

Was kostet ein Tunnel durchs Land?

Die Beantwortung des überparteilichen Verkehrspostulats zeigt: Bei Tunnelprojekten entstehen schnell Kosten im Milliardenbereich.

Elias Quaderer

Es soll der Befreiungsschlag für sämtliche Verkehrsprobleme Liechtensteins sein: Ein Tunnel von Balzers bis Schaanwald, der die Hauptverkehrsströme des Landes aufnimmt. Autos und Eisenbahn sollen unter die Erde, damit an der Oberfläche Platz für Fussgänger und Radfahrer entsteht. Das ist die Kernidee der IG Mobiles Liechtenstein, die sie erstmals im Herbst 2021 öffentlich präsentierte. Und diese Tunnelidee liegt auch dem Postulat für ein «nachhaltiges und gesamtheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept» zugrunde, das der Landtag vergangenen April einhellig der Regierung überwies. Damit wurde die Regierung beauftragt, zu prüfen, wie sich ein solches Projekt aufgleisen liesse.

Elf Monate später liegt nun die Postulatsbeantwortung des zuständigen Infrastrukturministeriums vor. Zwar wird darin betont, dass «konkrete Lösungen oder gar konkrete Infrastrukturprojekte» nicht Teil der Beantwortung seien. Dennoch werde punktuell auf «Aspekte

von Tunnellösungen» eingegangen. So setzt sich die Regierung unter anderem mit der Frage auseinander, wie viel das Land ein Tunnelprojekt kosten würde.

1,45 Milliarden Franken für 6,5 Kilometer Tunnel

Vorab mahnt die Regierung, dass «konkrete Aussagen über die zu erwartenden Erstellungskosten ohne Richtprojekt nicht möglich» seien. Denn Tunnel stellen komplexe Bauwerke dar, deren Kosten von unterschiedlichsten Rahmenbedingungen abhängig sind. Dennoch: «Die Betrachtung von beispielhaften Tunnelprojekten zeigt auf, dass die Erstellung von mittelgrossen Tunnel Kosten in der Höhe von Hunderten Millionen bis Milliarden verursachen würde», so die Postulatsbeantwortung. Als Referenz nennt das Infrastrukturministerium den geplanten Stadttunnel Feldkirch, das Tunnelprojekt in der Tessiner Magadinoebene sowie den 2015 vom Stimmvolk abgelehnten Stadttunnel Zug (siehe Tabelle).

Unter den drei Projekten ist der Magadino-Tunnel nicht nur

das teuerste mit Erstellungskosten von 1,45 Milliarden Franken, sondern mit einer Strecke von 6,5 Kilometer auch das längste. Der unterirdische Lösungsvorschlag der IG Mobiles Liechtenstein würde aber den Magadino-Tunnel im Umfang noch um das Dreifache übertreffen: Die vorgesehene unterirdische Strecke vom Schaanwalder Zoll bis zur Balzner Rheinbrücke hätte eine Länge von etwa 20 Kilometer.

Gesamtunterhalt kann Baukosten übersteigen

Neben den reinen Erstellungskosten sind laut Postulatsbeantwortung auch die beträchtlichen Betriebs- und Unterhaltskosten von Tunnelprojekten zu betrachten. Diese können «sogar den Wert der eigentlichen Erstellungskosten bzw. der Erstinvestition über die gesamte Lebensdauer betrachten deutlich überschreiten». Beim Magadino-Tunnel werden etwa mit jährlichen Kosten von 94,3 Millionen Franken für Betrieb, Unterhalt, Erneuerung, Amortisation und Zinsen gerechnet.

Entsprechend hält die Postulatsbeantwortung fest: «Mit



Bau des Bözbergtunnels: Eine unterirdische Verkehrslösung geht ins Geld.

Bild: Keystone

dem Entscheid für den Bau eher geht auch die Verpflichtung zum Betrieb und Unterhalt und dies ungeachtet der Entwick-

lung von Wirtschaften und Finanzen über einen langen Zeitraum.»

Kostenfrage bleibt noch Zukunftsmusik

Den Unsicherheiten bei der Kostenplanung eines Tunnels müssten auch die politischen Prozesse Rechnung tragen. Laut dem Ministerium ist «ein langer Zeitraum für Planungen erforderlich, bevor die entsprechenden finanziellen Mittel beim Landtag beantragt werden können». Entgegen der üblichen Praxis müsste die Bauprojekt- und Bewilligungsphase bereits abgeschlossen sein, bevor die Regierung mit einer Finanzvorlage in den Landtag gehen kann.

Aber letztlich bleibt die Frage, wie viel ein Tunnel von Schaanwald bis Balzers das Land tatsächlich kosten würde,

noch Zukunftsmusik. In der Postulatsbeantwortung geht es zunächst vor allem darum, «dem Landtag die Komplexität des Themas aufzuzeigen». Gleichzeitig macht das Ministerium den Landtagsabgeordneten aber auch einen Vorschlag, wie von diesem Punkt an weiter vorzugehen ist: Um ein Konzept «Raum und Mobilität» auszuarbeiten, gilt es zunächst einmal eine Organisation aufzubauen: Verschiedene Projektgremien sollen gegründet und personell besetzt werden. In einem ersten Arbeitsschritt sollen dann die Grundlagen für das Konzept geschaffen werden. Will heissen: Es wird untersucht, welchen Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden muss. Und es werden die Ziele definiert, die es mit dem Konzept «Raum und Mobilität» zu erfüllen gilt.

Kostenvergleich von drei Tunnelprojekten aus der Region

		Projekt Stadttunnel Feldkirch	Projekt Stadttunnel Zug	Projekt A13 Tunnel Magadino
Länge	[km]	3,95	2,7	6,5
Laufmeterpreis	[CHF pro m]	81 000	330 000	223 000
Erstellungskosten	[Mrd. CHF]	0.32	0.89	1.45
Erstellungskosten	[Mio. CHF]	320	890	1 450
Amortisation	[Mio. CHF/Jahr]	3.2	8.9	14.5
Zinsen 2,5 %	[Mio. CHF/Jahr]	8	22.25	36.25
Betrieb und Erneuerung ca. 3 %	[Mio. CHF/Jahr]	9.6	26.7	43.5
Jährliche Kosten für Amortisation, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung sowie Kapitalzinsen.	[Mio. CHF/Jahr]	20.8	57.9	94.3