BERICHT UND ANTRAG

DER REGIERUNG

AN DEN

LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

BETREFFEND

DIE GENEHMIGUNG EINES VERPFLICHTUNGSKREDITES FÜR DEN AUSBAU DER EISENBAHNSTRECKE FELDKIRCH - BUCHS SG FÜR EINE S-BAHN LIECHTENSTEIN

Behandlung im Landtag	
	Datum
Kenntnisnahme am:	

Nr. 44/2020

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. BERICHT DER REGIERUNG 10

1. Ausgangslage 10
   1.1 Geschichte der Eisenbahnstrecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet 10
   1.2 Konzession und bestehendes Fahrplanangebot 13
   1.3 Bisherige Konzepte und Berichte und Anträge 16
      1.3.1 Mobilitätskonzept 2015 und Statusbericht mit Ausblick 2020 16
      1.3.2 Bericht und Antrag betreffend Mitfinanzierung von Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG für eine S-Bahn FL.A.CH 18
      1.3.3 Information über das Projekt „S-Bahn FL.A.CH“ 21
   1.4 Mobilitätskonzept 2030 25

2. Begründung der Vorlage 28

3. Das Projekt S-Bahn Liechtenstein 29
   3.1 Historie des Projekts S-Bahn Liechtenstein 30
      3.1.1 Staatsvertrag von 1870 30
      3.1.2 Regierungsvereinbarung von 2007 31
      3.1.3 Absichtserklärung von 2008 32
      3.1.4 Landtagsbeschluss von 2008 und Planungsvertrag von 2009 32
      3.1.5 Planungsarbeiten 2009 bis 2012 sowie Behördenverfahren von 2012 bis 2015 in Liechtenstein und Österreich 33
      3.1.5.1 Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung Liechtenstein von 2014 34
      3.1.5.2 Umweltverträglichkeitsprüfung Liechtenstein – Feststellung 2014 35
      3.1.5.3 Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren Österreich – Edikt 2015 35
      3.1.6 Realisierungsvereinbarung von 2012 36
      3.1.7 Projektsistierung von 2015 37
      3.1.8 Projektüberprüfung und -reaktivierung von 2016 bis 2019 37

3.1.9 Aufhebung der Sistierung und neue Verhandlungen von 2019 - 2020 ... 41
3.2 Zielsetzung der S-Bahn Liechtenstein ... 44
3.3 Angebotskonzept ... 47
3.3.1 Angebotskonzept Bahn ... 47
3.3.2 Abgestimmtes Angebotskonzept Bus ... 49
3.4 Potenzial und Nutzen der S-Bahn Liechtenstein ... 52
3.4.1 Marktpotenzial ... 52
3.4.2 Gesamtwirtschaftlicher Nutzen für Liechtenstein ... 55
3.4.2.1 Regionalwirtschaftlicher Nutzen für den Lebensraum Liechtenstein ... 56
3.4.2.1.1 Siedlungsentwicklung ... 56
3.4.2.1.2 Voraussetzung weiterer Entwicklung ... 58
3.4.2.2 Verkehrswirtschaftlicher Nutzen ... 58
3.4.2.2.1 Fahrzeitverkürzung ... 58
3.4.2.2.2 Leistungsfähigkeit ... 59
3.4.2.2.3 Entlastung Strassennetz ... 60
3.4.3 Monetäre Bewertung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens ... 61
3.5 Internationale und regionale Einbettung ... 65
3.5.1 Trilateraler Lenkungsausschuss Bahn ... 65
3.5.1.1 Achse Zürich-Bregenz-Lindau-München und zukünftiger grenzüberschreitender Regionalverkehr St. Gallen-St. Margrethen-Bregenz-Lindau ... 66
3.5.1.2 Arlberg-Korridor Zürich-Buchs-Feldkirch-Innsbruck-Wien ... 66
3.5.2 Bodan-Rail 2020 für den Grossraum Bodensee ... 67
3.5.3 Bahnausbauten in der Schweiz: S-Bahn St.Gallen / Ausbauschritte STEP 2025 und 2035 ... 69
3.5.4 Bahnausbauten in Österreich: Rahmenplan / S-Bahn Vorarlberg ... 72
3.5.5 Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein ... 76
3.5.6 Plattform Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan ... 78
3.6 Einreichprojekt 2012 – Projektinhalt und Kosten ... 80
3.7 Adaptiertes Projekt 2018 – Projektinhalt ... 85
3.7.1 Projektclusterung ... 87
3.7.1.1 Bahninfrastrukturausbauten ... 91
3.7.1.1.1 Doppelspurausbau der Bahnstrecke ... 91
3.7.1.1.2 Eisenbahnkreuzungen / Signal- und Schrankensteuerungen ... 93
3.7.1.2 Haltestellenausbauten ... 94
3.7.1.2.1 Haltestelle Schaanwald/Mauren ... 94

3.7.1.2.2 Haltestelle Nendeln ... 96
3.7.1.2.3 Haltestelle Schaan Forst ... 98
3.7.1.2.4 Haltestelle Schaan-Vaduz ... 100
3.7.1.3 Strassenausbauten ... 101
3.7.1.3.1 Überführung Schaanwald ... 101
3.7.1.3.2 Erschliessung des Industriegebiets Schaanwald/Mauren und Haltestelle Schaanwald/Mauren ... 103
3.7.1.3.3 Aufhebung der Eisenbahnkreuzung Rheinstrasse Nendeln ... 104
3.7.1.4 Umsetzung der Gesetzeskonformität ... 106
3.7.1.5 Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein ... 106
3.8 Adaptiertes Projekt 2018 – Kosten ... 107
3.8.1 Investitionskosten, Umsetzungsverantwortung sowie Kostenverteilschlüssel ... 108
3.8.1.1 Bahninfrastrukturausbauten ... 109
3.8.1.1.1 Abschnitt 1: km 7.800 – km 8.375 ... 110
3.8.1.1.2 Abschnitt 2: km 8.375 – km 9.800 ... 110
3.8.1.1.3 Abschnitt 3: km 9.800 – km 10.900 ... 111
3.8.1.1.4 Abschnitt 4: km 10.900 – km 12.278 ... 112
3.8.1.2 Haltestellenausbauten ... 114
3.8.1.2.1 Haltestelle Schaanwald ... 114
3.8.1.2.2 Haltestelle Nendeln ... 115
3.8.1.2.3 Haltestelle Schaan Forst ... 116
3.8.1.2.4 Haltestelle Schaan-Vaduz ... 116
3.8.1.2.5 Leistungen aus Bahnbetrieb für die Haltestellen ... 117
3.8.1.3 Strassenausbauten ... 118
3.8.1.3.1 Überführung Schaanwald ... 118
3.8.1.3.2 Unterführung Rheinstrasse Nendeln ... 118
3.8.1.4 Umsetzung der Gesetzeskonformität ... 121
3.8.1.5 Landerwerb ... 122
3.8.2 Zusammenfassung der Kostenaufteilung für die Realisierung des Projekts der S-Bahn Liechtenstein ... 124
3.8.3 Kosten für Betrieb, Erhalt und Erneuerung ... 126
3.8.3.1 Kosten für die Bestellung der Verkehrsleistung bzw. den Betrieb der S-Bahn ... 126
3.8.3.2 Kosten für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung der Anlagen ... 127

4. Landerwerb und Umwidmung der Grundstücke ... 129

4.1 Erwerb der für das Projekt S-Bahn Liechtenstein notwendigen Grundstücke 129
4.2 Umwidmung und Veräusserung der Grundstücke 133

5. Absichtserklärung über die Realisierung des Vorhabens S-Bahn Liechtenstein (S-Bahn FL.A.CH) auf der Eisenbahnstrecke Feldkirch - Buchs 134

6. Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums LIechtenstein im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein 139
6.1 Gegenstand der Vereinbarung 140
6.2 Umsetzung 140
6.3 Kostentragung 143
6.4 Eigentumsregelung 144
6.5 Betrieb, Erhaltung und Erneuerung 146
6.6 Allgemeine Bestimmungen 147

7. Konzession 148
7.1 Bisherige Entwicklungen 148
7.2 Erläuterungen zu den Bestimmungen des Konzessionsentwurfs 150

8. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches 153

9. Auswirkungen auf Verwaltungstätigkeit und Ressourceneinsatz 153
9.1 Neue und veränderte Kernaufgaben 153
9.2 Personelle, organisatorische und räumliche Auswirkungen 154
9.3 Terminliche und finanzielle Auswirkungen 155

II. ANTRAG DER REGIERUNG 157

III. REGIERUNGSVORLAGE 158

ZUSAMMENFASSUNG

Nachdem der Landtag mit Bericht und Antrag Nr. 127/2008[1] im Jahr 2008 die Verpflichtungskredite für die Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG für eine S-Bahn genehmigt hatte, wurde in den Jahren 2009 bis 2012 ein entsprechendes Projekt erarbeitet.

Das zur Einführung eines vertakteten halbstündlichen Nahverkehrs in Liechtenstein notwendige Projekt beinhaltet den Ausbau eines zweigleisigen Abschnitts von der Staatsgrenze zwischen Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein bei km 8.375 bis nach dem Bahnhof Nendeln bei km 12.278 inkl. aller nötigen Kunstbauten (Brücken, Stützmauern, Durchlässe etc.) sowie den Neu- und Ausbau der Haltestellen Schaanwald, Nendeln, Schaan Forst und Schaan-Vaduz. Strassenseitig sollen in Nendeln die Rheinstrasse mittels einer Unterführung niveaufrei gemacht und die Haltestellen in Schaanwald und Nendeln mit neuen Zufahrten, Park&Ride-, Bike&Ride- und Kiss&Ride-Anlagen sowie Busvorfahrten ausgestattet werden. Im Rahmen des Ausbaus soll die Eisenbahnanlage zudem an die gesetzlichen Vorgaben im Bereich Lärmschutz, Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Barrierefreiheit angepasst werden.

Im Juni 2012 wurde das Projekt von der ÖBB-Infrastruktur AG bei der liechtensteinischen Regierung zur eisenbahn- sowie umweltrechtlichen Prüfung eingereicht. Die Regierung hat nach eingehender Prüfung des Projekts Ende 2014 die eisenbahnrechtliche Baubewilligung erteilt und die Umweltverträglichkeit des Projekts festgestellt. Parallel zur Projektausarbeitung wurde damals auf Beamtenebene ein möglicher Kostenverteilschlüssel ausgehandelt. Nachdem Österreich das Projekt und die Kosten im Jahr 2015 im Grundsatz in Frage gestellt hatte, wurde dieses von der liechtensteinischen Regierung sistiert.

Im Jahr 2018 verständigten sich die für Infrastruktur und Verkehr zuständigen Minister der beiden Länder darauf, das Projekt einer S-Bahn zwischen Feldkirch und Buchs SG vorerst auf Beamtenebene zu reaktivieren und dieses hinsichtlich des Standards und der Kosten zu aktualisieren. Die Regierung genehmigte im

---

[1] Bericht und Antrag Nr. 127/2008 betreffend Mitfinanzierung von Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG für eine S-Bahn FL.A.CH.

Sommer 2019 das auf Beamtenebene ausgearbeitete, adaptierte Projekt und die aktuelle Kostenzusammenstellung für die Realisierung einer S-Bahn-Infrastruktur inklusive aller weiterer Infrastrukturmassnamen im Haltestellen- und Strassenbereich auf Preisbasis 1. Januar 2019. Die Gesamtkosten auf dem grenzüberschreitenden Streckenabschnitt zwischen Feldkirch und Buchs – d.h. inkl. der Massnahmen auf österreichischem und schweizerischem Hoheitsgebiet – belaufen sich auf CHF 197 Mio. Das Teilprojekt auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet beinhaltet den Nahverkehrsausbau, d.h. den Doppelspurausbau sowie die Haltestellen Schaanwald, Nendeln, Schaan Forst und Schaan-Vaduz sowie die begleitenden Strassen- und Langsamverkehrsanlagen mit Gesamtkosten von CHF 122.1 Mio. (Umrechnungskurs 1 EUR = 1.13 CHF, exkl. MwSt.).

Der einvernehmlich ausverhandelte Kostenverteilschlüssel für den Ausbau der Eisenbahnstrecke sowie der Haltestelleninfrastruktur inkl. der begleitenden Strassenbauten auf liechtensteinischem Staatsgebiet beläuft sich auf 54.5 % bzw. CHF 66.5 Mio. für Liechtenstein und 45.5 % bzw. CHF 55.6 Mio. für Österreich. Setzt man die Kosten für Liechtenstein ins Verhältnis zum Gesamtinvestitionsvolumen für sämtliche auf der Strecke Feldkirch-Buchs geplanten Massnahmen, beträgt der Kostenverteilschlüssel für Liechtenstein 33.8 % und für Österreich 66.2 %.

Zusätzlich zum Kostenverteilschlüssel wurden zwischen den Verhandlungsdelegationen eine Absichtserklärung, eine Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein sowie die Eckwerte einer Konzession festgelegt. In der Absichtserklärung werden u.a. die Führung eines Halbstundentakts im Nahverkehr und die Möglichkeit eines Fernverkehrshalts in Nendeln bestätigt.

Mit gegenständlichem Bericht und Antrag unterbreitet die Regierung dem Landtag einen Verpflichtungskredit für die Bahninfrastruktur-, die Haltestellen- sowie die Strassenausbauten für die Realisierung des Projekts S-Bahn Liechtenstein zur Genehmigung.

Gleichzeitig soll die Regierung beauftragt werden, das Leitprojekt 3 des Mobilitätskonzepts 2030 (Variantenprüfung zur Entlastung der Dorfzentrums von

Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein) voranzutreiben.

Des Weiteren soll dem Landtag die „Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch - Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein“ zur Genehmigung vorgelegt werden.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport

BETROFFENE AMTSSTELLE

Amt für Bau und Infrastruktur

Beilage

- Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein

Vaduz, 5. Mai 2020

LNR 2020-622

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend die Genehmigung eines Verpflichtungskredites für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch - Buchs SG für eine S-Bahn Liechtenstein zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

1.1 Geschichte der Eisenbahnstrecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet[2]

Die Bahntrasse durch Liechtenstein auf der Strecke Feldkirch-Buchs gehört zum Bestand der Eisenbahnverbindungen, welche 1871/72 durch die Vorarlberger Bahn errichtet wurden. Die Realisierung dieser Bahnstrecke hat eine lange Vorgeschichte. Ursprünglich war die Verbindung mit der Schweizer Rheintalbahn auf

---

2 Zur Darlegung der Geschichte der Eisenbahnstrecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet wurde auf die Publikation Bauen für Liechtenstein, Ausgewählte Beiträge zur Gestaltung der Kulturlandschaft, Regierung des Fürstentums Liechtenstein 2000, zurückgegriffen.

dem kürzesten Weg bei Feldkirch, ohne über Liechtenstein zu führen, vorgesehen.

Bereits einige Jahre vor dem Bahnbau in Vorarlberg hatte im Schweizer Rheintal die Eisenbahn 1857/1858 den Betrieb zwischen Rorschach und Chur aufgenommen. Ziel war es, vom Bodensee her möglichst direkt nach Chur zu gelangen, um über den Lukmanier- und Splügenpass den Süden zu erreichen. Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie zwischen Rheineck und Sargans im Juli 1858 gab es Bemühungen, das Vorarlberger Rheintal ebenfalls mit einer Eisenbahnstrecke zu erschliessen. Die liechtensteinische Regierung war damals bestrebt, eine Verbindungslinie zwischen der Schweiz und Österreich über das eigene Hoheitsgebiet zu führen, sodass der Anschluss Liechtensteins an das übergeordnete Bahnnetz ermöglicht werden konnte.

Im Jahr 1857 informierte der damalige Landesverweser den Fürsten über das Vorarlberger Bahnprojekt. Die Strecke sollte von Lindau kommend südlich von Feldkirch den Rhein queren und eine Verbindung zur Schweiz herstellen. Der Nord-Süd Handelsverkehr führte schon in der Römerzeit durch Liechtenstein. Mit der Eröffnung der Schweizer Rheintalbahn drohte die Verlagerung des Verkehrs auf die Schweizer Seite des Rheins. Liechtenstein gründete daher ein Eisenbahnkomitee, um die Bahnverbindung zwischen Österreich und der Schweiz über Liechtenstein zu führen und den Rheinübergang nach Bendern-Haag oder Schaan-Buchs zu verschieben. Mehrere Liechtensteiner Gemeinden waren bereit, unentgeltlich Grundflächen für den Bahnbau abzutreten. Am 21. Juli 1868 verabschiedete der Landtag ein entsprechendes Unterstützungsgesetz. Das Land erklärte sich bereit, die Hälfte der Bodenauslösungen zu tragen und die betroffenen Gemeinden stellten den Boden kostenlos zur Verfügung. Zusätzlich wurden 2‘000 Arbeitstage zur Verfügung gestellt. Es wurde von liechtensteinischer Seite gar die Kündigung des Zollvertrags mit Österreich in Erwägung gezogen, falls die

liechtensteinischen Interessen nicht berücksichtigt würden. Schliesslich konnte eine Einigung gefunden werden und der Rheinübergang der Eisenbahn wurde zwischen Schaan-Buchs realisiert.

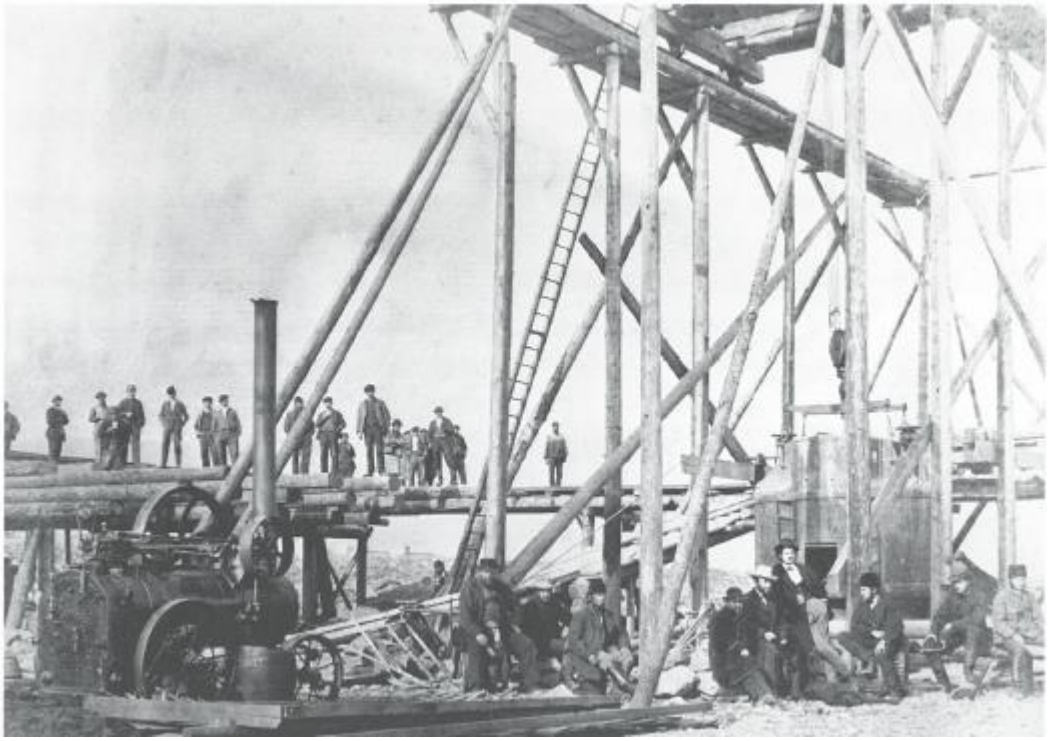

Abbildung 1: Beginn des Baus der Eisenbahnbrücke Schaan-Buchs (Quelle: Bauen für Liechtenstein).

Am 27. August 1870 wurde der heute noch gültige Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn (heute Republik Österreich), Liechtenstein, Bayern (heute Bundesrepublik Deutschland) und der Schweiz über die Errichtung einer Eisenbahnlinie zwischen Feldkirch und Buchs[3] unterzeichnet. Die Linie wurde 1872 eröffnet und 1926 elektrifiziert.

[3] Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, Bayern und der Schweiz über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs vom 27. August 1870.

Abbildung 2: Bahnhof Nendeln um 1900 (Quelle: Bauen für Liechtenstein).

Liechtenstein verfügt damit zwar über keine eigene Eisenbahn, wird aber von einer Bahnlinie durchquert, die von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) betrieben wird und dem österreichischen Staat gehört. Seit der Eröffnung vor rund 150 Jahren führt die eingleisige Strecke von Feldkirch über Schaanwald, Nendeln und Schaan nach Buchs. Sie dient heute in erster Linie dem österreichisch-schweizerischen Personen- und Gütertransitverkehr. Das Personennahverkehrsangebot zwischen Buchs, Liechtenstein und Feldkirch ist nur sehr schwach ausgebaut. Bereits seit den 2000er Jahren gibt es Bestrebungen, die bestehende Linie teilweise zweispurig auszubauen und damit die Möglichkeit zu schaffen, die Strecke verstärkt für den Personennahverkehr im Interesse Liechtensteins zu nutzen.

1.2 Konzession und bestehendes Fahrplanangebot

Inhaberin der Konzession zum Betrieb der gesamten Eisenbahnstrecke zwischen Feldkirch und Buchs, somit auch auf dem liechtensteinischen Hoheitsgebiet von

der Grenze in Schaanwald-Tisis bis in die Mitte der Rheinbrücke Schaan-Buchs, ist die ÖBB-Infrastruktur AG. Die bestehende Konzession wurde im Jahr 1977 für die Dauer von 40 Jahren ausgestellt. Sie ist mittlerweile per 31. Dezember 2017 ausgelaufen.

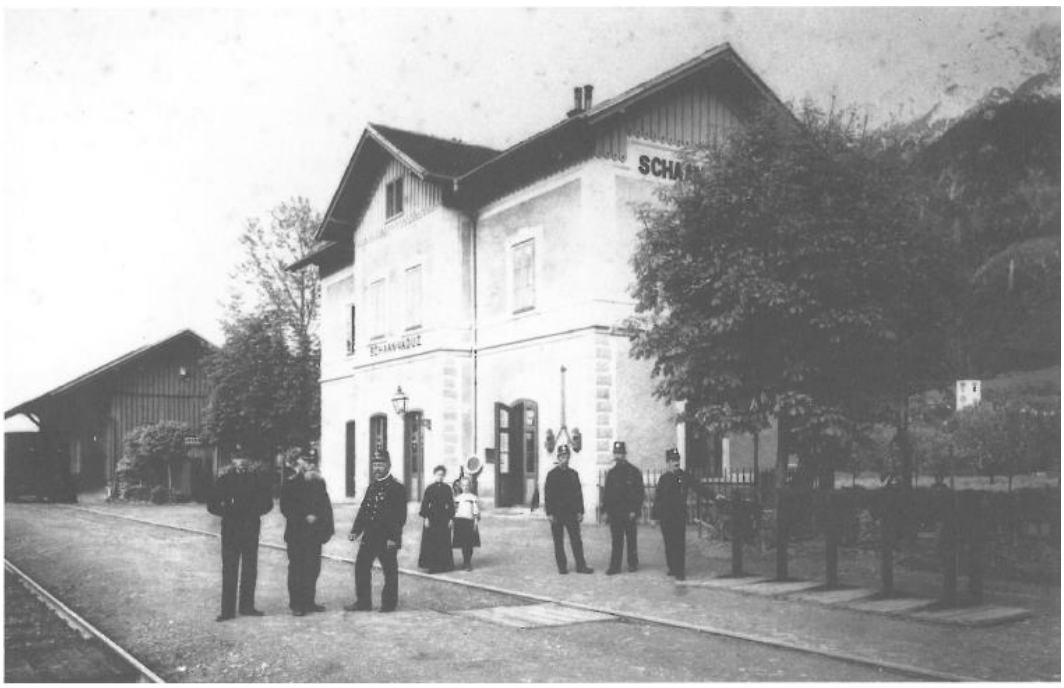

Abbildung 3: Ansicht Bahnhof Schaan nach 1891 (Quelle: Bauen für Liechtenstein, 2000).

