellen könnten jedoch das S-Bahn-Angebot und der RailJet-Halt in Nendeln nicht umgesetzt werden.

In der Absichtserklärung haben Österreich und Liechtenstein zur Kenntnis genommen, dass im Falle der Nichtrealisierung der S-Bahn nur Reinvestionsmassnahmen getätigt werden, um den Weiterbetrieb der Strecke in der bestehenden Form sicherstellen zu können. Darüber hinaus würden also keine Massnahmen umgesetzt werden. Welche Konsequenzen dies für weitere Strassenbauprojekte in Liechtenstein oder die Stellung der Bahnhöfe Buchs und Sargans im grenzüberschreitenden Schienenverkehr haben würde, ist heute nur bedingt vorhersehbar.

### **Fragen zur Geschichte der Eisenbahn in Liechtenstein**

#### **- Warum verläuft die Eisenbahnlinie in Liechtenstein an der heutigen Stelle?**

Ursprünglich war die Verbindung der Vorarlberger Bahn mit der Schweizer Rheintalbahn auf dem kürzesten Weg nördlich von Feldkirch vorgesehen, ohne über Liechtenstein zu führen. Die liechtensteinische Regierung war damals bestrebt, eine Verbindungslinie zwischen der Schweiz und Österreich über das eigene Hoheitsgebiet zu führen, damit der Anschluss Liechtensteins an das übergeordnete Bahnnetz ermöglicht werden konnte. In Liechtenstein wurde ein Eisenbahnkomitee gegründet und die Gemeinden waren bereit, unentgeltlich Grundflächen für den Bahnbau abzutreten. Es wurde von liechtensteinischer Seite sogar die Kündigung des Zollvertrags mit Österreich in Erwägung gezogen, falls die liechtensteinischen Interessen nicht berücksichtigt werden sollten. Schliesslich konnte eine Einigung gefunden werden und die Linie wurde zwischen 1870 und 1872 an ihrer heutigen Stelle zwischen Feldkirch und Buchs auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet erstellt.

**- Seit wann wird am Projekt S-Bahn Liechtenstein gearbeitet?**

Seit den 2000er-Jahren gibt es Bestrebungen, die Bahnlinie für den Personenverkehr im Interesse Liechtensteins zu nutzen und entsprechend auszubauen.

**- Welche wesentlichen Vorarbeiten und Beschlüsse wurden für die S-Bahn Liechtenstein bereits getätigt bzw. gefällt?**

2007: Regierungsvereinbarung über die Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich und dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft

2008: Absichtserklärung zwischen dem Fürstentum Liechtenstein, dem Land Vorarlberg und dem Kanton St. Gallen über die Errichtung und den Betrieb einer grenzüberschreitenden S-Bahn FL.A.CH

2008: Genehmigung Verpflichtungskredit von rund 5 Millionen Franken für die Planung der Infrastruktur, inkl. S-Bahn, durch den Landtag (FL: 60 Prozent, A: 40 Prozent)

2009: Vereinbarung über die Infrastrukturplanung des Ausbaus der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch - Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein einschliesslich einer S-Bahn FL.A.CH mit der Republik Österreich und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG

2009 bis 2012: Arbeiten für die Infrastrukturplanung (inklusive der Umweltverträglichkeitsprüfung)

2011-2012: Durchführung von Verhandlungen über die Finanzierung des Projekts zwischen Liechtenstein und Österreich und Kenntnisnahme des Verhandlungsergebnisses, welches in der Vereinbarung über die Realisierung des Ausbaus der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein einschliesslich einer S-Bahn FL.A.CH gemeinsam festgehalten wurde, durch die Regierung

2012 bis 2015: Prüfung des Projekts und Durchführung der notwendigen Behördenverfahren (eisenbahnrechtliche Prüfung und Umweltverträglichkeitsprüfung) in Liechtenstein und Österreich

2014: Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung und Feststellung der Umweltverträglichkeit des Projekts in Liechtenstein (ohne zeitliche Befristung)

2015: Sistierung des Projekts aufgrund Infragestellung des Finanzierungsschlüssels und des Projekts generell durch damaligen österreichischen Verkehrsminister

2015: Erteilung aller nötigen Bewilligungen für die Realisierung des Projekts in Österreich

2018: Überprüfung des Projekts hinsichtlich Ausbaustandard, Einsparpotenzial und Kosten

2019: Aufhebung der Sistierung, Kenntnisnahme des adaptierten Projekts sowie der aktualisierten Kostenermittlung und Einsetzen einer Verhandlungsdelegation durch die Regierung

2019/2020: Neuverhandlungen mit Österreich aufgrund der vorausgegangenen Verständigung auf Ebene der Verkehrsminister beider Länder

April 2020: Unterzeichnung der zwischenstaatlichen Absichtserklärung