Liechtenstein und Österreich haben sich bereits im Jahr 2016 darauf verständigt, dass die Konzessionsfrage unabhängig von der Realisierung eines S-Bahn Projekts geklärt werden soll. Die Klärung der mit der Konzession verbundenen Fragen betrifft neben Liechtenstein und Österreich auch die Schweiz, da die Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG über diese drei Länder führt. Da die trilateralen Verhandlungen rund um die Konzession längere Zeit in Anspruch nahmen und parallel diverse Fragen im Zusammenhang mit der Einhaltung der jeweils geltenden Gesetzgebung zu klären waren, hat die Schweiz die Ende 2017 ausgelaufene Konzession vorzeitig provisorisch für fünf Jahre verlängert.

Die liechtensteinische Gesetzgebung sieht in Art. 7 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes[4] vor, dass sich die bestehende Konzession zu den bisherigen Bedingungen verlängert, sofern wie im vorliegenden Fall fristgerecht ein Antrag zur Verlängerung der Konzession eingereicht wird und darüber noch keine Beschlussfassung erfolgt ist. Liechtenstein, Österreich und die Schweiz haben sich zudem darüber verständigt, dass der Betrieb während der laufenden Gespräche zu denselben Bedingungen gewährleistet bleibt. Die Frage der Erteilung der künftigen Konzession auf der Strecke Feldkirch-Buchs muss dennoch, unabhängig von einem allfälligen Nahverkehrsprojekt, bis Ende 2022 gelöst werden.

Auf der Strecke zwischen Feldkirch und Buchs verkehren derzeit zweistündlich die Fernverkehrszüge der ÖBB-Personenverkehr AG (Railjet) zwischen Wien und Zürich sowie, abhängig von der Wirtschaftslage und der Nachfrage nach Gütertransporten, einige Güterzüge. Aufgrund der einspurigen Strecke mit einer Länge von insgesamt 18 Kilometern mit nur einer einzigen Kreuzungsmöglichkeit in Nendeln ist die Kapazität auf der Strecke, vor allem für vertaktete Bahnangebote im Nahverkehr, sehr eingeschränkt.

Das bestehende Nahverkehrsangebot auf der Schiene beschränkt sich daher derzeit auf wenige Nahverkehrszüge pro Tag. Diese fahren nachfrageorientiert in beschränkten Zeitfenstern, bieten aber Anschluss an die S-Bahnen in Feldkirch und die Regional-Expresszüge (REX) in Buchs. Derzeit fahren auf der Strecke morgens drei, mittags ein und abends fünf Regionalzüge von Buchs nach Feldkirch und morgens fünf sowie abends vier Regionalzüge von Feldkirch nach Buchs, insgesamt also neun Zugspaare über einen Tag verteilt (Mindestangebot 2018 Regionalverkehr).[5] Die Nahverkehrszüge verkehren als „Liechtenstein-Takt“ und werden von der ÖBB-Personenverkehr AG durchgeführt. Die Bestellung und

---

4 Eisenbahngesetz (EBG) vom 16. März 2011, LGBl. 2011 Nr. 182.

5 Bericht und Antrag Nr. 46/2018 betreffend den Verkehrsdienstebericht 2019-2021, S. 30/31.

Finanzierung erfolgen gemeinsam durch das Land Vorarlberg und die Verkehrsbetriebe LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil).

Dieses Angebot weist aber – entgegen der Bezeichnung – weder einen eigentlichen Takt noch ein gleichmässiges Haltemuster auf. Das Angebot sowie der bauliche Standard der heutigen Haltestellen sind daher für die Fahrgäste nicht besonders attraktiv. Eine deutliche Verbesserung des Angebots ist auf der bestehenden Eisenbahninfrastruktur nicht möglich.

Dennoch konnte das Fahrgastaufkommen gemäss den Zähldaten der ÖBB seit seiner Einführung im Jahr 2000 von 275 Personen pro Werktag stetig auf über 1’100 Personen pro Werktag im Jahr 2019 gesteigert werden. Insgesamt nutzten im Jahr 2019 über 265'000 Personen das Nahverkehrsangebot Feldkirch-Buchs auf der Schiene.[6]

1.3 Bisherige Konzepte und Berichte und Anträge

Das Thema der Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein befasst die Politik und die interessierte Öffentlichkeit mittlerweile seit fast zwei Jahrzehnten. Nachfolgend werden die wichtigsten Konzepte und Berichte und Anträge der Regierung, welche sich mit der S-Bahn auseinandersetzten, zusammengefasst dargelegt.

1.3.1 Mobilitätskonzept 2015 und Statusbericht mit Ausblick 2020

Die Regierung hat im Jahr 2008 mit dem Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ eine Gesamtverkehrspolitik und eine Mobilitätsstrategie für einen

---

6 Geschäftsbericht 2019 der LIEmobil.

mittelfristigen Zeithorizont formuliert. Diese wurden dem Landtag mit Bericht und Antrag Nr. 128/2008[7] zur Kenntnis gebracht.

Im Jahr 2016 wurde das Mobilitätskonzept 2015 mit dem „Statusbericht mit Ausblick 2020“ [8]aktualisiert.

Das Mobilitätskonzept 2015 sowie der Statusbericht mit Ausblick 2020 postulierten eine Verbesserung der Angebote im öffentlichen Verkehr, insbesondere auf der Schiene. Insbesondere die Planungen zum Projekt einer S-Bahn Liechtenstein (vertakteter Nahverkehr[9] auf der Schiene zwischen Feldkirch und Buchs), die Verbesserung und die Ausrichtung des Linienbusangebots auf die künftigen S-Bahn-Halte, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs durch die Priorisierung an Lichtsignalanlagen (zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität der Linienbusse) und die Planung und Realisierung von Busspuren waren darin enthalten. Mit gezielten Angebotsverbesserungen, Verbesserungen der Fahrgastinformation sowie der Haltestelleninfrastruktur sollten verstärkt Fahrgäste, vor allem Arbeitspendler, für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden. Dies in der Überzeugung, dass Verbesserungen im Angebot zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für Einwohner und Arbeitspendler gleichermassen beitragen.

Das Mobilitätskonzept 2015 sah eine Verwirklichung der S-Bahn FL.A.CH in mehreren Stufen vor:

- Stufe 1: Stundentakt zwischen Feldkirch und Buchs SG mit Verdichtung zum Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten;

---

7 Bericht und Antrag Nr. 128/2008, Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“, 30. September 2008.

8 Mobilitätskonzept „Statusbericht mit Ausblick 2020“ vom 29. August 2016.

9 In regelmässigen, sich periodisch wiederholenden Abständen betriebene Verkehre. Ziel ist es, die Attraktivität und Nutzungsmöglichkeiten zu erhöhen und den Fahrgästen den Vorteil einer besseren Merkbarkeit der Abfahrtszeiten zu ermöglichen, da diese sich regelmässig zu den gleichen Minuten wiederholen.

- Stufe 2: Zeitliche Ausdehnung des Halbstundentaktes bzw. räumliche Ausdehnung durch eine (teilweise) Weiterführung der Züge nach Sargans/Chur und/oder in Richtung Bludenz oder Bregenz.

Das Mobilitätskonzept 2015 hielt fest, dass um das S-Bahn-Angebot entsprechend ermöglichen zu können, die Eisenbahninfrastruktur zwischen Feldkirch und Buchs zwingend ausgebaut werden müsse. Neben der zusätzlichen Schaffung von Kreuzungsmöglichkeiten seien auch die Haltestellen zu erneuern. Die neuen Haltestellen der S-Bahn würden den umliegenden Wohn- und Arbeitszonen grosse Entwicklungsmöglichkeiten bieten. Diese seien raumplanerisch konsequent auszunutzen (Landes- und Gemeinderichtpläne).

Weiter erläuterte die Regierung im Statusbericht mit Ausblick 2020, dass im Agglomerationsprogramm Werdenberg- Liechtenstein der 3. Generation, neben der Optimierung der beiden Rheinübergänge Bendern-Haag und Vaduz-Sevelen, das grenzüberschreitende Projekt S-Bahn FL.A.CH eine Schlüsselmassnahme darstelle. Im Hinblick auf die S-Bahn FL.A.CH sei zudem ein Buskonzept entwickelt worden, das die wesentlich bessere Erreichbarkeit des Landes durch das neue Bahnangebot übernehmen und abbilden sowie optimale Transportketten ermöglichen solle.

1.3.2 Bericht und Antrag betreffend Mitfinanzierung von Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG für eine S-Bahn FL.A.CH

Um die Weiterentwicklung der regionalen Eisenbahninfrastruktur mit dem Schwerpunkt der Verbesserung des Nahverkehrs auf der Schiene durch Liechtenstein in Angriff nehmen zu können, mussten für die notwendigen Planungsarbeiten entsprechende Finanzmittel bereitgestellt werden. Die Regierung hat dazu mit dem österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Tech-

nologie sowie der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine Vereinbarung über die Infrastrukturplanung verhandelt und beim Landtag mit Bericht und Antrag Nr. 127/2008[10] die entsprechenden Verpflichtungskredite beantragt.

Der Landtag hat im Jahr 2008 einen Verpflichtungskredit für die Infrastrukturplanung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein, einschliesslich einer „S-Bahn FL-A-CH“, in der Höhe von EUR 2‘925‘000 sowie einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 650‘000 für die Planung der Anpassungen im angrenzenden Strassenbereich genehmigt. Der Kostenverteilschlüssel für die Planungsleistungen wurde mit einem Anteil von 60 % für das Fürstentum Liechtenstein und 40 % für die ÖBB-Infrastruktur Bau AG (finanziert durch die Republik Österreich) festgelegt.

In der Folge konnte die Regierung am 29. Januar 2009 die Vereinbarung über die Infrastrukturplanung des Ausbaus der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentum Liechtenstein einschliesslich einer „S-Bahn FL.A.CH“ mit der Republik Österreich und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG unterzeichnen. Diese Vereinbarung bildete die Grundlage für sämtliche nachfolgenden Planungsarbeiten.

Zur Umsetzung der Vereinbarung sowie zur Steuerung und Koordination der Planungstätigkeit wurde eine projektbegleitende Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz Liechtensteins eingesetzt, welche sich aus Vertretern der Vertragspartner zusammensetzte.

Abgestimmt auf die Gesamtverkehrspolitik, welche dem Mobilitätskonzept 2015 zugrunde lag, wurde im Jahr 2009 die Planung des Eisenbahninfrastrukturausbaus zur Einführung einer grenzüberschreitenden S-Bahn im durchgängigen

---

[10] Bericht und Antrag Nr. 127/2008 betreffend Mitfinanzierung von Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG für eine S-Bahn FL.A.CH.

Halbstundentakt in Angriff genommen. Diese Planung basierte auf einer durch die Regierung bereits im Jahr 2005 im Rahmen des trilateralen „Lenkungsausschusses zur Umsetzung der Vereinbarung Österreich - Fürstentum Liechtenstein - Schweiz über die Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens“ formulierten Zielvorstellung, wonach eine S-Bahn FL.A.CH als attraktives und wettbewerbsfähiges Rückgrat des regionalen öffentlichen Verkehrs die Städte und Ortschaften der Region möglichst direkt verbinden und mit einer wirksamen Integration in den öffentlichen Nahverkehr insbesondere für die grenzüberschreitenden Arbeitspendler eine echte Alternative zum eigenen Auto bieten soll.

Diesem Vorhaben lagen folgende Leitideen zugrunde:

1. Die Bahn wird als neues regionales und grenzüberschreitendes Rückgrat des öffentlichen Verkehrs etabliert. Dies wird erreicht, indem die S-Bahn FL.A.CH die ÖV-Systeme Vorarlbergs und St. Gallens zu einem durchgängigen regionalen Angebot verbindet. Zusätzlich sollen in Buchs und Feldkirch Umstiege in alle Richtungen bzw. später allenfalls auch Direktverbindungen in Richtung Sargans/Chur oder Bludenz/Bregenz realisiert werden.
2. Der öffentliche Verkehr wird durch ein kombiniertes Bahn/Bus-Angebot gestärkt, wobei die Bahn als Mittelverteiler und der Bus als Feinverteiler funktionieren. Zudem werden die Haltestellen für Fussgänger und Velofahrer optimal erschlossen und eine gute Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel angeboten.
3. Es soll sich dabei um ein realistisches und machbares Projekt handeln, indem ein überschaubarer Realisierungszeitraum angestrebt wird. Die bestehende Strecke soll ertüchtigt und die Bahn-Haltestellen grundlegend modernisiert werden.

1.3.3 Information über das Projekt „S-Bahn FL.A.CH“

Im Jahr 2011 informierte die Regierung den Landtag im Rahmen eines Bericht und Antrags über den Stand und den Inhalt des Projekts einer S-Bahn FL.A.CH.[11] Zur Zielsetzung des Projekts wurde ausgeführt, dass mit dem Projekt S-Bahn FL.A.CH die vorhandene Eisenbahninfrastruktur soweit ausgebaut werden soll, dass ein leistungsfähiges und attraktives S-Bahn-Angebot für Liechtenstein mit Einbindung in das regionale Eisenbahnsystem im St. Galler und Vorarlberger Rheintal geschaffen werden könne. Damit werde nach Überzeugung der Regierung der Lebens- und Wirtschaftsraum Liechtenstein langfristig gestärkt und eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gefördert. Das Projekt zeichne sich insbesondere dadurch aus, dass es in einem absehbaren Zeitraum und mit einem vertretbaren Mitteleinsatz realisierbar wäre. Als breit abgestütztes regionales Projekt ergänze sich das S-Bahn Projekt mit den laufenden Planungen und Bauvorhaben der Nachbarregionen und gewährleiste den internationalen Anschluss Liechtensteins an das europäische Bahnnetz. Des Weiteren stärke das Projekt S-Bahn FL.A.CH den Verkehrsknoten Sargans. Dies sei eine wichtige Voraussetzung für Zukunftslösungen im Liechtensteiner Oberland.

---

11 Bericht und Antrag Nr. 101/2011 betreffend Information über das Projekt „S-Bahn FL.A.CH“.

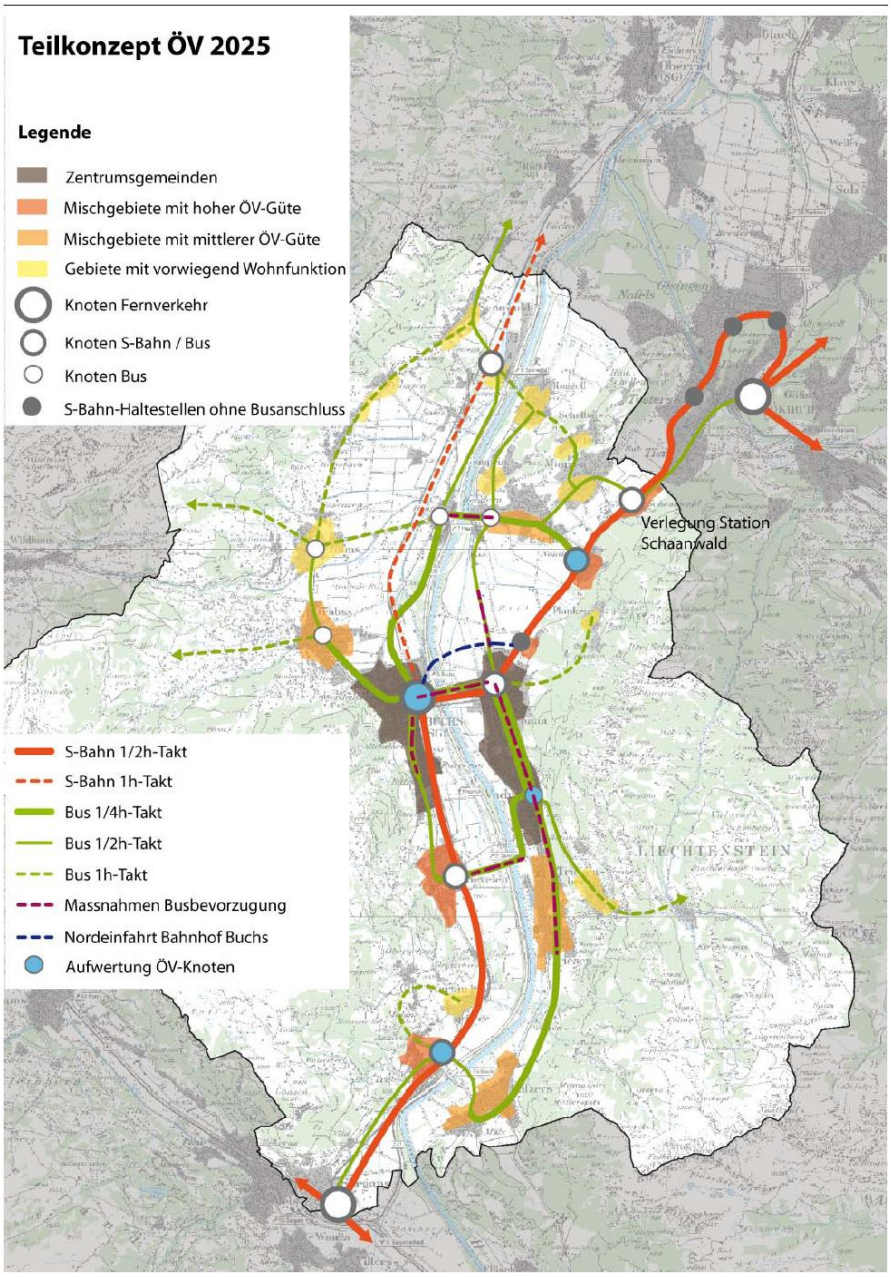

Abbildung 4: Zielkonzept öffentlicher Verkehr; Quelle: Agglomerationsprogramm Werdenberg - Liechtenstein (Stand 18.8.2010).

Die Regierung führte in diesem Bericht auch aus, dass in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten verschiedene Initiativen entwickelt, Studien in Auftrag gegeben und Konzepte erarbeitet worden seien. Insbesondere mit den im Rahmen des

Verkehrsberichts 2004[12] der Regierung aufgezeigten umfassenden Studien zu einem „Neuen strassenunabhängigen Verkehrsmittel“ habe aufgezeigt werden können, welchen Beitrag der öffentliche Verkehr insgesamt unter Aufwendung hoher finanzieller Mittel (je nach System mehr als CHF 1 Mrd.) leisten könnte. Eine Umsetzung dieses Konzepts sei jedoch aufgrund der sehr hohen Kosten, der mangelnden Siedlungsverträglichkeit, der Inkompatibilität mit vorhandenen Verkehrsmitteln, der fehlenden regionalen Unterstützung sowie der gravierenden Eingriffe, vor allem während der Bauzeit, für Liechtenstein weder kurz- noch mittelfristig realistisch.

Mit dem Projekt S-Bahn FL.A.CH verfolge die Regierung einen bestandsnahen Bahnausbau in Verbindung mit einem darauf abgestimmten Buskonzept zur Erschliessung der nicht direkt im Bereich der Bahnhaltestellen gelegenen Gebiete im Liechtensteiner Unterland.

Die Regierung erachte den geplanten bestandsnahen Bahnausbau im Unterland als zwingende Voraussetzung für eine mögliche künftige Fortsetzung im Liechtensteiner Oberland. Die Erschliessung des Raums Vaduz - Triesen - Balzers erfolge im Angebotskonzept S-Bahn FL.A.CH vorerst durch eine Busanbindung an die nächstgelegenen Bahnhaltestellen in Schaan, Sevelen oder Trübbach/Sargans. Mit einer Fahrzeit von acht Minuten zwischen Schaan Bahnhof und Vaduz Post, sechs Minuten zwischen Vaduz Post und Sevelen Bahnhof respektive sechs Minuten zwischen Trübbach Bahnhof und Balzers Rietstrasse seien diese Gemeinden mit relativ kurzen Fahrzeiten ebenfalls optimal an das Bahnnetz angeschlossen. Bis Triesen Post seien die Fahrzeiten entsprechend um acht bis neun Minuten länger. Damit würden auch die Talgemeinden im Liechtensteiner Oberland direkt

---

[12] Information der Regierung betreffend eine Machbarkeitsanalyse zu einem neuen strassenunabhängigen Verkehrsmittel sowie eine Entwicklungsstudie zu Tunnelumfahrungen (Verkehrsbericht, Bericht und Antrag Nr. 51/2004).

von einer besseren und schnelleren Erschliessung profitieren, vergleichbar mit einer Stadt, in der ausgehend von S-Bahn-Stationen die weiteren Stadtgebiete mit U-Bahn, Tram oder Bus erschlossen würden.

Damals wurde seitens des Verkehrsclubs Liechtenstein (VCL) die Weiterführung einer Bahnstrecke nach Vaduz und Triesen mit Einbindung in das schweizerische Eisenbahnnetz vorgeschlagen. Voraussetzung für diese Idee war nach Überzeugung der Regierung aber die Realisierung des Projekts S-Bahn FL.A.CH. Erst mit der Umsetzung der geplanten Infrastrukturmassnahmen auf der Strecke Feldkirch - Buchs (Doppelspurabschnitt, Haltestellen) könne die Idee der Fortführung der S-Bahn oder eines anderen strassenunabhängigen Verkehrsmittels im Liechtensteiner Oberland vertiefter hinsichtlich Zweckmässigkeit, technischer Machbarkeit und Kosten untersucht werden.

Weiter führte die Regierung im Bericht und Antrag aus, dass durch die Realisierung des Projekts S-Bahn FL.A.CH die beiden bestehenden erfolgreichen S-Bahnen Vorarlberg und St. Gallen zu einem regionalen Gesamtsystem verbunden werden sollen, womit Liechtenstein ein attraktives und vernetztes S-Bahn-Angebot erhalte. Der dazu notwenige bestandsnahe Ausbau der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur stelle nach Ansicht der Regierung eine zeitlich und sachlich realistische und realisierbare Option für Liechtenstein dar, welche den Verkehrsträger Strasse mit einem leistungsfähigen Verkehrsmittel auf der Schiene ergänze. Mit dem kundengerechten Neubau der Haltestellen würden sich wichtige Impulse für die Siedlungsentwicklung im Einzugsgebiet der Haltestellen und die Kernentwicklung in den Ortszentren ergeben. Das mögliche Potenzial an Fahrgästen werde mit der verbesserten Erschliessung der Haltestellen für den Langsam-, den öffentlichen und den Individualverkehr erhöht.

Für die Bevölkerung sowie auch Zu- und Wegpendler stehe mit der S-Bahn FL.A.CH für mittlere Distanzen, für die der Linienbus aufgrund der langen Fahrzei-

ten weniger attraktiv sei, ein regional integriertes Verkehrsmittel zur Verfügung. In Bezug auf Geschwindigkeit und Stauunabhängigkeit erweise sich die S-Bahn als interessante Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Gemäss den Ausführungen der Regierung im Rahmen der Information über das Projekt S-Bahn FL.A.CH sollten die Planungsarbeiten ca. Ende Dezember 2011 abgeschlossen werden. Ziel war es, nach den Behördenverfahren, insbesondere der eisenbahnrechtlichen Prüfung sowie der Umweltverträglichkeitsprüfung, ein entscheidungsreifes Projekt vorlegen zu können, welches eine Entscheidung über dessen Umsetzung und Finanzierung ermöglichen würde.

1.4 Mobilitätskonzept 2030

Die Regierung hat im Frühjahr 2020 das Mobilitätskonzept 2030[13] verabschiedet und dem Landtag mit Bericht und Antrag Nr. 32/2020 betreffend das Mobilitätskonzept 2030 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte zur Kenntnisnahme und Beschlussfassung vorgelegt. Ausgehend von den bisherigen Erfahrungen in der liechtensteinischen Verkehrspolitik, dass verschiedene Einzelmassnahmen im Bereich der Mobilität in einen übergeordneten Zusammenhang gestellt werden müssen, um die gewünschten Wirkungen zu erzielen, wurde bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts 2030 die Lösung der Verkehrsprobleme als Teil einer Gesamtstrategie aus Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltmassnahmen betrachtet.

Das Strassennetz stösst in Teilbereichen und insbesondere zu Stosszeiten an seine Grenzen. Je nach Entwicklungsszenario wird der Verkehr in Liechtenstein zwischen 2025 und 2040 um 60 % zugenommen haben. Die grosse Herausforderung, den prognostizierten Mehrverkehr zu bewältigen, ist nachhaltig anzugehen. Es ist

13 vgl. Mobilitätskonzept 2030, 2020.

die Verpflichtung von Staat und Gemeinden, für den Erhalt und die Weiterentwicklung des Lebensraums Liechtenstein sowie für den Wirtschaftsstandort ein funktionstüchtiges und auch zukunftsfähiges Verkehrssystem im Sinne einer Gesamtverkehrskonzeption zu entwickeln.

Im Mobilitätskonzept 2030 wird aus diesem Grund ein strategischer Ansatz verfolgt. Zur Bewältigung der vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse und zur Gewährleistung einer zukunftsorientierten, nachhaltigen und sicheren Mobilität in Liechtenstein definiert das Mobilitätskonzept fünf Teilstrategien für die Bereiche Siedlung und Verkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Radverkehr sowie Güterverkehr. Die Teilstrategien bauen auf der verkehrspolitischen Leitidee, den verkehrspolitischen Grundsätzen sowie den Vorarbeiten aus den Jahren 2008 und 2016 auf. Zur Erreichung der Ziele dieser Teilstrategien sieht das Mobilitätskonzept die Umsetzung der vier Massnahmenpakete „ÖV/LV-Push“ zum Ausbau und zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs sowie des Langsam- bzw. Aktivverkehrs, „Effizienzsteigerung“ zur effizienteren Nutzung der bestehenden Kapazitäten, „Kapazitätserweiterung“ zur Erweiterung der Infrastruktur und „Verkehrssicherheit“ zur Erhöhung der Sicherheit im Verkehr mit zehn Leitprojekten und einem Zeithorizont bis 2030 vor. Die darin enthaltenen Massnahmen und Projekte setzen an allen Orten des Handlungsbedarfs an, sind aufeinander abgestimmt und mit unterschiedlichen Realisierungszeiträumen hinterlegt. So soll Schritt für Schritt ein attraktiveres und leistungsfähigeres Mobilitätsangebot in Liechtenstein und der Region entstehen.

Das Projekt „S-Bahn Liechtenstein und multifunktionale Schnittstellen beim Bahnhof Schaan, Nendeln und Schaanwald“ ist im Mobilitätskonzept 2030 als Leitprojekt 2 enthalten. Es wird im Mobilitätskonzept zu diesem Leitprojekt u.a. ausgeführt, dass damit das ÖV-Angebot bedeutend attraktiver gestaltet werden könne. Gemäss groben Abschätzungen könnten mit der S-Bahn Liechtenstein bis

zu 3'400 Personen pro Werktag über die Grenze Österreich-Liechtenstein und bis zu 1'900 Personen über die Grenze Schweiz-Liechtenstein befördert werden.[14] Unter Berücksichtigung des Potenzials im grenzquerenden Busverkehr könnten bis zu einem Drittel des heutigen Pendlerverkehrs mit dem ÖV abgewickelt werden. Hinzu kämen weitere Potenziale für den grenzquerenden Freizeitverkehr sowie die Binnenpendler auf der Achse Schaanwald-Nendeln-Schaan. Die S-Bahn könne in Kombination mit dem Busangebot also einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung des künftigen Pendlerverkehrs beitragen.

Mit der S-Bahn würden der Bahnhof Schaan und die neu zu erstellenden Bahnhöfe Nendeln und Schaanwald zu wichtigen Umsteigepunkten in Liechtenstein. Diese sollen als multifunktionale Schnittstellen (Rad-Bahn-Rad, PKW-Bahn-Bus, Bus-Bahn-Bus usw.) gestärkt und mit der entsprechenden Infrastruktur ausgerüstet werden. Dazu zählen Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleihsystem, Park & Ride-Anlagen, Kiss & Ride-Anlagen sowie Taxi-Parkplätze.

Als weitere Leitprojekte mit starkem Bezug zum Projekt S-Bahn Liechtenstein sind im Mobilitätskonzept 2030 das Leitprojekt „ÖV-Ausbau und -Bevorzugung“ (Leitprojekt 1) und das Leitprojekt „Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein“ (Leitprojekt 3) enthalten.

Da sich im Falle einer Realisierung der S-Bahn Liechtenstein in Schaan die Schrankenschliesszeiten ausdehnen werden, was einen zusätzlichen Einfluss auf den Verkehrsfluss im Dorfkern haben wird, plant die Regierung mehrere Entlastungs- und Lösungsmöglichkeiten für das Zentrum von Schaan einer vertieften Prüfung zu unterziehen. Geprüft werden sollen die Absenkung des Bahntrasses,

---

[14] Aktualisierung Marktpotenzial S-Bahn FL.A.CH und Potenzialanalyse ausgewählter Marktsegmente Bahn im Abschnitt Buchs-Sargans, Tiefbauamt Fürstentum Liechtenstein, Amt für öffentlichen Verkehr Kanton St. Gallen, Schlussbericht 07.07.2011.

die Absenkung der Strassen im Bereich der Strassen-Schienen-Querungen „im Bretscha“ und bei der „Zollstrasse“ sowie die Realisierung einer Entlastungsstrasse als Weiterführung der Industriestrasse bis zur Zollstrasse.

Die Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan ist gemäss Mobilitätskonzept 2030 insbesondere im Zusammenhang mit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein anzugehen.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Aus Sicht der Regierung ist das S-Bahn-Projekt für Liechtenstein ein zentrales Verkehrsinfrastrukturprojekt. Mit der Umsetzung dieses Projekts könnten sowohl die Verkehrsinfrastruktur optimiert als auch der öffentliche Verkehr bedeutend gefördert werden.

Nachdem im Sommer 2019 die Sistierung des Projekts S-Bahn Liechtenstein durch die Regierung aufgehoben und gleichzeitig das Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport zur Verhandlung eines Finanzierungsschlüssels für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch - Buchs SG im Hinblick auf die Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein mit der Republik Österreich und den ÖBB eingesetzt wurde, konnten die Verhandlungen bis zum Frühjahr 2020 erfolgreich abgeschlossen werden. Die Verhandlungsergebnisse wurden im Februar 2020 und im April 2020 von der Regierung genehmigt. Ende April 2020 konnten die zuständigen Minister aus Österreich und Liechtenstein die „Absichtserklärung über die Realisierung des Vorhabens S-Bahn Liechtenstein (S-Bahn FL.A.CH) auf der Eisenbahnstrecke Feldkirch - Buchs“ unterzeichnen.

In der Absichtserklärung wird von beiden Seiten zugesagt, im eigenen Wirkungsbereich unverzüglich die notwendigen Schritte in die Wege zu leiten, um eine abschliessende Entscheidung betreffend die Finanzierung und Umsetzung des

Projektes S-Bahn Liechtenstein herbeizuführen. In Liechtenstein ist neben der Entscheidung der Regierung für die Realisierung des Projektes eine Entscheidung des Landtags (Genehmigung eines entsprechenden Verpflichtungskredites) erforderlich.

Die Regierung legt daher dem Landtag mit gegenständlichem Bericht und Antrag den Verpflichtungskredit für die Bahninfrastruktur-, die Haltestellen- sowie die Strassenausbauten für die Realisierung des Projekts S-Bahn Liechtenstein zur Genehmigung vor.

Mit der gegenständlichen Vorlage soll dem Landtag auch die „Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch - Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein“ zur Genehmigung vorgelegt werden. Diese Vereinbarung enthält u.a. Bestimmungen zur Umsetzung, Kostentragung und Eigentumsregelung sowie zum Betrieb, Erhalt und Erneuerung der Infrastruktur.

Des Weiteren soll die Regierung beauftragt werden, die Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein, voranzutreiben.

3. DAS PROJEKT S-BAHN LIECHTENSTEIN

Wie die Regierung sowohl im Regierungsprogramm 2013-2017[15] als auch im Regierungsprogramm 2017-2021[16] ausführt, ist die verkehrstechnische Erreichbarkeit für den Lebensraum und den Wirtschaftsstandort in Liechtenstein von gros-

---

[15] vgl. Regierungsprogramm 2013-2017 der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, 2013.

[16] vgl. Regierungsprogramm 2017-2021 der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, 2017.

ser Bedeutung. Entsprechend sollte der öffentliche Verkehr nicht nur auf der Strasse, sondern auch auf der Schiene weiter gefördert werden und die Anbindung an die internationalen Verkehrsnetze sichergestellt sowie die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden. Dies kann durch den Ausbau der Bahninfrastruktur und des Angebots auf der Schiene geschehen. Aufgrund der Tatsache, dass derzeit auf der bestehenden eingleisigen Bahnstrecke zwischen Feldkirch und Buchs, wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeiten mit der bestehenden Infrastruktur, kein durchgängiger regionaler Taktverkehr möglich ist, soll daher das Projekt einer regionalen S-Bahn Liechtenstein realisiert werden.

3.1 Historie des Projekts S-Bahn Liechtenstein

3.1.1 Staatsvertrag von 1870

Grundlage für den Bau der Eisenbahnverbindung über das liechtensteinische Staatsgebiet bildete der Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn[17], zugleich in Vertretung Liechtensteins, Bayern und der Schweiz über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs vom 27. August 1870. Im Vertrag wurde vereinbart, dass eine Bahn von Feldkirch nach Buchs, gleichfalls zum Anschluss an die vereinigten Schweizer Bahnen, hergestellt werden soll. Diese Bahn soll an ihren Endpunkten mit den dort mündenden Eisenbahnen in unmittelbare Verbindung gesetzt werden und daher in die bestehenden oder noch zu errichtenden Bahnhöfe eingeführt werden. Die Regierung übertrug den Bau der Bahnstrecke auf liechtensteinischem Gebiet mittels Konzession vom 14. Januar 1870 an die Vorarlberger Eisenbahn. Weiter wurde festgehalten, dass die Bahnstrecken längstens bis zum 17. August 1872 dem regelmässigen Betrieb übergeben werden sollen.

---

[17] abrufbar unter http://www.e-archiv.li/textDetail.aspx?backurl=auto&etID=46031&eID=2 (besucht am 17. April 2020).

Um den Betrieb der ganzen Strecke so einheitlich wie möglich zu gestalten, sollte dieser zudem nur einer einzigen Betriebsverwaltung übertragen werden. Mittels des genannten Staatsvertrags wurde daher auch der künftige Betrieb der Strecke (Infrastruktur und Fahrleistungen) mittels Konzession an die Vorarlberger Eisenbahn übertragen.

3.1.2 Regierungsvereinbarung von 2007

Im Wissen um die Bedeutung der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs sowie zur Sicherung des internationalen Anschlusses und der internationalen Erreichbarkeit des Landes hat die Regierung, unter Berücksichtigung des Staatsvertrags vom 27. August 1870, am 14. September 2007 mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich und dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens abgeschlossen. Es wurde ein regelmässiger Informationsaustausch zur Koordination der Entwicklungsprogramme für die Eisenbahninfrastruktur sowie zu organisatorischen, rechtlichen und technischen Fragen vereinbart. Mit Blick auf den Wunsch einer künftigen S-Bahn Liechtenstein wurden mittels dieser Regierungsvereinbarung zudem gemeinsame Abklärungen über die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur und den Ausbau der Schienenverkehrsangebote inklusive der regionalen Erschliessungswirkungen beschlossen. Dabei wurde der Überprüfung von Entwicklungsmöglichkeiten der Eisenbahnverbindung Feldkirch-Schaan/Vaduz-Buchs erste Priorität eingeräumt.

Zur Umsetzung der in dieser Regierungsvereinbarung festgelegten Massnahmen wurde ein trilateraler Lenkungsausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien Liechtenstein, Österreich und der Schweiz eingerichtet, welcher seitdem mindestens einmal im Jahr zusammentrifft.

3.1.3 Absichtserklärung von 2008

Auf Grundlage der Regierungsvereinbarung aus dem Jahr 2007 wurde in der Folge am 16. Juni 2008 eine 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 (Abschnitt Buchs-Schaan/Vaduz-Feldkirch) abgeschlossen. Ziel dieser Absichtserklärung war es, gemeinsam eine S-Bahn zu errichten, die Fahrgastzahlen zu steigern und das Angebot langfristig sicherzustellen. Es wurden dabei kurzfristig ein Halbstundentakt in den Spitzenzeiten und ein Stundentakt in den Nebenverkehrszeiten sowie mittel- bis langfristig ein durchgängiger Halbstundentakt jeweils mit optimalen Anschlüssen in den Knoten Buchs und Feldkirch zu Grunde gelegt.

Im Weiteren wurde vereinbart, dass eine gemeinsame und koordinierte Vergabe der Fahrleistungen erfolgen soll und dass das Verkehrsangebot mit modernem und komfortablem Rollmaterial, welches die erforderlichen Sitzplatzkapazitäten und Geschwindigkeits- und Beschleunigungseigenschaften aufweist, erbracht werden muss.

Betreffend die Finanzierung des Betriebs wurde vereinbart, dass dieser anteilsmässig durch die Partner mittels Abgeltungszahlungen getragen werden soll, wobei der Aufteilungsschlüssel noch gesondert zu regeln sei.

3.1.4 Landtagsbeschluss von 2008 und Planungsvertrag von 2009

Um die in der Regierungsvereinbarung sowie in der Absichtserklärung vereinbarte Weiterentwicklung der regionalen Eisenbahninfrastruktur mit dem Schwerpunkt der Verbesserung des Nahverkehrs in Angriff nehmen zu können, mussten für die notwendigen Planungsarbeiten entsprechende Finanzmittel bereitgestellt werden. Die Regierung hat dazu mit dem Bundesministerium für Verkehr, Inno-

vation und Technologie sowie der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine Vereinbarung über die Infrastrukturplanung verhandelt und beim Landtag mit Bericht und Antrag Nr. 127/2008[18] die entsprechenden Verpflichtungskredite beantragt.

Auf der Grundlage der Ausführungen der Regierung hat der Landtag im Jahr 2008 einen Verpflichtungskredit für die Infrastrukturplanung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs AG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein einschliesslich einer „S-Bahn FL.A.CH“ sowie einen Verpflichtungskredit für die Planungen der Anpassungen der angrenzenden Strassenbereiche genehmigt.

Die Vereinbarung über die Infrastrukturplanung des Ausbaus der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch - Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentum Liechtenstein einschliesslich einer S-Bahn FL.A.CH mit der Republik Österreich und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG bildete die Grundlage für sämtliche künftigen Planungsarbeiten.

3.1.5 Planungsarbeiten 2009 bis 2012 sowie Behördenverfahren von 2012 bis 2015 in Liechtenstein und Österreich

Nach der Unterzeichnung der Planungsvereinbarung wurden die Arbeiten für die Infrastrukturplanung inklusive der nötigen Umweltverträglichkeitsprüfung in einem internationalen Ausschreibungsverfahren an ein auf den Eisenbahnbau spezialisiertes österreichisches Ingenieurbüro vergeben, welches sich wiederum in einem interdisziplinären Planungsteam organisierte. Aufgrund der unterschiedlichen Rechtsgrundlagen und Gesetze wurden zwei separate Projekte, eines für

---

[18] Bericht und Antrag Nr.128/2008 betreffend Mitfinanzierung von Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG für eine S-Bahn FL.A.CH. Vgl. hierzu auch Kapitel I.1.3.2.

das Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein und eines für das Staatsgebiet von Österreich, in Auftrag gegeben.

Im Juni 2012 waren die Planungsarbeiten des beauftragten Bürokonsortiums so weit abgeschlossen, dass das Projekt von den ÖBB bei der Regierung des Fürstentums Liechtenstein zur Prüfung und Durchführung der notwendigen Behördenverfahren, namentlich der eisenbahnrechtlichen Prüfung gemäss EBG und der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung[19], eingereicht werden konnte. Gleichzeitig wurde das Projekt auf österreichischem Staatsgebiet an die österreichischen Behörden zur Prüfung und Bewilligung eingereicht.

3.1.5.1 Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung Liechtenstein von 2014

Mit Schreiben vom 28. Juni 2012 stellte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Regierung den Antrag auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baubewilligung nach dem Eisenbahngesetz. Gegenstand des Antrags war der nahverkehrsgerechte Ausbau der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein einschliesslich einer S-Bahn FL.A.CH auf der ÖBB-Strecke Feldkirch-Buchs, Abschnitt Staatsgrenze bei Feldkirch bis Staatsgrenze bei Buchs. Im Detail handelt es sich um den selektiven zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke auf liechtensteinischem Territorium zwischen km 8.375 und km 12.277 der Strecke Feldkirch-Buchs sowie die Adaption und Neuerstellung der Haltestellen Schaanwald, Nendeln, Schaan-Forst, Schaan-Vaduz und den damit in Zusammenhang stehenden Massnahmen, da sich für die Einführung eines abgestimmten Taktverkehrs mit optimalen Anschlüssen in Feldkirch und Buchs die Notwendigkeit eines zweigleisigen Abschnitts ergibt.

---

[19] Gesetz vom 5. Dezember 2013 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), LGBl. 2014 Nr. 19.

Die Regierung hat im Dezember 2014 der ÖBB Infrastruktur AG gestützt auf Art. 9 f. EBG die eisenbahnrechtliche Baubewilligung für das eingereichte Projekt erteilt. Diese Bewilligung gilt ohne zeitliche Begrenzung.

3.1.5.2 Umweltverträglichkeitsprüfung Liechtenstein – Feststellung 2014

Mit Schreiben vom 28. Juni 2012 hat die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Regierung den Antrag auf Genehmigung des Projekts gemäss UVPG gestellt. Wie beim Antrag um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, war auch in diesem Fall Gegenstand des Antrags der nahverkehrsgerechte Ausbau der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein einschliesslich einer S-Bahn FL.A.CH auf der ÖBB-Strecke Feldkirch - Buchs, Abschnitt Staatsgrenze bei Feldkirch bis Staatsgrenze bei Buchs.

Der Umweltverträglichkeitsbericht sowie die weiteren Unterlagen wurden nach Eingang der nötigen ergänzenden Unterlagen vom 4. Februar bis zum 15. März 2013 öffentlich aufgelegt, mit Frist für die Abgabe von Stellungnahmen bis zum 15. Mai 2013.

Die Regierung hat im Dezember 2014 die Umweltverträglichkeit des Projekts festgestellt. Der Entscheid über die Umweltverträglichkeit für das eingereichte Projekt wurde auf unbefristete Zeit ausgestellt.

3.1.5.3 Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren Österreich – Edikt 2015

Mit Edikt vom 12. Juni 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als oberste Behörde für Verfahren im Bereich der Eisenbahnen in Österreich, die abschliessende Entscheidung (Bescheid) vom 11. Juni 2015 hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Geneh-

migungsverfahrens betreffend dem Vorhaben „S-Bahn FL.A.CH.; Strecke Feldkirch-Buchs SG; Abschnitt Feldkirch-Staatsgrenze bei Tosters: km 0.00 bis km 8.375“ gemäss § 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 kundgemacht.

Somit liegen seit Ende Juni 2015 auch in Österreich alle nötigen Bewilligungen in Bezug auf das Eisenbahnrecht sowie das Umweltrecht für die Realisierung des grenzüberschreitenden S-Bahn-Projekts vor.

3.1.6 Realisierungsvereinbarung von 2012

Parallel zur Projektierung des Vorhabens wurde in den Jahren 2011 und 2012 zwischen Liechtenstein und Österreich über die Finanzierung des Projekts des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet im Hinblick auf eine S-Bahn FL.A.CH verhandelt.

Grundlage für die Verhandlungen bildete die im Jahr 2012 fertig gestellte einvernehmliche Einreichplanung für den Ausbau des auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein gelegenen Abschnittes der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs einschliesslich der strassenbaulichen Massnahmen (Verlegung Rheinstrasse Nendeln und strassenseitige Erschliessung der Haltestellen).

Die auf Grundlage des Planungsstandes 2010 geschätzten Gesamtkosten für die Realisierung der Massnahmen auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein beliefen sich damals auf rund EUR 90.5 Mio. (exkl. MwSt., Preisbasis 2010).

Auf Grundlage der Lasten- und Nutzenverteilung des Projekts sowie unter Beachtung der liechtensteinischen Gesetzgebung konnte ein Kostenverteilschlüssel von 50 % für Liechtenstein und 50 % für die ÖBB-Infrastruktur AG ausverhandelt werden. Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein nahm das Verhandlungsergebnis, 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, im November 2012 zur Kenntnis.

3.1.7 Projektsistierung von 2015

Anlässlich des Treffens der Verkehrsminister aus Liechtenstein, Österreich und der Schweiz am 20. März 2015 in Innsbruck stellte Österreich den in den Jahren 2011 und 2012 zwischen Liechtenstein und Österreich einvernehmlich ausverhandelten und von der liechtensteinischen Regierung zur Kenntnis genommenen Finanzierungsschlüssel sowie das Projekt generell in Frage. Gleichzeitig kündigte der damalige österreichische Verkehrsminister an, dass von Seiten Österreichs neue Vorschläge zum Finanzierungsschlüssel gemacht würden.

Aufgrund dieser für Liechtenstein unerwarteten und neuen Ausgangslage sistierte die Regierung mit Beschluss vom März 2015 das Projekt zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch - Buchs im Hinblick auf eine S-Bahn FL.A.CH.

3.1.8 Projektüberprüfung und -reaktivierung von 2016 bis 2019

Erst anlässlich einer Arbeitssitzung des liechtensteinischen Infrastrukturministeriums mit dem österreichischen Bundesministerium im Dezember 2016 in Vaduz wurde schliesslich vereinbart, dass die Gespräche zum weiteren Vorgehen in Bezug auf den Ausbau der Bahninfrastruktur und zur Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein vorerst auf Beamtenebene im Rahmen des trilateralen Lenkungsausschusses Eisenbahn wieder aufgenommen werden sollen.

Im Juli 2017 befasste sich der trilaterale Lenkungsausschuss mit diesem Thema und setzte zur vertieften Bearbeitung der anstehenden Fragen zwei Arbeitsgruppen ein. Eine Arbeitsgruppe wurde beauftragt, den Zustand der bestehenden Infrastruktur zu eruieren und den nötigen Handlungsbedarf aufzuzeigen (Arbeitsgruppe „Streckenzustand“). Die andere Arbeitsgruppe sollte sich mit dem

zukünftig möglichen Angebot auf der Strecke Feldkirch-Buchs und möglichen Alternativen zum sistierten Projekt S-Bahn FL.A.CH befassen (Arbeitsgruppe „zukünftiges Angebot“).

An der Sitzung des trilateralen Lenkungsausschusses vom März 2018 konnten die Arbeiten der Arbeitsgruppe „Streckenzustand“ abgeschlossen werden. Auf Basis der Auswertungen im Rahmen der Arbeitsgruppe „Streckenzustand“ wurde festgestellt, dass sich die Strecke Feldkirch-Buchs auch im Vergleich mit ähnlichen Strecken in der Schweiz in einem ordnungsgemässen und guten Zustand befindet. Es liege weder eine Über- noch eine Unterkapitalisierung der Strecke vor. Die von der ÖBB-Infrastruktur AG dargestellten und erläuterten Kosten für die noch ausstehende Umsetzung der Gesetzeskonformität in Liechtenstein (v.a. hinsichtlich Lärmschutz, Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Barrierefreiheit) wurden in der Arbeitsgruppe „Streckenzustand“ von allen Beteiligten als plausibel erachtet.

Im Rahmen der Arbeitsgruppe „zukünftiges Angebot“ wurde versucht, Fahrplankonzepte zu erarbeiten, welche eine vorerst nur Teilumsetzung des Doppelspurausbaus des S-Bahn Projektes unterstellten. Es wurden zwei Varianten mit unterschiedlichen Längen des Doppelspurabschnittes untersucht. Gemeinsam ist diesen Varianten, dass im Vergleich zum ursprünglichen Projekt keine Führung der S-Bahn in den Zeitlagen möglich ist, wenn Fernverkehrszüge und Güterzüge verkehren, und dass im Vergleich zum ursprünglichen Projekt weniger Halte bedient werden können.

Es wurde zudem eine grobe Abschätzung der Kosten für die beiden Alternativvarianten erstellt. Ausgehend vom ursprünglichen Projekt S-Bahn FL.A.CH (= 100 %) ergäbe sich durch die wie oben beschriebene nur teilweise Umsetzung der Infrastrukturausbauten, welche aber mit grossen Einschränkungen der Funktionalität (kein durchgängiger Takt sowie keine Bedienung aller Halte) verbunden wäre, ein

Anteil von 75 bis 90 % der Gesamtkosten, also lediglich Einsparungen von 10-25 %.

Seitens Liechtenstein wurde im Lenkungsausschuss wie auch in den Arbeitsgruppe zudem immer wieder die Darstellung der Kosten des ursprünglichen und behördlich genehmigten Projekts (2012) auf einem aktuellen Preisstand (2018) gefordert, um verlässliche Aussagen über die effektiven Projektkosten zu erhalten.

Zum weiteren Vorgehen und in Vorbereitung des zwischen Österreich und Liechtenstein im Mai 2018 abgehaltenen Verkehrsministertreffens wurde festgehalten, dass die dargestellten Alternativszenarien – im Vergleich zum ursprünglichen Projekt – bei erheblichen Einschränkungen in der Funktionalität und damit dem Nutzen, verhältnismässig geringe Kostenersparnisse aufweisen würden. Die Weiterverfolgung der Alternativen erschien deshalb nicht sinnvoll, die Varianten sollten aber aus Referenzgründen dargestellt bleiben. Hingegen sollten die Kostenblöcke „Haltestellen“ und „Nebenanlagen“ hinsichtlich möglicher Einsparpotentiale untersucht und diese in der neuen Kostenberechnung berücksichtigt werden.

Anlässlich des Ministertreffens zwischen dem österreichischen und dem liechtensteinischen Verkehrsminister in Wien im Mai 2018 wurden die Arbeiten des trilateralen Lenkungsausschusses zur Kenntnis genommen. Die Minister vereinbarten, den Lenkungsausschuss gemeinsam mit ihren Amtsstellen zu beauftragen, bis Ende des Jahres 2018 das ursprüngliche Projekt zu überprüfen, hinsichtlich des Ausbaustandards kritisch zu hinterfragen, Sparpotentiale zu eruieren und die Kosten auf der Basis von 2018 neu zu berechnen. Die Ergebnisse dieser Neuberechnungen sollten dann als Grundlage für neue Verhandlungen über einen möglichen Kostenverteilschlüssel zwischen Liechtenstein und Österreich dienen.

Im Rahmen mehrerer Sitzungen mit Vertretern Liechtensteins, Österreichs und den ÖBB wurde das genehmigte Projekt in der Folge hinsichtlich

- der technischen Ausführung wie Länge und Lage des Doppelspurabschnittes,
- der Lage der Kreuzungsweichen,
- des Umfangs des Ausbaus der Infrastruktur, insbesondere betreffend die Niveaufreimachung bei Eisenbahnkreuzungen
- sowie der Unterführungen

kritisch hinterfragt. Ausserdem wurden Sparpotenziale, insbesondere hinsichtlich des Ausbaustandards der Haltestellen, der Ausrüstung der Bahnsteige, der Grösse der Bahnsteigdächer sowie der Notwendigkeit von Über- oder Unterführungen der Bahnlinie aufgezeigt.

Die Kosten wurden anhand der definierten Cluster „Bahninfrastruktur“ sowie „Haltestellen und (Strassen-)Verkehrsinfrastruktur“ durch die ÖBB und das Amt für Bau und Infrastruktur (ABI) neu auf der Kostenbasis von 2018 ermittelt. Diese Arbeiten wurden im Frühjahr 2019 abgeschlossen und den zuständigen Ministerien in Österreich und Liechtenstein durch die ÖBB Mitte April 2019 zugestellt. Damit lag eine, auch im Rahmen des Plankostenprüfverfahrens der ÖBB von Dritter Seite verifizierte, aktualisierte und auf Beamtenebene akzeptierte Kostenermittlung mit der Preisbasis per 01.01.2019 vor.

3.1.9 Aufhebung der Sistierung und neue Verhandlungen von 2019 - 2020

Die aktualisierte und den Ministerien im April2019 vorgelegte Kostenermittlung ergab ein Gesamtinvestitionsvolumen von CHF 197 Mio.[20] für sämtliche auf der Strecke Feldkirch - Buchs geplanten Massnahmen. Darin enthalten sind der gesamte Nahverkehrsausbau auf der Schiene in Liechtenstein und Österreich mitsamt der Ertüchtigung der Haltestellen und der Umsetzung der Gesetzeskonformität (Lärmschutz, nichtionisierende Strahlung, Barrierefreiheit) sowie der Neubau der Rheinbrücke Schaan - Buchs, der Binnenkanalbrücken im Bereich von Schaan (kleiner Binnenkanal und grosser Binnenkanal) und der Brücken im Bereich Buchs (Werdenberger Binnenkanal und Flutbrücke) mit der zusätzlich nötigen Infrastruktur.

Der Nahverkehrsausbau in Liechtenstein beinhaltet den Ausbau einer Doppelspur von der Staatsgrenze bis nach dem Bahnhof Nendeln inkl. aller nötigen Kunstbauten sowie den Neu- und Ausbau der Haltestellen Schaanwald, Nendeln, Schaan-Forst und Schaan-Vaduz. Strassenseitig sollen in Nendeln die Rheinstrasse niveaufrei gemacht und alle Haltestellen mit neuen Zufahrten, Park&Ride- sowie Bike&Ride- Anlagen und Busvorfahrten ausgestattet werden. Im Rahmen des Ausbaus soll die gesamte Eisenbahnanlage zudem an die gesetzlichen Vorgaben Liechtensteins im Bereich Lärmschutz[21], Schutz vor nichtionisierender Strahlung[22] und Barrierefreiheit[23] angepasst werden. Für den Doppelspurausbau, die Haltestellenertüchtigung und die Strassenbaumassnahmen auf liechtensteini-

---

[20] Der Wechselkurs für die Umrechnung der Beträge mit Preisbasis 1. Januar 2019 wurde auf Beamtenebene (BMVIT, ÖBB, ABI) einvernehmlich auf Basis des Jahresmittelkurses CHF/EUR der Eidgenössischen Steuerverwaltung über die Jahre 2017/2018 mit 1 EUR = 1.13 CHF festgelegt.

[21] Lärmschutzverordnung (LSV) vom 14. Oktober 2008, LGBl. 2008 Nr. 253.

[22] Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) vom 9. Dezember 2008, LGBl. 2008 Nr. 325.

[23] Gesetz vom 25. Oktober 2006 über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BGIG), LGBl. 2006 Nr. 243.

schem Hoheitsgebiet ergaben sich Gesamtkosten von CHF 122.1 Mio. (ohne Mehrwertsteuer)[24].

Die Kosten für den Nahverkehrsausbau auf österreichischem Staatsgebiet und die Kosten für den Neubau der Rheinbrücke Schaan - Buchs inkl. aller Vorlandbrücken auf schweizerischer und liechtensteinischer Seite im Umfang von ca. CHF 75 Mio. (CHF 197 Mio. ./. CHF 122.1 Mio.) sind vom Infrastrukturbetreiber und Konzessionär, also den ÖBB zu tragen und werden von Liechtenstein nicht mitfinanziert.

Liechtensteins Hauptinteresse liegt in der Realisierung des Projekts im Hinblick auf den künftigen Nahverkehrsausbau in Form einer S-Bahn Liechtenstein. Die ÖBB ihrerseits würden ohne Kostenbeteiligung seitens Liechtensteins diesen Ausbau nicht realisieren. Entsprechend hat die Regierung bereits anlässlich des Abschlusses des Planungsvertrags im Jahr 2009 signalisiert, dass eine Kostenbeteiligung Liechtensteins für den Nahverkehrsausbau auf seinem Staatsgebiet grundsätzlich denkbar wäre.

Die ÖBB ihrerseits haben ein Interesse, im Rahmen des Streckenausbaus gleichzeitig fällige und absehbare Reinvestitionen zu tätigen und die Strecke auf den aktuellen Stand der Technik zu bringen. Weiter besteht das Interesse der ÖBB in der Aufrechterhaltung des Betriebs des Fernverkehrs auf der Strecke bzw. über diesen Streckenabschnitt.

Letztlich stehen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben im Bereich Lärmschutz, Schutz vor nichtionisierender Strahlung sowie der Behindertengleichstellung ohnehin Sanierungsmassnahmen an, welche aufgrund der Konzessionsurkunde vom

---

[24] Umrechnungskurs 1 Euro = 1.13 CHF.

13. Juni 1977[25] bzw. des Staatsvertrages vom 27. August 1870[26] vom Infrastrukturbetreiber (ÖBB-Infrastruktur AG) zu finanzieren sind.

Die aktualisierte und im April 2019 an die Ministerien übermittelte Zusammenstellung der Kosten für eine S-Bahn Liechtenstein mit Gesamtkosten von CHF 122.1 Mio. exkl. MwSt. für den Nahverkehrsausbau auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet (Doppelspurausbau, Haltestellen sowie begleitende Strassenausbauten) sowie einem fahrplanmässigen Railjet-Halt in Nendeln wurde von der Regierung mit Beschluss vom 18. Juni 2019 zur Kenntnis genommen. Im selben Beschluss wurde eine Verhandlungsdelegation aus Vertretern des Ministeriums für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport, des ABI sowie einem externen Experten eingesetzt und ein Verhandlungsmandat erteilt.

Grundlage für die weiteren Verhandlungen über einen möglichen Kostenverteilschlüssel bildete die aktualisierte Kostenermittlung mit Preisbasis 1. Januar 2019. Bei dieser Kostenermittlung wurden die Kosten in verschiedene Abschnitte, welche für den Nah- und Fernverkehr oder die Fahrplanstabilität nötig sind, sowie in die Elemente „Haltestellen“, „Unterführung Rheinstrasse“, „Gesetzeskonformität“ und „Grundstücke“ aufgeteilt.

Die Verhandlungen betreffend die Mitfinanzierung des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur auf liechtensteinischen Hoheitsgebiet im Hinblick auf die Realisierung einer S-Bahn Liechtenstein konnten im Dezember 2019 im Grundsatz abgeschlossen werden. In der Folge wurden Anfang des Jahres 2020 Verhandlungen betreffend weitere Themen in Zusammenhang mit der Umsetzung des S-

---

[25] Konzessionsurkunde für die Eisenbahn auf der Strecke der liechtensteinisch-österreichischen Staatsgrenze bei Schaanwald bis zur liechtensteinisch-schweizerischen Staatsgrenze bei Schaan vom 13. Juni 1977.

[26] Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, Bayern und der Schweiz über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs vom 27. August 1870.

Bahn-Projekts geführt. Zeitgleich wurde von Seiten Liechtensteins ein Entwurf für die künftige Konzession für die Strecke Feldkirch - Buchs ausgearbeitet und mit den ÖBB besprochen. Die Verhandlungen konnten im April 2020 erfolgreich abgeschlossen werden.

3.2 Zielsetzung der S-Bahn Liechtenstein

Mit dem Projekt S-Bahn Liechtenstein soll die vorhandene Eisenbahninfrastruktur so weit ausgebaut werden, dass ein leistungsfähiges und attraktives S-Bahn-Angebot für Liechtenstein mit Einbindung in das regionale Eisenbahnsystem im St. Galler und Vorarlberger Rheintal geschaffen werden kann. Im Rahmen des Projekts soll auch ein Fernverkehrshalt in Nendeln umgesetzt werden. Damit wird nach Überzeugung der Regierung der Lebens- und Wirtschaftsraum Liechtenstein langfristig gestärkt und eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gefördert.

Das Projekt zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass es in einem absehbaren Zeitraum und mit einem vertretbaren Mitteleinsatz realisierbar, als regionales Projekt mit dem Kanton St. Gallen und dem Land Vorarlberg abgestimmt und damit breit abgestützt ist und sich mit den laufenden Planungen und Bauvorhaben in Liechtenstein und den Nachbarregionen ergänzt. Zudem kann damit auch der internationale Anschluss Liechtensteins an das europäische Bahnnetz sichergestellt werden. Weiter stärkt das Projekt S-Bahn Liechtenstein den Verkehrsknoten Sargans und bildet die Grundlage für mögliche Zukunftslösungen im Liechtensteiner Oberland. Nicht zuletzt ist Liechtenstein auf einen leistungsstarken Zubringer aus der Region angewiesen, wenn weiterhin die Prämisse eines starken Wirtschaftsstandorts in Verbindung mit einer beschränkten Zuwanderung verfolgt wird.

Damit ein leistungsfähiges und attraktives S-Bahn-Angebot geschaffen werden kann, sollen die Haltestellen zwischen Feldkirch und Buchs modernisiert und ein Doppelspurabschnitt zwischen Tisis und Nendeln für zusätzliche Zugsbegegnungen errichtet werden. Integraler Bestandteil ist hierbei die Erschliessung der Haltestellen für Fussgänger und Fahrradfahrer, die Verknüpfung mit den Linienbussen sowie die Verankerung in den Ortsplanungen der Gemeinden, um strategische Ortsentwicklungen im direkten Nahbereich der Bahnhaltestellen zu ermöglichen und zu fördern.

Die S-Bahn Liechtenstein soll dabei der Groberschliessung dienen. Die Feinerschliessung soll demgegenüber mittels Bussen (Linienbusse und allenfalls Ortsbusse) sowie in Zukunft evtl. mit weiteren Möglichkeiten sichergestellt werden. Die Bahnhaltestellen in Schaanwald, Nendeln und Schaan-Vaduz sollen daher mit direkt an die Bahnhaltekanten angrenzenden oder nahe gelegenen Bushaltekanten ausgestattet werden, welche den Fahrgästen einen angenehmen und kurzen Umstieg von der Bahn in die Busse ermöglichen. Die Abstimmung Bahn-Bus bedingt auch ein angepasstes Buskonzept für Liechtenstein und die nähere Region. Dieses wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein gemeinsam mit der LIEmobil erarbeitet und liegt bereits vor.

Im Rahmen der Verhandlungen betreffend den Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch - Buchs im Hinblick auf eine S-Bahn Liechtenstein konnte zudem die schrittweise Einführung eines Fernverkehrshalts in Nendeln in den Planungen verbindlich hinterlegt werden. Somit könnten in naher Zukunft Fernverkehrszüge, welche zwischen Wien und Zürich verkehren, in Nendeln einen fahrplanmässigen Halt einlegen.

Nach der Umsetzung von weiteren sich bereits in der Planung befindlichen Infrastrukturoptimierungen auf österreichischem Staatsgebiet könnten mittelfristig praktisch alle Fernverkehrszüge (insbesondere Railjet-Züge) einen ordentlichen

Halt in Nendeln machen. Damit könnten die Fahrgäste künftig von Nendeln aus ohne Umsteigevorgang nach Innsbruck, Salzburg, Linz und Wien bzw. nach Zürich und wieder zurück gelangen. Das würde die Attraktivität der Eisenbahn, gerade auch für die Einwohner von Liechtenstein, enorm erhöhen und Eschen-Nendeln an das internationale Fernverkehrsnetz anbinden.

Mit der S-Bahn Liechtenstein und dem Fernverkehrshalt in Nendeln würde die Erreichbarkeit sowie die regionale und internationale Anbindung des Landes sichergestellt und verbessert. Die Bahnangebote dienen allen Einwohnern Liechtensteins und ermöglichen es ihnen, attraktiv von Liechtenstein aus, mit der Bahn zu den regionalen Zentren Sargans, Buchs, St. Gallen, Feldkirch, Bregenz und Bludenz sowie auch zu den internationalen Zentren wie Zürich, Salzburg, Wien und München etc. zu gelangen.

Das Angebot soll im Speziellen auch auf die Arbeitspendler von und nach Liechtenstein ausgerichtet werden. Bereits heute nutzen einige Pendler das bestehende Angebot auf der Schiene. Die Verbesserung der Haltestellen, die Einrichtung eines durchgängigen Taktes und die bessere Abstimmung auf das Busnetz mit einfachem Umstieg Bahn-Bus würden hierzu grosses Potenzial bieten.

Wie Beispiele im benachbarten Ausland eindrücklich zeigen, können mit dem Ausbau des Nahverkehrs auf der Schiene und speziell im Bereich der Haltestellen aufgrund der dadurch sichergestellten guten und direkten Erreichbarkeit in der Folge private Investitionen in mehrfacher Höhe der Kosten des Bahnausbaus ausgelöst werden. Es werden bei den Haltestellen äusserst attraktive Arbeitsplätze geschaffen, welche direkt per Bahn erreichbar sind. So hat das Beispiel der Glatttalbahn im Grossraum Zürich private Investitionen in einem Zeitraum von 15 Jahren (2001-2015) hervorgebracht. Gemäss Schätzungen sind diese 16-mal hö-

her als die Baukosten der Bahninfrastruktur ausgefallen. In einem Zeitraum von 2001-2020 erwartet man sogar das 25-fache Volumen.[27] Hier dürfte auch für Liechtenstein ein grosses Potenzial liegen, welches ein Wirtschaftswachstum ermöglicht, ohne die bestehende Strassenverkehrsinfrastruktur, welche immer mehr an ihre Leistungsgrenzen kommt, zusätzlich zu belasten.

3.3 Angebotskonzept

3.3.1 Angebotskonzept Bahn

Die Ausgestaltung der Infrastruktur richtet sich massgeblich nach den zugrunde gelegten Fahrplankonzepten. Da auf der Strecke Feldkirch - Buchs neben der geplanten S-Bahn Liechtenstein auch Fernverkehrs- und Güterzüge verkehren, erweist sich die Fahrplankonzeption auf diesem Streckenabschnitt als komplexes Zusammenwirken von zu berücksichtigender Infrastruktur, erforderlichen Fahrzeiten und Anschlussbedingungen. Der Fernverkehr Wien - Zürich (Railjet) ist aufgrund der Einbindung in das österreichische Knotensystem in Salzburg sowie in das schweizerische System in Zürich zeitlich eng eingespannt, weshalb dieser weiterhin zweistündlich im Bereich Nendeln kreuzen wird.

Nachdem die S-Bahn Liechtenstein ebenfalls halbstündlich in diesem Raum kreuzen würde, könnten diese vier Züge auch mit einem Doppelspurausbau nicht vollständig konfliktfrei geführt werden. Aufgrund dessen wurden die Fahrplankonzepte intensiv untersucht und mit allen beteiligten Partnern abgestimmt.

Das Angebotskonzept S-Bahn Liechtenstein sieht einen schrittweisen Ausbau des Angebots auf der Strecke Feldkirch - Buchs SG mit Anschlüssen in den Regionalverkehr (in Buchs in Richtung St. Gallen und Sargans-Chur bzw. Zürich, in Feld-

---

[27] Vgl. dazu http://www.glattalbahn-seitenblicke.ch/barrierefrei/tour/6 (besucht am 17. April 2020).

kirch in Richtung Bludenz und Bregenz-Lindau) vor. Dieses Angebot wurde bereits in einer Absichtserklärung vom 16. Juni 2008 zwischen dem Fürstentum Liechtenstein, dem Land Vorarlberg sowie dem Kanton St. Gallen vereinbart.

1. Schritt: Durchgehender Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt zu Hauptverkehrszeiten;

2. Schritt: Ausdehnung des Halbstundentaktes;

3. Schritt: Durchgehender Halbstundentakt.

Mit diesem Vorgehen kann das Angebot an die Nutzerbedürfnisse bzw. die Nachfrage schrittweise angepasst werden.

Im Rahmen der S-Bahn-Verhandlungen zwischen Liechtenstein, Österreich und den ÖBB in den Jahren 2019 und 2020 wurde auch das Fahrplanangebot nochmals im Detail untersucht und präzisiert. Mit der Realisierung des Projektes S-Bahn Liechtenstein könnte die Umsetzung des Fahrplans wie in Abbildung 5 dargestellt, ermöglicht werden. Dieser Fahrplan soll sicherstellen, dass in einem ersten Ausbauschritt zu den Pendlerspitzen morgens, mittags und abends ein Halbstundentakt im Nahverkehr realisierbar wird und zu einem späteren Zeitpunkt die Taktung verdichtet werden kann, sodass eine durchgängiger Halbstundentakt möglich wäre. Zudem wären einzelne Halte von Fernverkehrszügen in Nendeln möglich. Für eine deutliche Erhöhung der Anzahl der Halte in Nendeln sind zusätzliche Infrastrukturmassnahmen ausserhalb des Staatsgebiets von Liechtenstein notwendig. Österreich hat sich bereit erklärt, die infrastrukturellen Massnahmen auf österreichischem Staatsgebiet zur Ermöglichung der Erhöhung der Anzahl der Fernverkehrshalte in Nendeln bevorzugt zu berücksichtigen.

von Bregenz/Lindau	REX	REX	RJ	REX	REX	REX
	10:12	10:42	11:12	11:42	11:42	12:12
von Bludenz	REX	S	IC	RJ	RJ	REX
	10:15	10:29	11:13	11:42	11:42	12:15
Feldkirch	10:19	10:49	11:19	11:46	11:50	12:19
Altenstadt	10:22	10:52	11:22	|	|	12:22
Gisingen	10:24	10:54	11:24	|	|	12:24
Tosters	10:26	10:56	11:26	|	|	12:26
Schaanwald	10:30	11:00	11:30	|	12:00	12:30
Nendeln	10:32	11:02	11:32	11:57	12:02	12:32
Nendeln	10:33	11:03	11:33	11:59	12:03	12:33
Hilti	10:35	11:05	11:35	|	12:05	12:35
Schaan	10:38	11:08	11:38	|	12:08	12:38
Buchs	10:41	11:11	11:41	12:06	12:11	12:41
nach Sargans	:45	:15	:45	12:12	:15	:45
	RE	IR	RE	RJ	IR	RE
nach St.Margrethen	:44	:14	:44	:14	:14	:44
	IR	RE	IR	RE	RE	IR

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

Abbildung 5: Beispielhafter Fahrplan bei Führung des Fernverkehrs mit Wendezügen inklusive Halt in Nendeln (Musterstunde – z.B. vormittags).

Im Nahverkehr sollen im Endausbau zwischen Buchs und Feldkirch sieben Halte (Schaan-Vaduz, Schaan Forst, Nendeln, Schaanwald, Tosters, Gisingen und Altenstadt) im Halbstundentakt bedient werden. Im Fernverkehr soll die Einführung eines regelmässigen Halts in Nendeln schrittweise umgesetzt werden.

3.3.2 Abgestimmtes Angebotskonzept Bus

Mit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein soll auch das Liniennetz und der Fahrplan der LIEmobil angepasst bzw. neu konzipiert werden. Ziel ist es, an den Haltestellen Schaanwald, Nendeln und Schaan-Vaduz eine möglichst optimale Bus- und Bahn-Verknüpfung zu erreichen. Damit profitieren auch die ausserhalb des direkten Einzugsgebiets der S-Bahn liegenden Siedlungsgebiete vom neuen und verbesserten Bahnangebot. Konkret soll mit einem direkten Anschluss in Schaan in Richtung Vaduz und weiter die ÖV-Kette aufgewertet werden. In Nendeln würde die Umsteigemöglichkeit von und in Richtung Eschen, Bendern und Ruggell, in Schaanwald von und in Richtung Mauren und Schellenberg bestehen.

Das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein gibt für den grenzüberschreitenden Raum ein Zielkonzept für den öffentlichen Verkehr vor, welches sowohl die Entwicklung der S-Bahn als Kernangebot als auch die darauf ab-

gestimmten Buslinien vorschlägt. Ein entsprechendes neues, auf die S-Bahn abgestimmtes Buslinienkonzept wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms gemeinsam mit LIEmobil entwickelt und liegt im Grundsatz bereits vor.

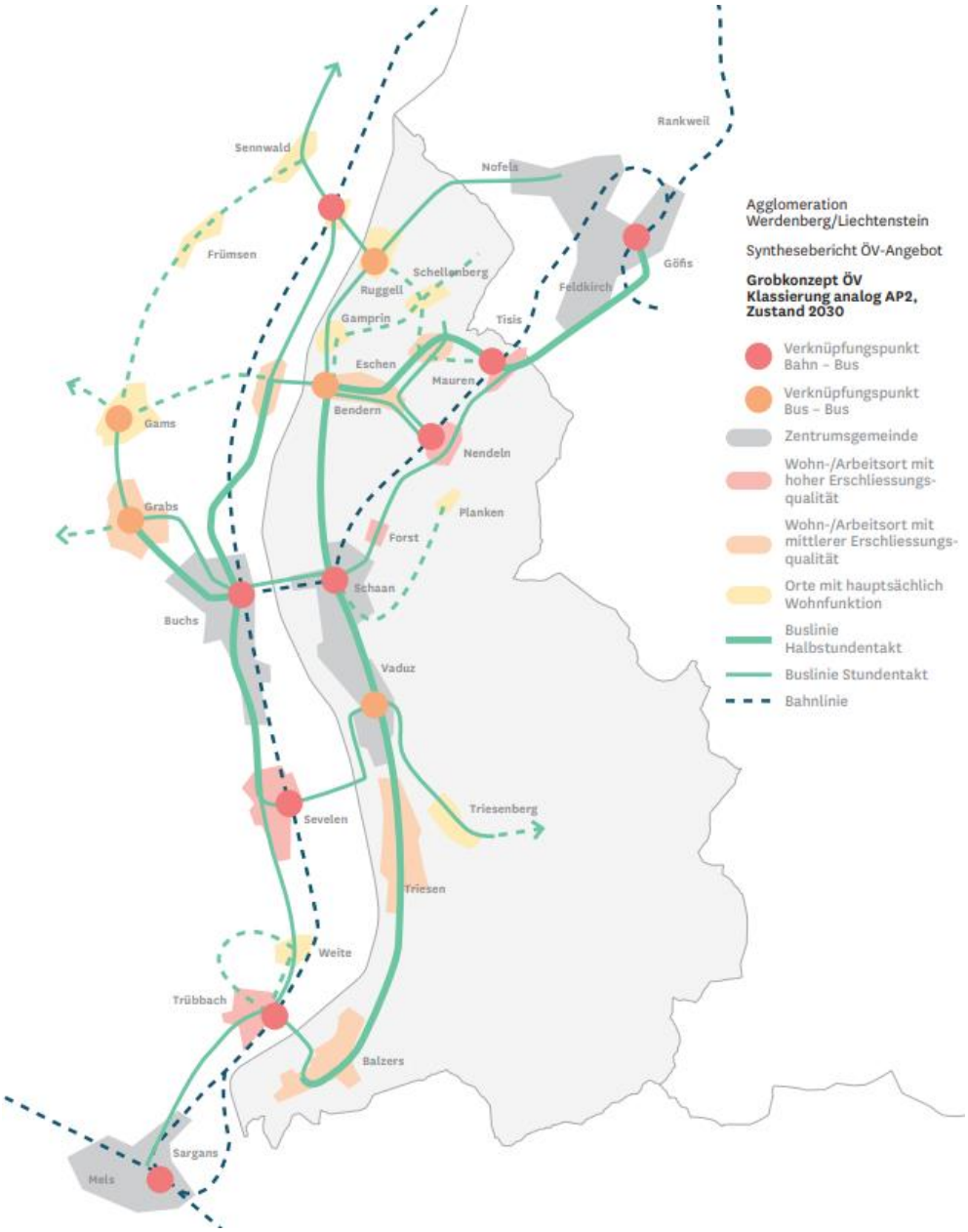

Abbildung 6: Zielkonzept öffentlicher Verkehr Zustand 2030 (Quelle: Mobilitätskonzept 2030; ÖV-Konzept Aggloprogramm 3. Generation, asa 2016, Beilagen 6).

Im Verkehrsdienstebericht 2019 - 2021[28] wurden dem Landtag das im öffentlichen Verkehr in dieser Zeitperiode bereitgestellte Angebot und die dafür durch den Staat zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel erläutert.

Die Regierung führte darin aus, dass Lösungsansätze wie die Bevorzugung des öffentlichen Linienbusverkehrs, die Gewährleistung der Fahrplanstabilität durch bauliche und betriebliche Massnahmen, die bessere Abstimmung der Fahrpläne aller Verkehrsbetriebe der Region, die Förderung intermodaler Transportketten, die Schaffung eines S-Bahn-Angebots mit der erforderlichen Schieneninfrastruktur sowie die Ausrichtung der Haltepunkte auf die bestehenden Aufkommensgebiete und Entwicklungsschwerpunkte verfolgt würden. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs bedinge eine konsequente Abstimmung und Integration der öffentlichen Verkehre in der Region. Dies erfolge durch die Verknüpfung der Angebote Bahn-Bahn, Bahn-Bus sowie Bus-Bus. Die Angebote würden an den regionalen Knotenpunkten durch durchgehende Tarife, grenzüberschreitende Angebote sowie regionale Fahrpläne und Mobilitätszentren abgestimmt.

Weiter wurde im Verkehrsdienstebericht ausgeführt, dass gemäss Beurteilung der LIEmobil das örtliche und zeitliche Fahrplanangebot bereits heute sehr gut und im Vergleich zu anderen regionalen Verkehren, beispielsweise im benachbarten Kanton St. Gallen, überdurchschnittlich vorhanden sei. Ein weiterer Ausbau des Angebots zu Randzeiten und in Randgebieten werde daher nach Ansicht der LIEmobil kaum mehr Fahrgäste bringen. Hingegen könnten schnellere Direktverbindungen zu Hauptverkehrszeiten und auch während des Tages mehr Fahrgäste ansprechen.

---

[28] Bericht und Antrag Nr. 46/2018 betreffend den Verkehrsdienstebericht 2019 - 2021.

3.4 Potenzial und Nutzen der S-Bahn Liechtenstein

3.4.1 Marktpotenzial

Bereits im Jahr 2006 wurde in einer ersten Machbarkeitsstudie das Marktpotenzial einer grenzüberschreitenden S-Bahn im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschätzt. Im Rahmen der Erarbeitung des Einreichprojekts zur S-Bahn FL.A.CH wurden im Jahr 2011 die Fahrgastpotenziale vertieft abgeklärt. Auf Schweizer Seite wurden – ausgehend vom beschlossenen Konzept mit zwei stündlichen Zugspaaren im St. Galler Rheintal und den Angebotsvorstellungen zu einer S-Bahn FL.A.CH – zusätzliche Angebotsausbauten, insbesondere zwischen Buchs und Sargans, geprüft. Gemäss Angaben der SBB wurden dabei der grenzquerende Verkehr aber nur zum Teil und die Änderung der Nachfrage infolge grösserer Anpassungen bei parallellaufenden Busangeboten überhaupt nicht berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund wurde im Auftrag des Landes Liechtenstein und des Amts für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen, ausgehend vom bestehenden Modell der Nachfrageermittlung aus dem Jahr 2006, die Marktpotenzialstudie auf das Jahr 2025 aktualisiert.[29] Dabei wurden ausgehend vom bestehenden Modell zur Nachfrageermittlung aus dem Jahr 2006 die Angaben zur Nachfrage, zum zukünftigen Angebot sowie zur Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung und im Speziellen die Siedlungspotenziale im direkten Einzugsbereich der Haltestellen vertieft betrachtet. Dort könnten insbesondere in den Gemeinden Mauren/Schaanwald, Eschen/Nendeln und Schaan bei einer auf die Ortsplanung abgestimmten entsprechenden Siedlungsentwicklungspolitik beachtliche Nachfragepotenziale für eine S-Bahn generiert werden.

---

[29] Studie „Aktualisierung Marktpotenzial S-Bahn FL.A.CH und Potenzialanalyse ausgewählter Marktsegmente Bahn im Abschnitt Buchs - Sargans“, Ernst Basler & Partner, 7. Juli 2011.

Die Basis, um das Marktpotenzial der S-Bahn bzw. die grenzquerende Nachfrage in den Regionalzügen im Abschnitt Buchs - Sargans ermitteln zu können, bildete die ermittelte Nachfrage an den Grenzquerschnitten im Regional- und Busverkehr. Ausgehend von den Nachfragedaten für 2010 und der Matrix von 2006 wurde eine aktualisierte Nachfragematrix erstellt. Für die Ermittlung der zukünftigen Nachfrage wurde unterschieden nach

a) Nachfrageentwicklung infolge Siedlungsentwicklung (exogenes Wachstum): Das Siedlungswachstum sowie Massnahmen zum Verkehrsmanagement führten zu einer Änderung der Nachfrage auch bei gleichbleibendem Angebot. Ausgehend von der erwarteten Siedlungsentwicklung wurde hierzu ein Hochrechnungsfaktor ermittelt; sowie

b) Nachfrageänderung infolge Angebotsänderung gegenüber aktuellem Zustand: Die Methodik zur Ermittlung der massnahmenabhängigen Nachfrage lehnte sich an das Verfahren der direkten Elastizitäten an, wobei hier auch Busverkehre mitberücksichtigt wurden.

Dabei wurden neben verschiedenen aufeinander aufbauenden Angebotskonzepten auch Szenarien bezüglich Siedlungsentwicklung und begleitenden Massnahmen untersucht. Abhängig von der weiteren Siedlungsentwicklung im Umfeld der künftigen S-Bahn Haltestellen sowie entsprechenden Massnahmen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement können gemäss dieser Studie im S-Bahn-Verkehr mittelfristig folgende Fahrgastzahlen erreicht werden:

Fahrgäste/Werktag in S-Bahn Liechtenstein	**Ist-Zustand 2010**	**Zielzustand 2015**	**Zielzustand 2025**
Ziel/Quelle in FL	520	2’300-3’100	3’400-4’500
- Grenzquerschnitt FL-A	560	1’900-2’500	2’700-3’400
- Grenzquerschnitt FL-CH	160	1’000-1’300	1’500-1’900
Transit		300	400

Abbildung 7: Fahrgastpotenzial S-Bahn Liechtenstein (Zielzustand 2015 = Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt in Pendlerspitzen, Zielzustand 2025 = durchgehender Halbstundentakt).

Die Studie kommt auf der Basis eines Vergleichs mit Auslastungen in der Schweiz zusammenfassend zum Schluss, dass vor dem Hintergrund der Nachfrage ein S-Bahn Angebot auf der Strecke Feldkirch - Buchs sehr wohl gerechtfertigt sei. So fordert beispielsweise der Kanton St. Gallen ein Minimum von 35 Einsteigern je Kurs. Die prognostizierte Nachfrage für eine S-Bahn Liechtenstein liegt deutlich über dieser Vorgabe, nachdem allein am Grenzquerschnitt Österreich - Liechtenstein schon im Zielzustand 2015 mit Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt in den Spitzenzeiten eine durchschnittliche Auslastung von 40 bis 50 Personen pro Zug erreicht würde. Hinzu kämen weitere Fahrgäste, welche das Angebot innerhalb Vorarlbergs oder Liechtensteins bzw. im Verkehr Schweiz - Liechtenstein nutzen würden sowie die Weiterentwicklung des Fahrplanangebots – durchgehender Halbstundentakt und allenfalls durchgehende Linien – in den folgenden Jahren.

Gemäss den Fahrgastzählungen der ÖBB wurde im Jahr 2017 eine durchschnittliche Auslastung von 48 Personen pro Zug erreicht, welche sich bis ins Jahr 2019

auf 60 Personen pro Zug erhöhte. Dies basierend auf dem bestehenden Angebot und ohne den Ausbau der Infrastruktur.[30]

3.4.2 Gesamtwirtschaftlicher Nutzen für Liechtenstein

Im Hinblick auf die Entscheidung zur Realisierung der S-Bahn in Liechtenstein wurde der gesamtwirtschaftliche Nutzen des länderüberreifenden Nahverkehrsprojekts im Jahr 2012 im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsrechnung[31] quantifiziert. Da es sich um ein länderübergreifendes Projekt handelt, ergeben sich Wirkungen in Liechtenstein, der Schweiz und Österreich. Zur Bestimmung des Nutzens für Liechtenstein, wurden die Wirkungen, welche einzig in Liechtenstein anfallen, separat identifiziert und quantifiziert. Dabei wurden Kosten und Nutzen aus zwei Blickwinkeln betrachtet.

Einerseits wurden die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen (der Standortnutzen) untersucht: Die S-Bahn würde die Erreichbarkeiten verbessern und die Standortattraktivität erhöhen. Damit entstünden bessere Wachstumsmöglichkeiten für bestehende Unternehmen oder es würde die Ansiedlung neuer Unternehmen begünstigt. Die Veränderung der Standortgunst wurde in der Untersuchung anhand der Veränderungen der Wertschöpfung und der Einnahmen der öffentlichen Hand dargestellt.

Andererseits würde auch ein verkehrswirtschaftlicher Nutzen (Nutzen für die Verkehrsteilnehmer) entstehen: Dies wären Reisezeit- und Komfortgewinne, welche zu wirtschaftlichen Nutzen führen würden, indem die Verkehrsteilnehmer schneller das gewünschte Ziel erreichen würden und dort wiederum zusätz-

---

30 Geschäftsbericht 2019 der LIEmobil basierend auf den Fahrgastzählungen der ÖBB.

31 Vgl. dazu http://www.regierung.li/files/attachments/Kosten_und_Nutzen_S_Bahn_FLACH_Schlussbericht_2011.pdf?t=635555421648177418 (besucht am 17. April 2020).

liche Aktivitäten ausüben könnten. Die Kosten und Nutzen der S-Bahn für Liechtenstein ergaben sich aus dem Vergleich eines Falls ohne S-Bahn (Referenzfall) mit einem Fall mit S-Bahn (durchgehender Halbstundentakt im Nahverkehr) mit Horizont 2025.

3.4.2.1 Regionalwirtschaftlicher Nutzen für den Lebensraum Liechtenstein

Die Entwicklung Liechtensteins im Jahre 2025 hin zu einem Siedlungsgebiet mit rund 41'000 Einwohnern und 44'000 Arbeitsplätzen[32] verlangt nach neuen Transportkapazitäten im Verkehrssystem. Mit der S-Bahn Liechtenstein könnte ein wichtiger Teil davon abgedeckt werden, wobei die Eingriffe in Landschaft, Ortsbild und Umwelt aufgrund der Tatsache, dass es sich lediglich um die Ergänzung einer bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur handelt, verhältnismässig klein bleiben würden. Mit der Modernisierung der Haltestellen würden neue öffentliche Räume entstehen, welche die Ortsentwicklung in den Gemeinden unterstützen und Impulse setzen könnten.

3.4.2.1.1 Siedlungsentwicklung

Mit der S-Bahn Liechtenstein könnten die von den Gemeinden und dem Land Liechtenstein in ihren jeweiligen Richtplanungen definierten Siedlungsentwicklungsgebiete zielgerichtet erschlossen werden. Mit der Verschiebung der Haltestelle Schaanwald in das Industriegebiet Mauren/Schaanwald würden das dortige Potenzial und die zwischenzeitlich beschlossene Erweiterung des Industriegebiets direkt erschlossen.

---

[32] Bevölkerungsszenarien für Liechtenstein, Zeitraum 2015-2050, Amt für Statistik, Szenario Trend.

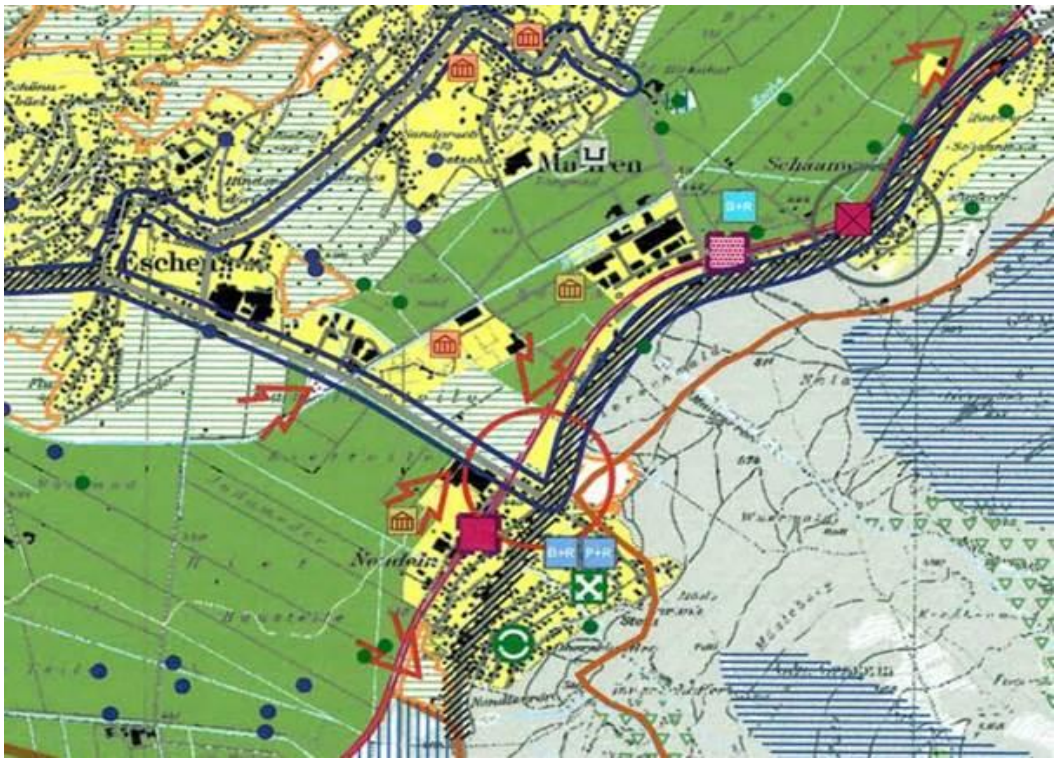

Abbildung 8: Auszug Landesrichtplan 2011 – Bereich Nendeln - Eschen (Quelle: ABI).

Mit der neuen, versetzten Lage der Haltestelle Nendeln, der Umlegung und Niveaufreimachung der Rheinstrasse Nendeln-Eschen und damit der Entlastung der Engelkreuzung, würde die in Nendeln seit langem angedachte und gewünschte Zentrumsentwicklung ermöglicht. Gleichzeitig würden die Rheinstrasse von der Engelkreuzung bis zur Bahn sowie die Quartierstrassen, vor allem die Bahnstrasse, komplett vom Fremdverkehr entlastet.

In Schaan sieht die Richtplanung für das Gewerbegebiet Forst eine Erweiterung vor. Mit dem Innovationszentrum der Hilti AG und dem Neubau des Feuerwehrdepots wurden hier erste Projekte realisiert. Mit der Optimierung der Haltestelle „Schaan Forst“ könnten dieses Gebiet und die dort noch entstehenden Arbeitsplätze optimal erschlossen werden.

Schliesslich könnte auch die im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein aufgezeigte und angedachte Verdichtung um das Bahnhofsgebiet

von Schaan durch die Aufwertung der Haltestelle Schaan-Vaduz unterstützt und die dort neu entstehenden Wohn- und Arbeitsplätze direkt und nah an das übergeordnete ÖV Netz angeschlossen werden.

3.4.2.1.2 Voraussetzung weiterer Entwicklung

Die Erschliessung des Raums Vaduz-Triesen-Balzers erfolgt im Angebotskonzept S-Bahn Liechtenstein durch eine Busanbindung an die nächstgelegenen Bahnhaltestellen in Schaan, Sevelen oder Trübbach/Sargans. Mit kurzen Fahrzeiten zwischen Schaan Bahnhof und Vaduz Post, sowie zwischen Vaduz Post und Sevelen Bahnhof und zwischen Trübbach Bahnhof und Balzers sind diese Gemeinden mit relativ kurzen Busfahrzeiten an das Bahnnetz angeschlossen. Damit profitieren auch die Oberländer Gemeinden von einer besseren und schnelleren Erschliessung.

Von verschiedenen Interessensvertretern wird immer wieder die Führung einer Bahnstrecke von Schaan nach Vaduz, Triesen und Balzers mit Einbindung in das schweizerische Eisenbahnnetz vorgeschlagen. Zwingende Voraussetzung für diese Idee ist dabei die Realisierung des Projekts S-Bahn Liechtenstein.

3.4.2.2 Verkehrswirtschaftlicher Nutzen

3.4.2.2.1 Fahrzeitverkürzung

Nachdem die S-Bahn im Vergleich zum Linienbus aufgrund ihres Eigentrassees ohne Staurisiko pünktlicher verkehren kann, würden in der Summe deutliche Reisezeitgewinne resultieren. In nachstehender Abbildung sind beispielhaft Reisezeiten für einige Relationen mit Vergleich von S-Bahn Liechtenstein, Linienbus und PKW aufgeführt.

Fahrzeit	**Linienbus**	**PKW**	**S-Bahn Liechtenstein**
Schaanwald-Sargans	61 Min.	27 Min	**29 Min.**
Nendeln-Sargans	51 Min.	24 Min.	**27 Min.**
Schaan-Bludenz	61 Min.	36 Min.	**38 Min.**
Sevelen-Schaan Forst	30 Min.	12 Min.	**18 Min.**

Abbildung 9: Reisezeitvergleich S-Bahn Liechtenstein, Linienbus und PKW (2010 – Zielkonzept 2015) ohne Fusswege von/zu Haltestelle bzw. Parkplatz.

Die S-Bahn kann damit ähnliche Reisezeiten wie ein PKW erreichen, mit dem Vorteil, dass die Fahrzeiten ohne das Staurisiko über den Tag, selbst zu Spitzenzeiten auf der Strasse, immer gleich sind und damit eine hohe Zuverlässigkeit garantiert werden kann. Gerade auch in Richtung Chur und Zürich würden die Reisezeiten mit der S-Bahn Liechtenstein gegenüber dem Linienbus deutlich verkürzt werden.

3.4.2.2.2 Leistungsfähigkeit

Das liechtensteinische Strassensystem gelangt werktags zu den Tagesspitzenzeiten am Morgen und Abend regelmässig an die Kapazitätsgrenze. Vor allem die Knoten in Bendern und die Rheinübergänge in Bendern und in Vaduz, aber auch der Grenzübergang in Schaanwald und die Zollstrasse Schaan sind zu den Hauptverkehrszeiten stauanfällig. Mit dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und der Realisierung des Angebots einer S-Bahn Liechtenstein stünde ein vom Strassenverkehr unabhängiges Verkehrsmittel mit einer hohen Kapazität zur Verfügung. In folgender Abbildung sind die Kapazitäten als maximal beförderbare Personen pro Stunde und Richtung aufgeführt:

Fahrzeug	Kapazität pro Fz.	Frequenz	Kapazität pro Richtung
PKW	4 Personen/PKW	1’200 PKW/h	4’800 Personen/h
Linienbus	55 Sitzplätze und 80 Stehplätze	10-Minuten-Takt	810 Personen/h
S-Bahn	450 Sitzplätze und 500 Stehplätze	30-Minuten-Takt	1’900 Personen/h

Abbildung 10: Kapazität pro Richtung und Stunde je Verkehrsmittel (PKW, Linienbus, S-Bahn).

Die S-Bahn könnte damit auf dem kritischen Korridor Buchs-Schaan-Nendeln-Schaanwald-Feldkirch mit einem ½-Stunden-Takt eine vergleichsweise hohe Beförderungsleistung erreichen. Berücksichtigt man beim PKW nicht die theoretische Kapazität mit durchschnittlich 4 Personen pro PKW, sondern den effektiven, durchschnittlichen Besetzungsgrad von maximal 1.1 Personen pro PKW ergibt sich für die PKW eine Beförderungsleistung von 1'320 Personen pro Stunde.

Unter dieser Voraussetzung könnte die S-Bahn bei voller Besetzung der Züge pro Stunde rund einen Drittel mehr Personen transportieren als eine voll ausgelastete Strasse mit PKW bei einem Besetzungsgrad von 1.1 Personen je Fahrzeug. Im Vergleich zum Linienbus würden die S-Bahn-Züge von den Fahrgästen als attraktiver eingeschätzt, da sie ruhiger, schneller und fahrplanstabiler verkehren.[33]

3.4.2.2.3 Entlastung Strassennetz

Das liechtensteinische Hauptstrassennetz kommt aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums und des hohen erwarteten Beschäftigungswachstums

[33] Bericht und Antrag Nr. 101/2011 betreffend Information über das Projekt „S-Bahn FL.A.CH“, S. 24.

zunehmend an die Kapazitätsgrenze. Um das weitere Verkehrswachstum bewältigen zu können, werden Massnahmen zur Kapazitätserweiterung im Gesamtsystem, wie auch im Mobilitätskonzept 2030 aufgezeigt, immer dringlicher. Die Verkehrsüberlastungen und die damit zusammenhängenden Behinderungen betreffen vor allem auch den strassengebundenen Linienverkehr der LIEmobil. Mit der S-Bahn Liechtenstein könnte auf den kritischen Korridoren Schaanwald-Nendeln-Eschen und Buchs-Schaan-Nendeln eine attraktive Alternative angeboten werden. Wenn das kombinierte Bus-Bahn-Angebot mit Umstieg in Schaan, wie prognostiziert, angenommen würde, dann fände auch auf dem Korridor Schaan-Vaduz-Triesen-Balzers eine merkliche Entlastung statt. Damit würde die S-Bahn Liechtenstein letztlich allen Verkehrsteilnehmern nützen, auch denjenigen, die nicht auf dieses Angebot umsteigen würden.

3.4.3 Monetäre Bewertung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens

Schliesslich wurden im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsanalyse der Standortnutzen sowie die verkehrswirtschaftlichen Kosten/Nutzen bewertet.[34]

Die S-Bahn Liechtenstein würde die Standortattraktivität Liechtensteins aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit massgeblich erhöhen. Als ein Effekt ist mit zusätzlichen Arbeitsplätzen in Liechtenstein, welche sonst ausserhalb des Landes entstehen würden, verbunden mit zusätzlichen Pendlern auf der Bahn zu rechnen. Damit verbunden wären zudem eine zusätzliche Wertschöpfung bzw. BIP-Effekte sowie Steuern und Sozialabgaben für Liechtenstein. Zudem würden zusätzliche Pendler dazu führen, dass diese Personen einen Teil ihrer Ausgaben für den täglichen Bedarf an den Zielort ihrer Fahrt verlagern würden. Auch daraus können weitere Wertschöpfungseffekte entstehen.

---

[34] Vgl. dazu den Bericht „Gesamtwirtschaftliche Nutzen einer S-Bahn FL.A.CH für das Fürstentum Liechtenstein“, Ernst Basler und Partner vom 5. April 2012.

Im Ergebnis kommt die Wirtschaftlichkeitsanalyse zum Schluss, dass mit der S-Bahn Liechtenstein ein Wachstumsimpuls verbunden wäre, welcher das BIP des Fürstentums Liechtenstein um ca. CHF 20 Mio. pro Jahr anheben würde. Dies würde einen jährlich wiederkehrenden Nutzen darstellen.

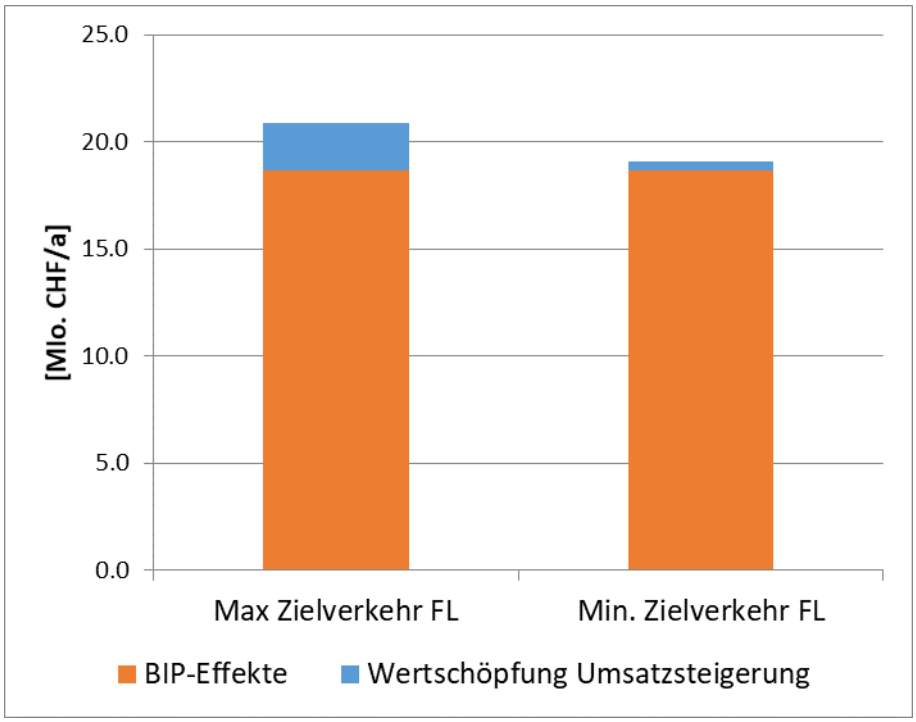

Abbildung 11: BIP-Effekte und zusätzliche Wertschöpfung durch die S-Bahn Liechtenstein.

Wie bereits erwähnt, würden durch die zusätzlichen Pendler zusätzliche Sozialabgaben und Steuereinnahmen generiert. Die zusätzlichen Ausgaben für den täglichen Bedarf sowie die neu verkauften Abonnemente und Billette für den öffentlichen Verkehr brächten auch zusätzliche Mehrwertsteuereinnahmen. Auf der anderen Seite würden aufgrund einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene die Einnahmen aus der Treibstoffsteuer sinken.

Die Autoren der Wirtschaftlichkeitsanalyse kommen zum Schluss, dass in Summe jährlich mit zusätzlichen Einnahmen durch Steuern und Sozialabgaben für das Fürstentum Liechtenstein durch die S-Bahn in der Höhe von ca. CHF 600‘000 gerechnet werden könnte.

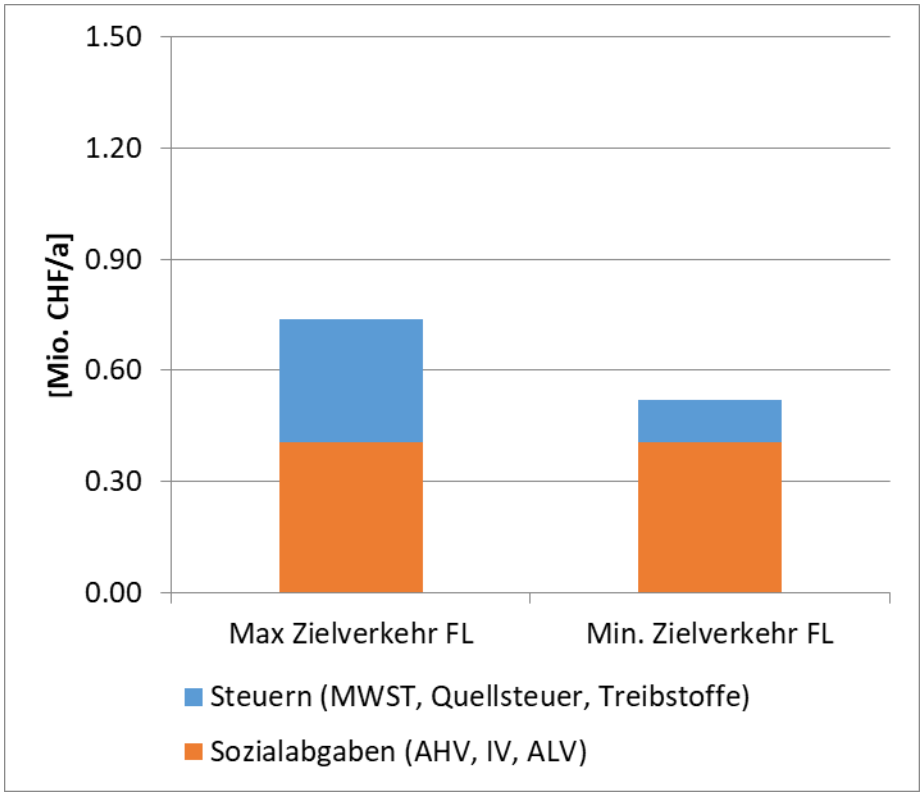

Abbildung 12: Effekte bei Steuern und Sozialabgaben durch die S-Bahn Liechtenstein.

Der verkehrswirtschaftliche Nutzen[35] wurde gemäss dem schweizerischen Verfahren zur Bewertung von Bahnprojekten (NIBA) ermittelt.[36] Dieses Verfahren erfasst alle Auswirkungen des Projekts, also sowohl die Verkehrsnachfrage wie auch die Kosten des Betriebs der Züge. Dabei werden durchschnittliche jährliche Beträge ausgewiesen.

Als Nutzen werden die Reisezeitgewinne für die Pendler durch die schnelleren, häufigeren und komfortablen Verbindungen, die Einsparungen beim Personenwagen durch den Umstieg auf den ÖV, verbunden mit besseren Arbeitsplatzgele-

---

35 Vgl. dazu den Bericht „Gesamtwirtschaftliche Nutzen einer S-Bahn FL.A.CH für das Fürstentum Liechtenstein“, Ernst Basler und Partner, 5. April 2012.

36 Vgl. dazu https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/leitfaeden/eisenbahn/niba-leitfaden.pdf.download.pdf/niba-leitfaden.pdf (besucht am 17. April 2020).

genheiten sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit berücksichtigt. Bei den Kosten sind primär die Investitionen für die Infrastrukturausbauten sowie den Betrieb der S-Bahn eingeflossen.

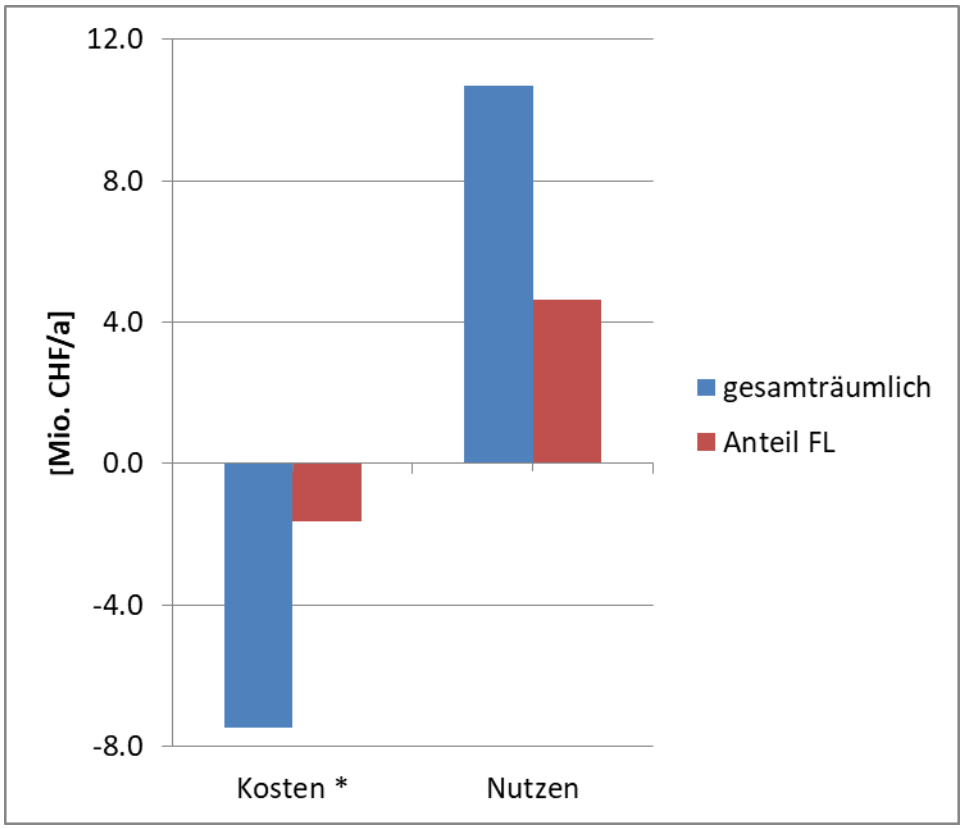

Abbildung 13: Monetäre Bewertung des verkehrswirtschaftlichen Nutzens der S-Bahn nach NIBA.

Zusammengefasst würden die Liechtenstein zurechenbaren verkehrlichen Nutzen die jährlichen Kosten mit CHF 550‘000[37] deutlich übertreffen. Dies stellt im Vergleich mit Bahnprojekten gemäss dem strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) des schweizerischen Bundes einen hohen Wert dar.

[37] Vgl. dazu Bericht „Gesamtwirtschaftliche Nutzen einer S-Bahn FL.A.CH für das Fürstentum Liechtenstein“, Ernst Basler und Partner vom 5. April 2012.

3.5 Internationale und regionale Einbettung

Sowohl in der Schweiz als auch in Österreich werden grosse Anstrengungen unternommen und hohe finanzielle Mittel eingesetzt, um die Bahninfrastrukturen auszubauen. Österreich investiert gemäss dem von der Regierung genehmigten Rahmenplan 2018-2023[38] mit Blick auf das Zielnetz 2025+ im Zeitraum von 2018 bis 2023 insgesamt EUR 13.9 Mrd. in den Bahnausbau. In der Schweiz wurden mit dem Programm „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) sowie den Projekten zum Anschluss der Ost- und Westschweiz an den europäischen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsverkehr Projekte von über CHF 5.4 Mrd. freigegeben. Im Rahmen des Ausbauschritts 2025 (STEP AS 2025) werden weitere Projekte im Umfang von CHF 6.4 Mrd. realisiert.[39]

3.5.1 Trilateraler Lenkungsausschuss Bahn

Wie ausgeführt, wurde im Jahr 2007 im Rahmen einer trilateralen Regierungsvereinbarung ein regelmässiger Informationsaustausch zur Koordination der Entwicklungsprogramme für die Eisenbahninfrastruktur sowie zu organisatorischen, rechtlichen und technischen Fragen vereinbart. Zur Umsetzung der in dieser Regierungsvereinbarung festgelegten Massnahmen wurde ein trilateraler Lenkungsausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien (Liechtenstein, Österreich, Schweiz) eingerichtet, welcher mindestens einmal im Jahr zusammentrifft.

Neben den oben beschriebenen Tätigkeiten des Lenkungsausschusses im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Liechtenstein und dem Projekt einer S-Bahn Liechtenstein werden im Lenkungsausschuss weitere

---

38 https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:0c33c101-dca1-4300-90c4-811f677819a6/Rahmenplan_oebb_2018-2023.pdf (besucht am 17. April 2020).

39 https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/nationale-programme/step-as-2025.html (besucht am 17. April 2020).

Themen, welche die internationalen Achsen betreffen, die im Bereich des Dreiländerecks verkehren, erörtert. Dies betrifft im Wesentlichen die Strecken Zürich-Bregenz-Lindau-München und den Arlberg-Korridor Zürich-Buchs-Feldkirch-Innsbruck-Wien.

3.5.1.1 Achse Zürich-Bregenz-Lindau-München und zukünftiger grenzüberschreitender Regionalverkehr St. Gallen-St. Margrethen-Bregenz-Lindau

Der geplante Ausbau des auf österreichischem Staatsgebiet liegenden Streckenabschnittes Lustenau-Lauterach wird rund EUR 97 Mio. kosten. Unter anderem soll der Streckenabschnitt Hard-Lauterach zweigleisig ausgebaut werden, um eine Begegnung zwischen Nah- und Fernverkehr in diesem Abschnitt zu ermöglichen. Zeitgleich wird eine neue Haltestelle Lauterach-West errichtet und die Haltestelle Hard-Fussach umgebaut. Dadurch wird es den ÖBB auch möglich sein, den Personenverkehr über die Südschleife von Lustenau nach Dornbirn zu führen. Die rechtskräftigen Entscheide zur eisenbahnrechtlichen Baubewilligung und der Umweltverträglichkeitsprüfung liegen vor. Die Fertigstellung ist für Dezember 2021 vorgesehen. Die in diesem Rahmen geplante (internationale) Streckensperre für diesen Abschnitt wird voraussichtlich im Sommer 2020 erfolgen.

3.5.1.2 Arlberg-Korridor Zürich-Buchs-Feldkirch-Innsbruck-Wien

Im Jahr 2018 fanden bereits grössere Instandhaltungs- und Reinvestitionsarbeiten entlang der Arlbergstrecke statt. Aufgrund der engen Radien kommt es zu einer starken Beanspruchung der Infrastruktur. Ziel der Massnahmen ist eine Arlbergstrecke ohne sogenannte Langsamfahrstellen bis im Jahr 2021 zu schaffen. Entlang der gesamten Strecke wurden 2018 die Gerinne-Durchlässe erneuert, Gleis- und Weichen-Neuanlagen erstellt, Brücken saniert sowie Brücken- und

Tunnelinspektionen durchgeführt. Dadurch konnten bereits einige Langsamfahrstellen beseitigt werden.

3.5.2 Bodan-Rail 2020[40] für den Grossraum Bodensee

Mit dem Ziel, den internationalen grenzüberschreitenden Schienenverkehr im Bodenseeraum zu verbessern, haben die Bodenseeanrainerländer, inkl. Liechtenstein als Mitglied der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK), die Regionalverbände und verschiedene Städte im Rahmen der INTERREG II Gemeinschaftsinitiative im Jahr 1999 mehrere Gutachter beauftragt, Instrumente für eine kohärente Verkehrspolitik im schienengebundenen Personenverkehr im Bodenseeraum als einheitliche Planungsregion zu entwickeln. Das Ergebnis war das im September 2001 vorgestellte „Konzept Bodan-Rail 2020“. Teil des gemeinsam erarbeiteten und verabschiedeten Konzepts ist unter anderem auch die über Liechtenstein führende halbstündliche S-Bahn-Verbindung Feldkirch-Buchs.

---

[40] Vgl. dazu https://www.bodenseekonferenz.org/bodan-rail (besucht am 17. April 2020).

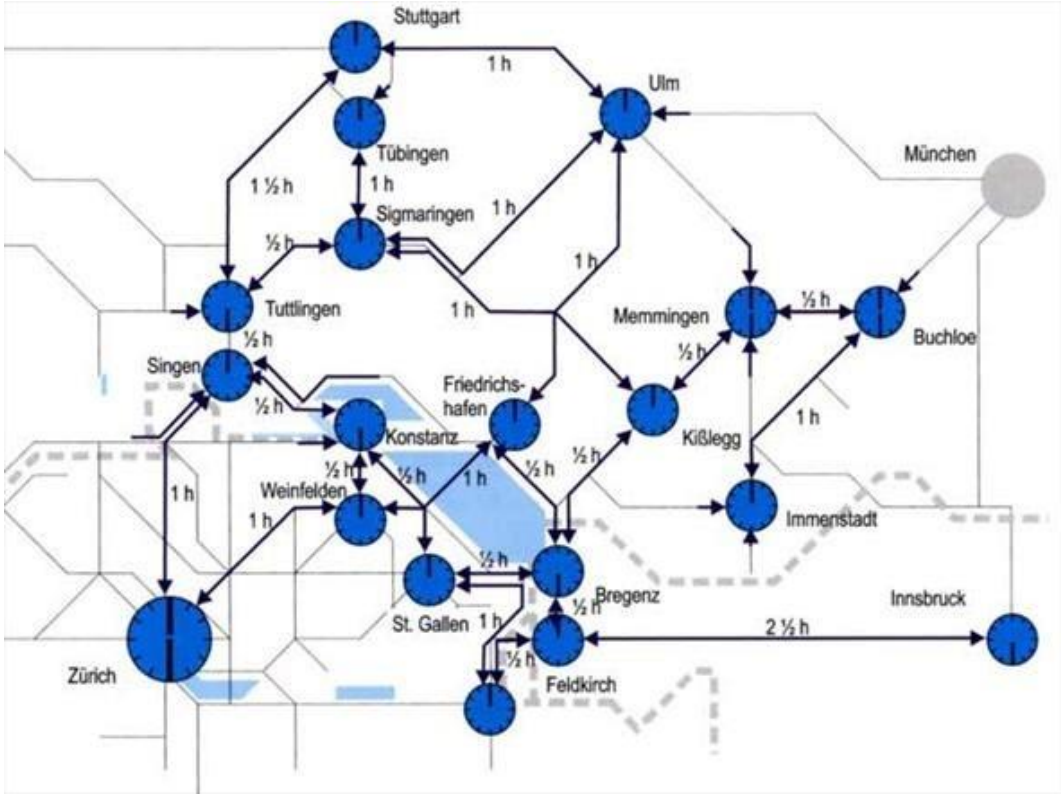

Abbildung 14:
Konzeptplan Bodan Rail 2020.

Der Ständige Ausschuss der IBK hat auf Vorschlag der Kommission Verkehr im November 2009 beschlossen, im Jahr 2010 nach Ablauf der ersten Hälfte des Konzeptzeitraums, das Konzept „Bodan-Rail 2020“ zu evaluieren. Ziel war es, festzustellen, inwieweit die damaligen Planungsvorstellungen umgesetzt worden waren und welche Zukunftsperspektiven bestehen.

In Bezug auf die im Konzept vorgesehene S-Bahn Liechtenstein wurde dabei festgehalten, dass das in Bodan-Rail vorgeschlagene Angebot im grenzüberschreitenden Nahverkehr weitestgehend noch nicht umgesetzt wurde. Allerdings wurde konstatiert, dass eine Umsetzung der Vorschläge in Bodan-Rail erkennbar angestrebt (z.B. S-Bahn „FL.-A.-CH.“; S-Bahn St. Gallen-Bregenz) werde.

3.5.3 Bahnausbauten in der Schweiz: S-Bahn St.Gallen / Ausbauschritte STEP 2025 und 2035[41]

Im Kanton St. Gallen wurden vor wenigen Jahren die Knoten St. Gallen und Sargans ausgebaut und mit Inbetriebnahme der S-Bahn St. Gallen beim Fahrplanwechsel im Dezember 2013 der Halbstundentakt im ganzen Kantonsgebiet eingeführt. Die Gesamtkosten für die Infrastrukturausbauten betrugen rund CHF 200 Mio. Seit dem Jahr 2013 bedient neben dem schnellen Regionalverkehr (REX) stündlich auch die S-Bahn S4 die Strecke St. Gallen - Sargans. Der auch für Liechtenstein wichtige Knoten Buchs bietet damit nun ein halbstündliches Angebot auf der Schiene. Für diese Angebotsverbesserung wurden im Bahnhof Sargans sowie zwischen Neugrüt und Rüthi die Publikums- und Gleisanlagen ausgebaut sowie der Bahnhof Au (SG) zur Kreuzungsstation umgebaut. Hierfür wurden rund CHF 70 Mio. investiert.

Die S-Bahn St. Gallen wird, basierend auf der künftigen Fahrplanstruktur, weiter ausgebaut. Im Rahmen des nächsten Ausbauschritts im Rheintal wird die Strecke zwischen Sevelen und Buchs sowie im Bereich Oberriet zu einer Doppelspur ausgebaut. Zudem wird unter anderem der Bahnhof Rüthi ausgebaut. Beim Bahnhof Sevelen wird der Perron verlängert, damit längere Züge mit mehr Sitzplätzen halten können, und in Trübbach wird eine neue Haltestelle realisiert.[42] Für die Region Rheintal/Werdenberg ist ab dem Fahrplan 2025 eine zweite Schnellverbindung St. Gallen - Sargans (Halbstundentakt REX nach Infrastrukturausbau) und

---

[41] Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI); Ausbauschritte (AS) 2025 und 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP); Bundesamt für Verkehr (BAV).

[42] https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-zuerich-ostschweiz/doppelspurausbau-im-rheintal.html (besucht am 17. April 2020).

die Anpassung der S-Bahn Altstätten-Sargans mit neuem Halt in Trübbach und Intercity-Anschluss in Sargans vorgesehen.[43]

Abbildung 15: Angebotskonzept S-Bahn St. Gallen (Quelle: Ostwind Liniennetz S-Bahn St. Gallen 2016).

43 https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/planung-oev-angebote/aktuelle-bahnplanung/s-bahn-kanton-st-gallen.html (besucht am 17. April 2020).

Ausbauschritte STEP 2025 und 2035

Der Ausbauschritt 2025 des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP AS 2025) sieht mehrere Infrastrukturmassnahmen auf der Strecke Sargans-Buchs-Altstätten vor. Dazu gehören der Doppelspurausbau zwischen Sevelen und Buchs (4 km), in Buchs Nord (0.9 km) sowie zwischen Oberriet und Oberriet Nord (2.1 km), die Erneuerung der Einfahrt in den Regionalbahnhof Buchs und der Ausbau der Haltestelle Rüthi zur Kreuzungsstation. Zudem soll der Bahnhof Trübbach durch eine neu zu erstellende Haltestelle „Fährhütte“ – mit Anschluss an den Busverkehr von/nach Balzers – ersetzt werden. Die SBB rechnen für die Realisierung des Projekts mit Gesamtkosten von rund CHF 220 Mio. sowie einer Inbetriebnahme der Doppelspur und somit der Einführung des IR-Halbstundentaktes zwischen St. Gallen und Sargans ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024. Die Finanzierung des Projekts erfolgt über den Ausbauschritt 2025 des Bundes. Im darauffolgenden Ausbauschritt 2035 sind vorerst keine weiteren Infrastrukturmassnahmen im Rheintal vorgesehen.

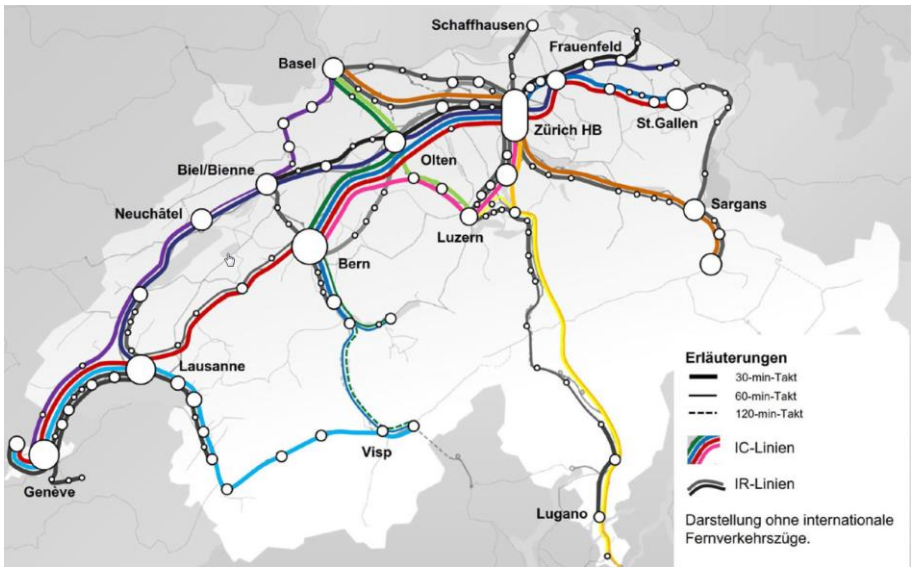

Abbildung 16: Übersichtsplan STEP 2035.[44]

[44] Schweizerische Bundesbahnen SBB.

Angebotsseitig ist ab dem Fahrplan 2025 die Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr (IR/RE mit Halten in St. Margrethen, Heerbrugg, Altstätten, Buchs und Sargans) geplant. Die S-Bahn (Linie S4) soll nach wie vor im Stundentakt verkehren und alle Stationen bedienen. Die Planungsregion Ostschweiz hat den Wunsch nach einer Taktverdichtung der S-Bahn bereits angemeldet. Dadurch erhöhen sich die Umsteigemöglichkeiten zwischen der S-Bahn und den grenzüberschreitenden Buslinien der LIEmobil in Trübbach-Fährhütte, Sevelen, Buchs und Salez-Sennwald. Zudem gibt es Bestrebungen, auch den Bahnhof Haag in Zukunft wieder zu bedienen. Dies ist in der Planung bis 2035 seitens der SBB jedoch noch nicht vorgesehen.

3.5.4 Bahnausbauten in Österreich: Rahmenplan / S-Bahn Vorarlberg

Österreich investiert gemäss dem Rahmenplan 2018-2023[45] mit Blick auf das Zielnetz 2025+ im Zeitraum bis 2023 insgesamt EUR 13.9 Mrd. in den Bahnausbau.

[45] https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:0c33c101-dca1-4300-90c4-811f677819a6/Rahmenplan_oebb_2018-2023.pdf (besucht am 17. April 2020).

Maßnahmen um mehr Menschen für die Bahn zu begeistern

Infrastrukturprojekte ÖBB Rahmenplan 2018–2023

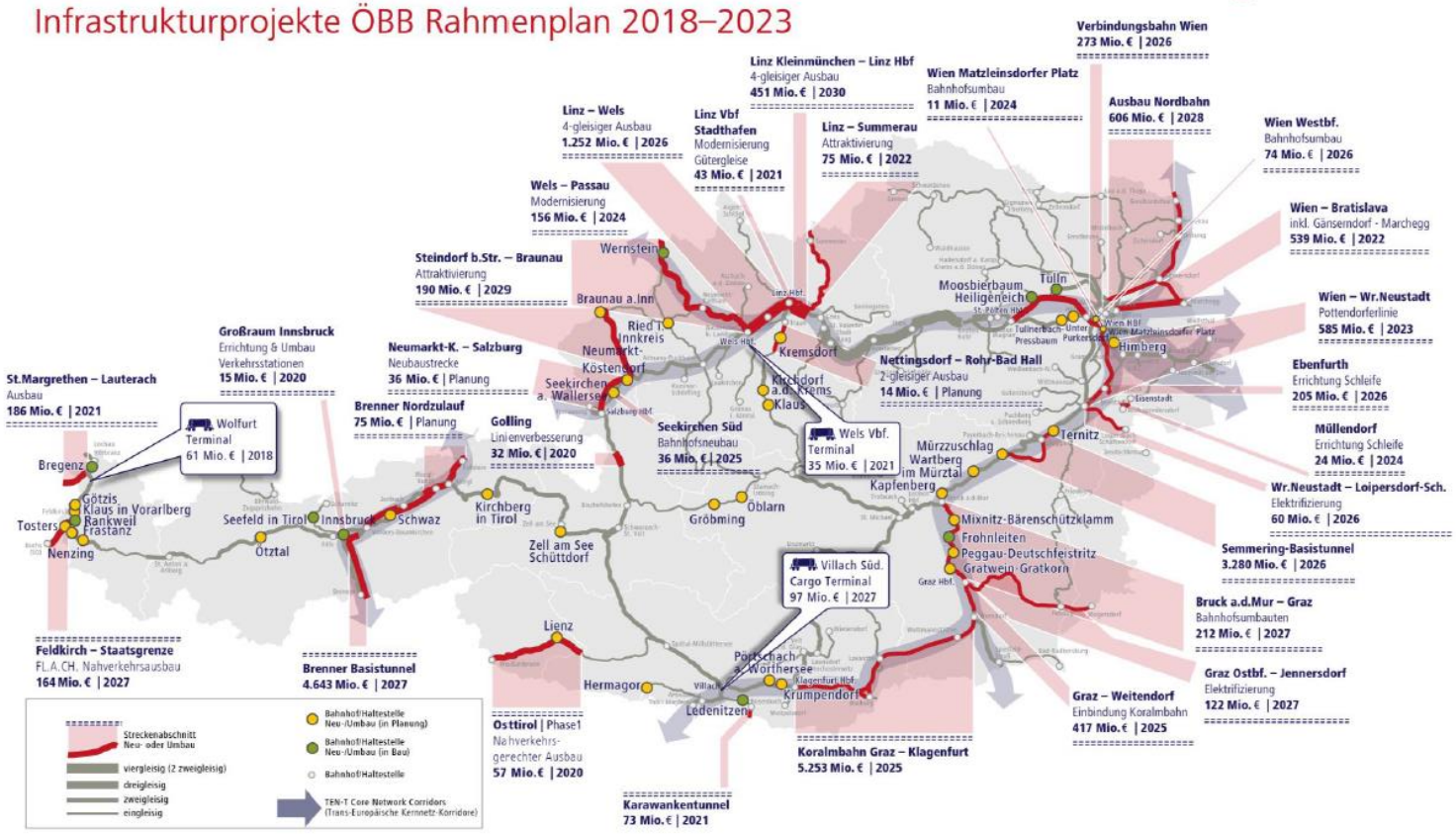

Abbildung 17: Massnahmenübersicht Rahmenplan 2018-2023.[46]

Teil des Rahmenplans ist unter anderem auch die Ertüchtigung der Strecke zwischen Feldkirch und Buchs sowie der Nahverkehrsausbau auf dieser Strecke.

S-Bahn Vorarlberg

Die S-Bahn Vorarlberg verkehrt zwischen Bregenz und Bludenz im 30-Minuten-Takt (mit Verdichtung zu einem 15-Minuten-Takt zu Spitzenzeiten). Ergänzend dazu fährt der schnelle Regionalverkehr (REX) im Stundentakt mit einer Verdichtung zu einem 30-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten.

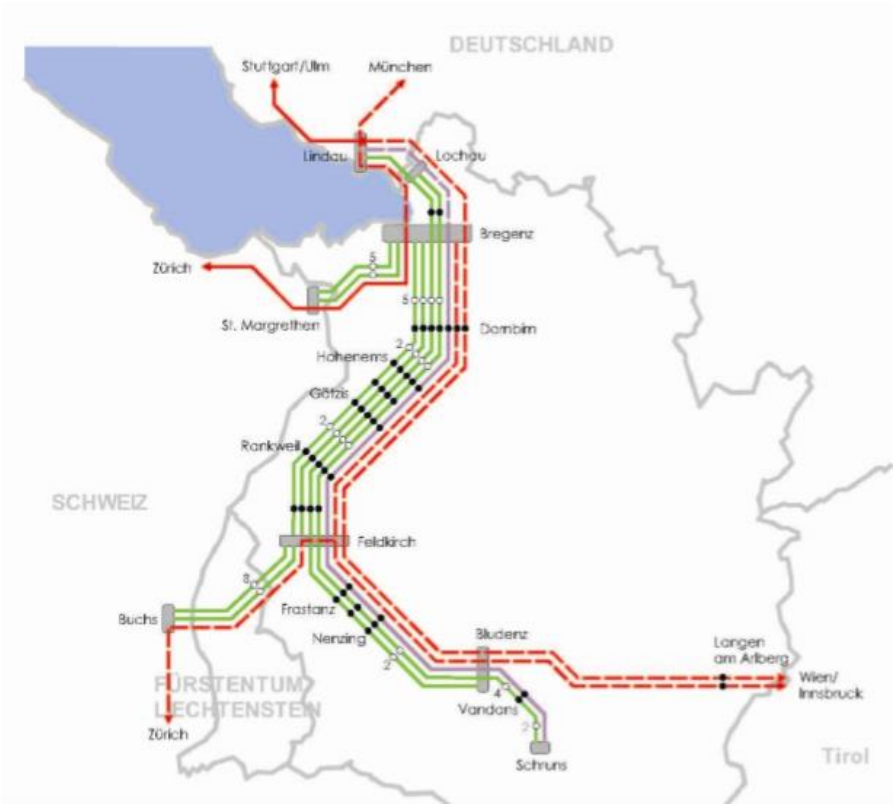

Abbildung 18: Linienschema Zielangebot 2015 während den Spitzenzeiten (Verkehrskonzept Vorarlberg 2006).

Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019[47]

---

[46] Österreichische Bundesbahnen ÖBB.

Das Land Vorarlberg hat im Jahr 2019 das „Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019“ verabschiedet, das eine umfassende Planungsgrundlage für die Entwicklung Vorarlbergs im Mobilitätsbereich darstellt. Im Konzept ist als ein wesentliches Ziel festgehalten, dass das Projekt S-Bahn FL.A.CH „zügig“[48] umgesetzt werden sollte. Dass Vorarlberg aber auch langfristige Pläne im Bereich des öffentlichen Schienennahverkehrs mit Liechtenstein und der Schweiz verfolgt, zeigt sich in der geplanten Prüfung einer Südeinfahrt beim Bahnhof Feldkirch, der auch die ÖV-Situation in Feldkirch verbessern würde.

Rheintalkonzept Bregenz-Feldkirch[49]

Bis 2020 werden im Zuge des Rheintalkonzepts Bahnhöfe und Haltestellen in Vorarlberg modernisiert. Die Kunden profitieren von barrierefreien, sicheren und kundenfreundlichen Mobilitätsdrehscheiben. Im Zuge des Rheintalkonzepts modernisiert die ÖBB-Infrastruktur seit 2004 neun Bahnhöfe und Haltestellen zwischen Bregenz und Feldkirch. Die Kosten teilen sich ÖBB-Infrastruktur AG, Bund, Land Vorarlberg sowie die jeweiligen Gemeinden. Die Partner investieren insgesamt rund EUR 215 Mio. in den Ausbau der Infrastruktur.

Besonderes Augenmerk wird derzeit der Strecke St. Margrethen-Lauterach gewidmet. Auf dieser Strecke wurde für die Hochwassersicherheit eine neue Rheinbrücke erstellt. Zusätzlich beinhaltet dieses Projekt den Ausbau der Strecke für die Begegnung des künftigen Fernverkehrs Zürich-Bregenz-Lindau-München sowie des von der Schweiz sowie von Vorarlberg gewünschten Nahverkehrs auf der Strecke St. Margrethen-Bregenz.

---

47 Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019.

48 Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019, S. 35.

49 ÖBB Infrastruktur, Wien; infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/arlbergstrecke-innsbruck-bregenz/rheintalkonzept-bregenz-feldkirch.

Von den Kantonen St. Gallen und Thurgau und vom Bundesamt für Verkehr wird ein Ausbau des grenzüberschreitenden Angebots zwischen St. Margrethen und Bregenz/Lindau gewünscht. Derzeit sind täglich sechs Eurocity (EC) Zugpaare Zürich-München ab Dezember 2020 geplant. Da der EC zwischen Zürich und St. Gallen taktintegriert im nationalen Schweizer Fernverkehr fährt, sieht die SBB im Fernverkehr zusätzlich zwei Intercity (IC) Verbindungen zwischen Zürich-St. Gallen in den EC-Taktlücken vor. Eine Verlängerung der IC könnte allenfalls bis Bregenz/Lindau möglich sein. Somit gäbe es zwischen Zürich und Bregenz/Lindau einen durchgehenden EC/IC-Zweistundentakt. Nach einer Fahrplanprüfung könnte in den „Nicht-EC/IC Stunden“ eine zweistündliche Durchbindung der S7/RE aus Romanshorn/Rorschach/St. Margrethen nach Bregenz/Lindau-Insel umgesetzt werden. Es fanden zu diesem Thema bereits Besprechungen mit den ÖBB und dem Land Vorarlberg statt. Derzeit läuft eine Prüfung beim Netzzugang der ÖBB-Infrastruktur AG. Für Deutschland ist das Ergebnis der Prüfung, ob Abstellmöglichkeit in Lindau-Insel bestehen, abzuwarten. Wenn die Fahrbarkeit des Angebotes gewährleistet ist, wären in weiterer Folge die organisatorischen und finanziellen Aspekte zu klären.

3.5.5 Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein

Die Abstimmung der regionalen Verkehrskonzepte ist für einen durchgängigen und funktionierenden öffentlichen Nahverkehr von grosser Bedeutung. Gerade auch das Projekt einer zukünftigen S-Bahn Liechtenstein ist über die Knoten Feldkirch, Buchs und Sargans eng in das regionale Angebot eingebunden.

Neben der internationalen Einbindung und Abstimmung über das Konzept „Bodan-Rail 2020“ ist das Projekt einer halbstündlichen S-Bahn Liechtenstein zwischen Feldkirch und Buchs über das Vorarlberger Verkehrskonzept „Mobil im

Ländle“[50], das liechtensteinische Mobilitätskonzept 2030, das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein sowie die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St. Gallen[51] regional stark und umfassend verankert.

Die wesentlichen Aussagen, insbesondere zur Entwicklung des Schienenverkehrs sind konsistent und bilden ein regionales Gesamtkonzept. Mit den beiden sich bereits in Betrieb befindlichen S-Bahnen in Vorarlberg und St. Gallen sowie einer künftigen S-Bahn Liechtenstein liegt ein in Bezug auf Angebot und Infrastruktur abgestimmtes Gesamtkonzept für den Personennahverkehr auf der Schiene in der Region vor.

Das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein[52] postuliert für den grenzüberschreitenden Raum ein Zielkonzept für den öffentlichen Verkehr, welches sowohl die Entwicklung der S-Bahn als Kernangebot als auch die darauf abgestimmten Buslinien beinhaltet. Darauf aufbauend werden Siedlungsentwicklungen und regionale Fahrradwege vorgeschlagen.

Das Zielkonzept für den öffentlichen Verkehr geht davon aus, dass die S-Bahn Liechtenstein zwischen Feldkirch und Buchs verkehren und mit entsprechenden Anschlüssen einen Grossteil der Mobilitätsbedürfnisse abdecken wird. Aufgrund der grossen Bedeutung der S-Bahn Liechtenstein für die gesamte Region stellt diese gemäss dem Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein die zentrale Schlüsselinfrastruktur für die zukünftige Entwicklung der Region, sowohl der zweiten wie auch der dritten Programmgeneration, dar.

---

50 abrufbar unter https://vorarlberg.at/documents/21336/42919/Verkehrskonzept_vorarlberg_2006.pdf/4534c207-6c86-46db-bae7-57b8d6d3a841?version=1.0 (besucht am 17. April 2020).

51 abrufbar unter https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-program-me/gesamtverkehrsstrategie/_jcr_content/Par/sgch_downloadlist/DownloadListPar/sgch_download.ocFile/High_tba_Verkehrsstrategie_A4_ES.pdf (besucht am 17. April 2020).

52 abrufbar unter https://www.llv.li/files/abi/pdf-llv-abi-synthesebericht-3g.pdf.

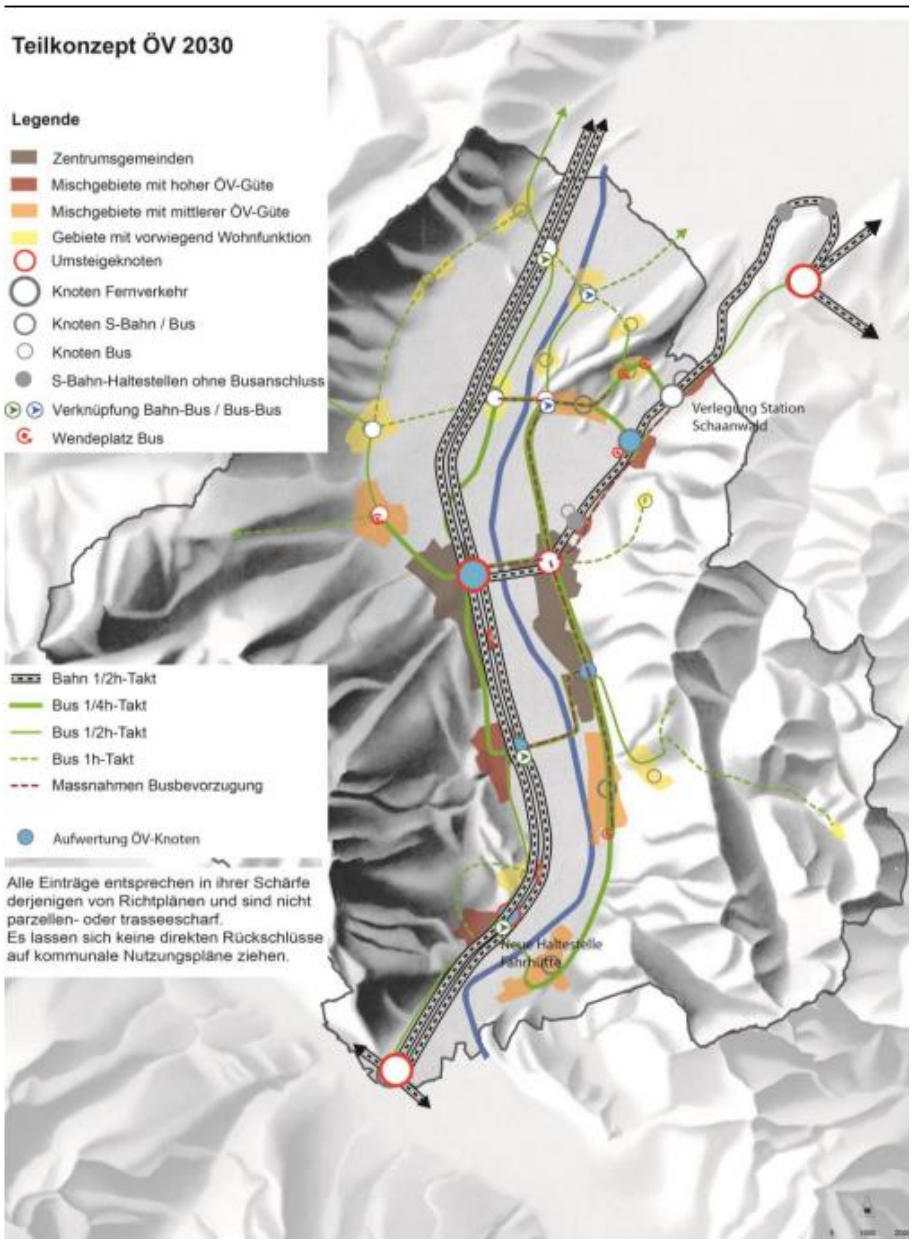

Abbildung 19: Teilstrategie öffentlicher Verkehr 2030 (Stand 22. November 2016); Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein, Siedlung und Verkehr, Synthesebericht 3. Generation, 22.11.2016.

3.5.6 Plattform Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan

Die Plattform Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan wurde im Jahr 2016 ins Leben gerufen, um Fragen der Raum- und Siedlungsentwicklung,

im Besonderen aber auch um Fragen der Verkehrsproblematik gemeinsam anzugehen und deren Lösung voranzutreiben. Dazu treffen sich das Land Liechtenstein, vertreten durch das Infrastrukturministerium, sowie die Vertreter der Gemeinden des Unterlandes und von Schaan regelmässig. Im Jahr 2018 wurde die Vision 2050 vorgestellt, welche im Zielbild Mobilität unter anderem die folgenden Leitlinien vorgibt:

- Die Entwicklung der Mobilitätsinfrastruktur und -angebote ist zwischen Gemeinden, Land und Nachbarländern abgestimmt.
- Die regionale und internationale Erreichbarkeit ist sichergestellt.
- Der Fuss- und Radverkehr wie auch der öffentliche Verkehr sind innerhalb und ausserhalb der Siedlungen gut ausgebaut und bieten eine hohe Qualität.
- Der öffentliche Verkehr verbindet die Wohn- und Wirtschaftsräume in alle Richtungen innerhalb des Landes sowie in das grenznahe Ausland.

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts Liechtensteiner Unterland und Schaan sehen die Gemeinden und das Land im Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr und einen zentralen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Die Eisenbahn bildet dabei das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Unterland und in Schaan. Die Gemeinden unterstützen daher das S-Bahn-Projekt und wollen ihre Siedlungsentwicklung darauf abstimmen. In Ergänzung zum Projekt der S-Bahn sollen eine Verkehrslösung für das Zentrum von Schaan, unter Berücksichtigung der Bedeutung eines S-Bahn-Halts für die Zentrumsentwicklung Schaan, sowie auch Alternativen für eine Entlastung des Ortszentrums Schaan, geprüft werden. Die Prüfung eines möglichen Railjet-Halts in Nendeln sowie eine Anbindung (oder auch

Weiterführung) der S-Bahn nach Vaduz und weiter ins Oberland werden ebenfalls befürwortet.

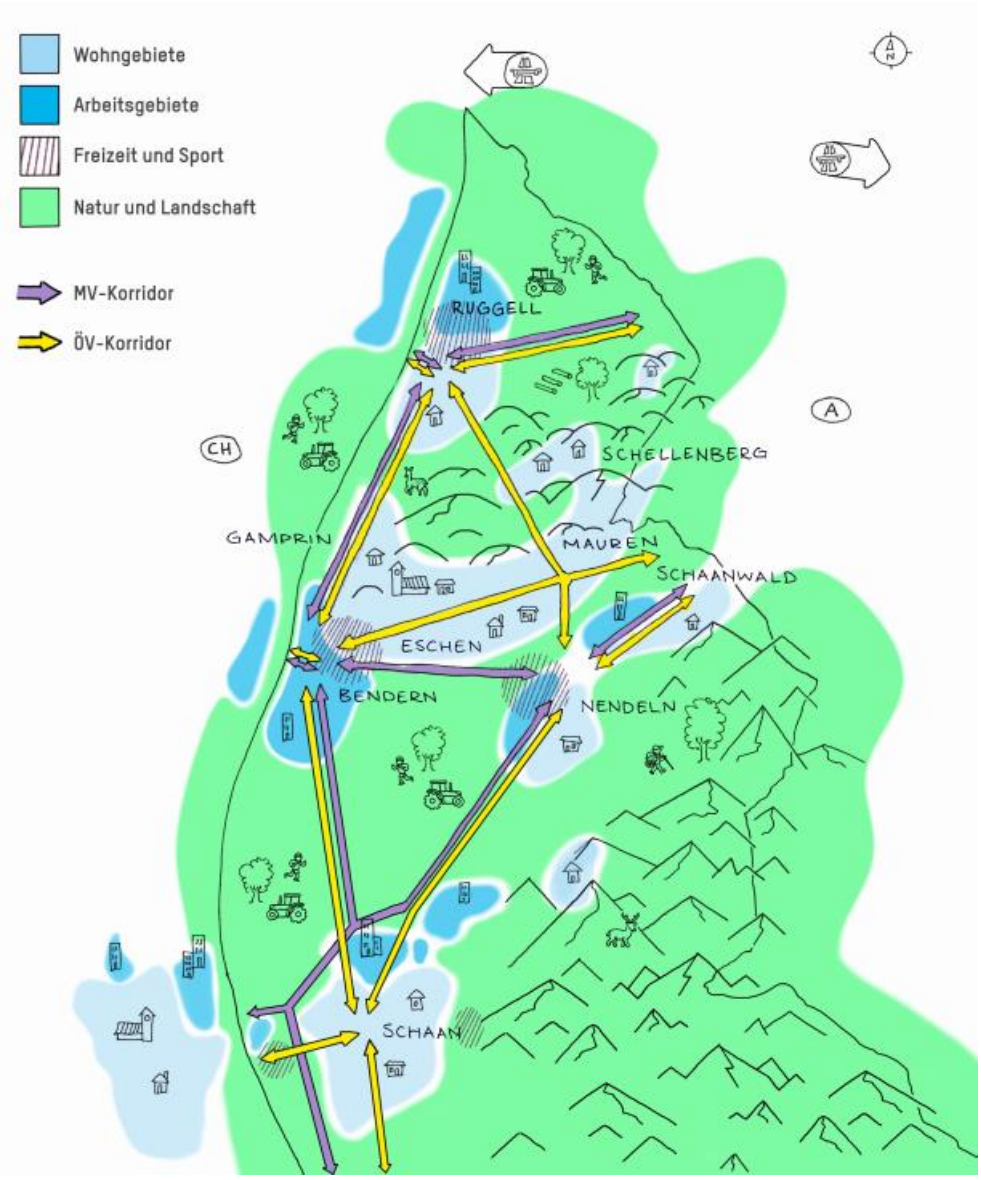

Abbildung 20: Entwicklungskonzept Liechtensteiner Unterland und Schaan – Vision 2050.

3.6 Einreichprojekt 2012 – Projektinhalt und Kosten

Grundlage für sämtliche Planungsarbeiten bildete die am 29. Januar 2009 von der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, Österreich und den ÖBB unter-

zeichnete 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.

Im Einreichprojekt aus dem Jahr 2012 waren auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein im Einzelnen folgende Massnahmen vorgesehen (aufgeführt in der Reihenfolge der Abwicklung (Bahn-Kilometrierung) der Strecke von Feldkirch nach Buchs):

- Errichtung eines zweigleisigen Abschnittes von km 8.375 (Staatsgrenze Tisis) bis km 12.278 (Bahnhof Nendeln);
- Neubau der Überführung Schaanwald bei km 8.546;
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit von V_{max} 70km/h bzw. 90km/h im Bestand auf V_{max} 100km/h durch Linienverbesserung im Bereich Schaanwald;
- Verlängerung der Unterführung Sägenstrasse Schaanwald bei km 9.633;
- Verschiebung und Umbau der Haltestelle Mauren/Schaanwald und Errichtung einer Personenüberführung bei km 10.075;
- Aufhebung der Eisenbahnkreuzung Sportfeldstrasse Mauren und Ersatz durch eine Fuss-/Radwegunterführung bei km 10.800;
- Aufhebung der Eisenbahnkreuzung Rheinstrasse Nendeln und Neubau einer Unterführung für den motorisierten Verkehr bei km 11.089;
- Verschiebung und Neubau der Haltestelle Nendeln und Anpassung an die neue Gleislage bei km 11.216;
- Errichtung einer Fuss-/Radwegunterführung in Nendeln bei km 11.224;
- Sanierung der Eisenbahnkreuzung Schwemmegass Nendeln bei km 11.967;
- Adaptierung der Haltestelle Schaan Forst bei km 13.944;

- Aufhebung der Eisenbahnkreuzung Werkhofstrasse Schaan und Ersatz durch eine Fuss-/Radwegunterführung bei km 15.489;
- Umbau der Haltestelle Schaan-Vaduz und Errichtung eines zusätzlichen Personentunnels bei km 15.763;
- Umsetzung sämtlicher in Liechtenstein geltenden gesetzlichen Vorgaben, insbesondere in Bezug auf den Lärmschutz, den Schutz vor nichtionisierender Strahlung und die Barrierefreiheit.

Auf Grundlage der Infrastrukturplanung wurde im Dezember 2010 eine erste Kostenschätzung erstellt, welche im Rahmen der Einreichplanung im Jahr 2012 aktualisiert wurde.

Die Gesamtkosten für die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein beliefen sich, wie im Informationsbericht[53] zuhanden des Landtags im Jahr 2011 ausgeführt, auf Preisbasis 2010 auf EUR 98.3 Mio. (ohne Mehrwertsteuer, ohne allfällige Verzollungskosten). Dabei entfielen EUR 91.2 Mio. für Massnahmen auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein.

---

[53] Vgl. Bericht und Antrag Nr. 101/2011 betreffend Information über das Projekt „S-Bahn FL.A.CH“.

Nr.	Infrastruktur-Elemente	Kosten (in Mio. €)	
		Hoheitsgebiet Liechtenstein	Hoheitsgebiet Österreich
1	**Eisenbahnanlage**	**49.6**	**6.1**
1.1	Unterbau inkl. Landerwerb	22.2	2.1
1.2	Oberbau (Gleise und Weichen)	11.4	1.7
1.3	Streckenausrüstung	16.0	2.3
2	**Haltestellen**	**10.0**	
2.1	Schaanwald	4.9	
2.2	Nendeln	2.3	
2.3	Schaan Forst	0.7	
2.4	Schaan-Vaduz	2.1	
2.5	Tosters		offen
3	**Kunstbauten**	**26.0**	
3.1	Verlegung Rheinstrasse Nendeln	17.0	
3.2	Weitere Kunstbauten (Unterführungen, Brücken, Durchlässe)	9.0	
4	**Lärmschutz**	**5.6**	**1.0**
	Total	**91.2**	**7.1**
	Gesamttotal	**98.3**	

Abbildung 21: Kosten Projekt S-Bahn FL.A.CH gemäss erster Kostenschätzung vom Dezember 2010.

Die Aktualisierung der Kosten auf dieser Basis im Jahr 2012 ergab Gesamtkosten von EUR 105.0 Mio. (ohne Mehrwertsteuer und ohne allfällige Verzollungskosten). Dabei entfielen EUR 97.3 Mio. auf Massnahmen auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein. Die Erhöhung der Kosten war nicht auf Projektanpassungen, sondern nahezu ausschliesslich auf die von den ÖBB gemäss ihren internen Vorschriften vorgenommene Valorisierung bzw. Wertsicherung von jährlich knapp 3.5 % der einzelnen Positionen für den Zeitraum von 2010 bis 2012 zurückzuführen. Somit setzten sich die Kosten bei der Einreichplanung im Jahr 2012 wie folgt zusammen:

Infrastruktur-Element	Kosten (in Mio. €)	
	Hoheitsgebiet Liechtenstein	Hoheitsgebiet Österreich
Eisenbahninfrastruktur	**49.5**	**7.3**
Unterbau inkl. Landerwerb	*20.1*	*2.2*
Oberbau (Gleise und Weichen)	*12.7*	*1.7*
Streckenausrüstung	*16.7*	*3.4*
Haltestellen	**12.6**	
Schaanwald/Mauren	*4.9*	
Nendeln	*3.7*	
Schaan Forst	*1.5*	
Schaan-Vaduz	*2.5*	
Tosters		offen
Kunstbauten	**28.1**	
Rheinstrasse Nendeln	*17.6*	
Weitere Unterführungen, Brücken, Durchlässe	*10.5*	
Lärmschutz	**7.1**	**0.4**
Total	**97.3**	**7.7**
Gesamttotal	**105.0**	

Abbildung 22: Kosten Projekt S-Bahn Liechtenstein gemäss valorisierter Kostenschätzung 2012.

Ausgehend vom mittleren Umrechnungskurs EUR-CHF im Jahr 2012 von 1.2248 beliefen sich die Gesamtkosten damals auf CHF 128.6 Mio. Dabei betrafen CHF 119.2 Mio. Massnahmen auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde zwischen Liechtenstein und Österreich über die Finanzierung des Projekts des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet im Hinblick auf eine S-Bahn FL.A.CH verhandelt.

Grundlage für die Verhandlungen bildete die oben beschriebene und mit diesen Kosten hinterlegte einvernehmliche Einreichplanung für den Ausbau des auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein gelegenen Abschnittes der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs.

Auf Grundlage der Lasten- und Nutzenverteilung des Projekts sowie unter Beachtung der liechtensteinischen Gesetzgebung wurde auf Beamtenebene damals ein Kostenverteilschlüssel für die Massnahmen auf liechtensteinischem Staatsgebiet von 50 % für Liechtenstein (knapp CHF 60 Mio.) und 50 % für die ÖBB-Infrastruktur AG (knapp CHF 60 Mio.) ausverhandelt. Dieser Verteilschlüssel basierte auf dem Ansatz, dass Liechtenstein die Kosten für den reinen Nahverkehrsausbau inkl. Haltestellen tragen sollte. Österreich seinerseits sollte die Kosten für den Fernverkehrsausbau, die Erneuerung der Strecke und die Umsetzung der Gesetzeskonformität in Liechtenstein tragen.

3.7 Adaptiertes Projekt 2018 – Projektinhalt

Gemäss Auftrag der Verkehrsminister Liechtensteins und Österreichs vom Mai 2018 sollten die vom trilateralen Lenkungsausschuss im Vergleich zum ursprünglichen Projekt aufgezeigten baulichen Alternativszenarien wegen den erheblichen Einschränkungen in der betrieblichen Funktionalität (kein durchgängiger Takt und keine vollständige Bedienung aller Haltestellen möglich) und damit dem massiv eingeschränkten Nutzen, aufgrund der verhältnismässig geringen Kostenersparnisse nicht weiterverfolgt werden.

Die Minister vereinbarten, bis Ende des Jahres 2018, das ursprüngliche Projekt zu überprüfen, dieses hinsichtlich des Ausbaustandards zu hinterfragen, Sparpotenziale zu eruieren und die Kosten auf der Basis 2018 neu zu berechnen. Die Ergebnisse dieser Neuberechnungen sollten als Grundlage für neuerliche Verhandlungen über einen möglichen Kostenverteilschlüssel zwischen den Ministerien, un-

ter Beachtung der jeweiligen Interessen und Nutzen (Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr), dienen. Es war dabei klar, dass solche Verhandlungen nur geführt werden können, wenn die liechtensteinische Regierung die im Jahr 2015 ausgesprochene Sistierung des Projektes vorher aufhebt.

Mit der Erfüllung des Ministerauftrags wurde eine technische Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des ABI und der ÖBB, beauftragt. Im Rahmen mehrerer Sitzungen wurde das Projekt S-Bahn Liechtenstein technisch und betrieblich optimiert. Gleichzeitig wurden die Kosten mit den definierten Clustern Bahninfrastruktur durch die ÖBB, sowie Haltestellen, Nebenanlagen und Strasseninfrastruktur durch das ABI neu und auf der Kostenbasis 2018 ermittelt.

Als Grundlage für die neue Kostenermittlung wurde das im Jahr 2014 von der Regierung genehmigte Projekt „S-Bahn FL.A.CH“ herangezogen. Im Sinne der Projektoptimierung wurden einvernehmlich nachstehende Projektanpassungen vorgenommen:

- Die Bahnsteiglängen betragen aufgrund der Verwendung von neuem Rollmaterial im Nahverkehr neu bei sämtlichen Haltestellen generell 120 m. Bei den Haltestellenneubauten wird trassierungstechnisch eine künftige mögliche Verlängerung der Bahnsteige auf 220 m berücksichtigt, dies jedoch ohne bauliche Vorkehrungen vorzunehmen.

- Die Haltestelle Schaanwald/Mauren wird als Kleinhaltestelle gemäss auch in Vorarlberg üblichem ÖBB-Standard ausgeführt. Die Gleisquerung erfolgt mit einem Personentunnel anstelle der Personenüberführung (Entfall des direkten Zuganges zur Feldkircherstrasse). Der Vorplatz gegen die Industrie Mauren/Schaanwald mit Busanbindung bleibt unverändert.

- Die Niveaufreimachung der Sportfeldstrasse Mauren entfällt.

- Bei der Haltestelle Nendeln wird der fahrplanmässige Halt des Railjets berücksichtigt und die Bahnsteiglänge auf 220 m ausgebaut.
- Die Radwegunterführung Nendeln entfällt. An deren Stelle wird für die Fussgänger und Radfahrer eine Eisenbahnkreuzung bei der Bahngasse errichtet.
- Die Eisenbahnkreuzung Schwemmegass entfällt und wird durch die neue Eisenbahnkreuzung Bahngasse ersetzt.
- Die Niveaufreimachung der Werkhofstrasse Schaan entfällt.
- Bei der Haltestelle Schaan-Vaduz wird die bereits errichtete Infrastruktur berücksichtigt. Der Personentunnel und die Anlagen im Bereich der Bahnstrasse entfallen. Es wird nur ein Bahnsteigdach und die Bahnsteigausrüstung berücksichtigt. Das Frachtenmagazin wird im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsgebäudes als Fahrradgarage adaptiert (nicht Gegenstand des S-Bahn-Projekts).

3.7.1 Projektclusterung

Ziel des Verhandlungsmandats war, für Liechtenstein eine verursachergerechte und faire Kostenaufteilung, welche die Nutzen aber auch die Lasten für Liechtenstein durch den Bahnbetrieb über sein Staatsgebiet in angemessener Weise berücksichtigt sowie den ÖBB Planungssicherheit für die kommenden Jahrzehnte bietet.

Als Prämisse wurde festgehalten, dass sich die Verhandlungen betreffend die Aufteilung der Kosten auf das Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein sowie auf Massnahmen, welche im Interesse Liechtensteins liegen und in direktem Zusammenhang mit der Realisierung und dem Betrieb einer S-Bahn Liechtenstein

sowie für einen fahrplanmässigen Halt des Railjets in Nendeln stehen, beschränken.

Liechtenstein wird sich nicht an der Finanzierung von Massnahmen in Österreich oder der Schweiz beteiligen. Ebenso hat die ÖBB die für die Strecke ohnehin anfallenden Kostenanteile vollumfänglich selbst zu übernehmen. Eine Beteiligung von Liechtenstein an den Kosten für Massnahmen ausserhalb des Projektperimeters und für den Neubau der Rheinbrücke oder die Binnenkanalbrücken wurde entsprechend ausgeschlossen.

Um die Kosten und den jeweiligen Verteilschlüssel gemäss den Prämissen fair ermitteln zu können, wurde das Projekt in verschiedene Abschnitte, welche für den Nahverkehr, den Fernverkehr oder die Fahrplanstabilität nötig sind, sowie in die Elemente „Haltestellen“, „Niveaufreimachung Rheinstrasse Nendeln“ „Gesetzeskonformität“ und „Grundstücke“ aufgeteilt.

Abbildung 23: Neuer Doppelspurabschnitt gemäss vorliegendem Ausbauprojekt.

<u>Infrastruktur Abschnitt 1 km 7.800 – 8.375</u>

Dieser auszubauende Doppelspurabschnitt befindet sich auf österreichischem Staatsgebiet und ist daher von Österreich zu finanzieren.

<u>Infrastruktur Abschnitt 2 km 8.375 – 9.800 inkl. Überführung Schaanwald</u>

Der Ausbau dieses Abschnitts zu einer Doppelspurstrecke stellt die Mindestanforderung für die Nahverkehrsabwicklung auf der Strecke dar. Somit hat Liechtenstein diese Kosten im Grundsatz selbst zu tragen. In den Kosten ist aber auch ein Anteil für die Erneuerung des Bestandsgleises enthalten. Es handelt sich dabei um eine vorgezogene Erneuerung (Neubaukosten minus Zeitwert) – diese Kosten sind grundsätzlich von Österreich zu finanzieren.

Infrastruktur Abschnitt 3 km 9.800 – 10.900

Der Ausbau dieses Abschnitts zu einer Doppelspurstrecke sichert die Fahrplanstabilität und die Flexibilität. Der Abschnitt dient damit dem Fernverkehr und dem Nahverkehr gleichermassen. In diesem Sinne würde sich hier ein Kostenverteilschlüssel von 50/50 ergeben. Da allerdings auch auf diesem Abschnitt ein Anteil für die vorgezogene Erneuerung (Neubaukosten minus Zeitwert) des Bestandsgleises in den Kosten enthalten ist, wird der Anteil Österreichs an diesen Kosten höher als 50 % sein.

Infrastruktur Abschnitt 4 km 10.900 – 12.278

Der Doppelspurabschnitt in diesem Bereich stellt die Mindestanforderung für die Abwicklung des Fernverkehrs dar. Der Ausbau dieses Streckenabschnitts ist somit zu 100 % von Österreich zu finanzieren.

Haltestellen

Die vier Haltestellen Schaanwald, Nendeln, Schaan Forst und Schaan-Vaduz dienen dem Personennahverkehr. Auf Wunsch von Liechtenstein wird die Haltestelle Nendeln zudem für einen ordentlichen Railjet-Halt ausgebaut. Die Kosten für die Haltestellenausbauten sind grundsätzlich zu 100 % von Liechtenstein zu finanzieren. Die ÖBB als Infrastrukturbetreiber müssen allerdings bei der Sanierung der bestehenden Haltestellen die anfallenden Ohnehin-Kosten zur Umset-

zung des Behindertengleichstellungsgesetzes im Bereich der Haltestellen übernehmen.

Niveaufreimachung Rheinstrasse Nendeln

Bei der Niveaufreimachung der Rheinstrasse in Nendeln handelt es sich primär um ein Strassenprojekt. Dieses dient vor allem der Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Landstrasse. Aber auch die ÖBB profitieren von der Auflassung der Schrankenanlage durch eine einfachere Betriebsführung und eine Erhöhung der Sicherheit auf der Strecke. Für dieses Bauwerk ist daher ein entsprechend nutzenbasierter Kostenverteilschlüssel zu finden.

Umsetzung Gesetzeskonformität

Die Umsetzung der Gesetzeskonformität in Bezug auf Lärmschutz, Schutz vor nichtionisierender Strahlung und Behindertengleichstellung ist Sache des Infrastrukturbetreibers und damit zu 100 % von Österreich zu finanzieren.

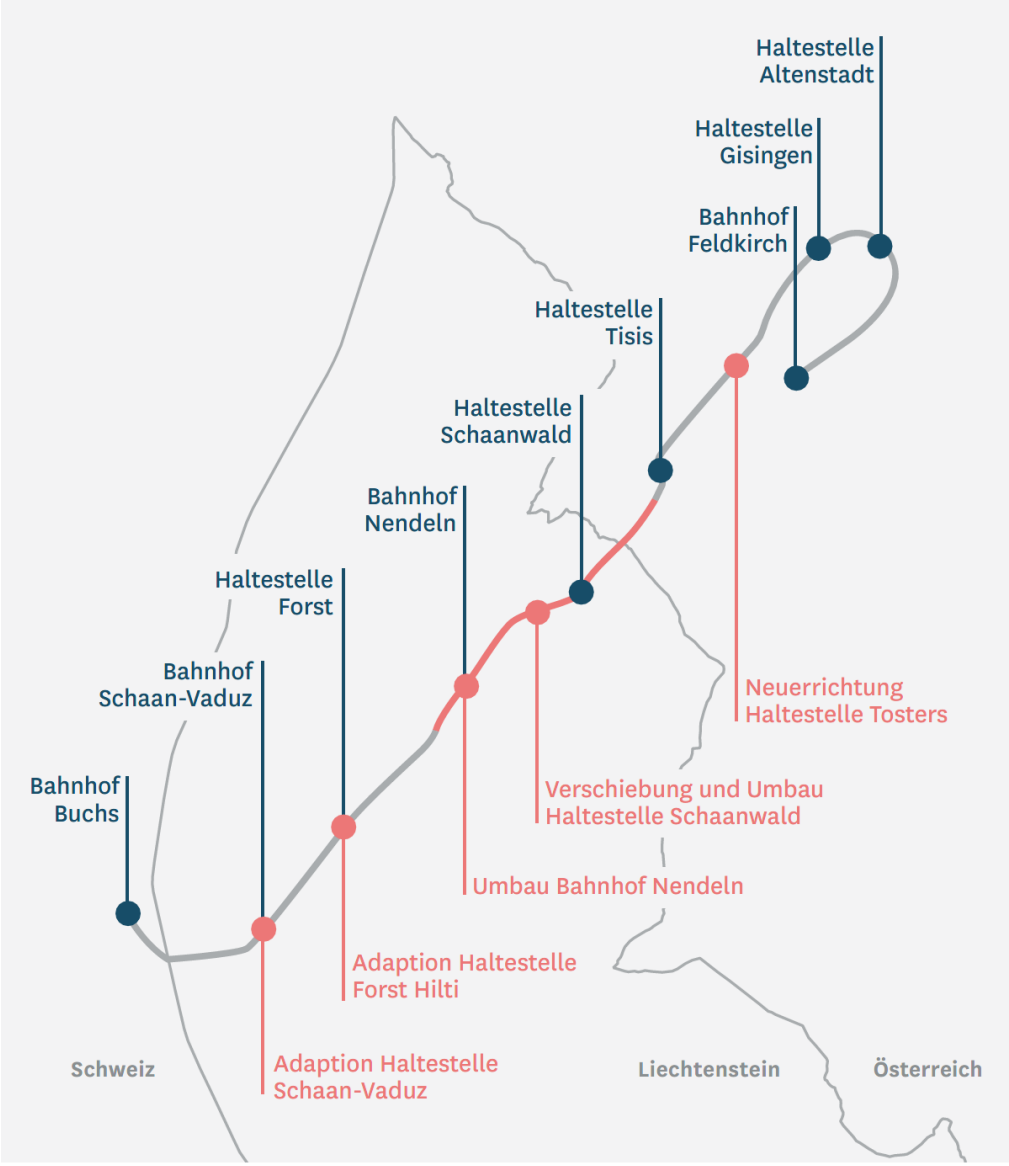

Abbildung 24: Übersicht Massnahmen im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein, Quelle: ABI.

3.7.1.1 Bahninfrastrukturausbauten

3.7.1.1.1 Doppelspurausbau der Bahnstrecke

Auf Grundlage der Fahrplankonzepte, beinhaltend den halbstündlichen Betrieb einer S-Bahn zwischen Feldkirch und Buchs sowie einen ordentlichen Railjet-Halt in Nendeln, wurde die hierfür eisenbahntechnisch minimal erforderliche Infra-

struktur geprüft und einvernehmlich festgelegt. Für die fahrplanmässigen Zugskreuzungen reicht die derzeitige Begegnungsstelle im Bahnhof Nendeln nicht aus. Die S-Bahn-Züge werden fahrplanmässig etwa im Bereich der neuen Haltestelle in Schaanwald kreuzen. Nachdem zweistündlich die Fernverkehrszüge, wie bisher, im Bereich Nendeln kreuzen würden, ist ein Doppelspurabschnitt von Bahnkilometer 7.800 in Tisis und Bahnkilometer 12.278 in Nendeln mit einer Länge von rund 4.6 km, wovon sich 3.9 km auf liechtensteinischem Staatsgebiet befinden, erforderlich. Dies erlaubt es auch, bei geringen Verspätungen die Zugkreuzungen ohne zusätzliche Behinderung des entgegenkommenden Zuges abzuwickeln. Die Doppelspur wird durch Ergänzung eines Gleises auf der Ostseite des Bestandsgleises (talseitig) realisiert.

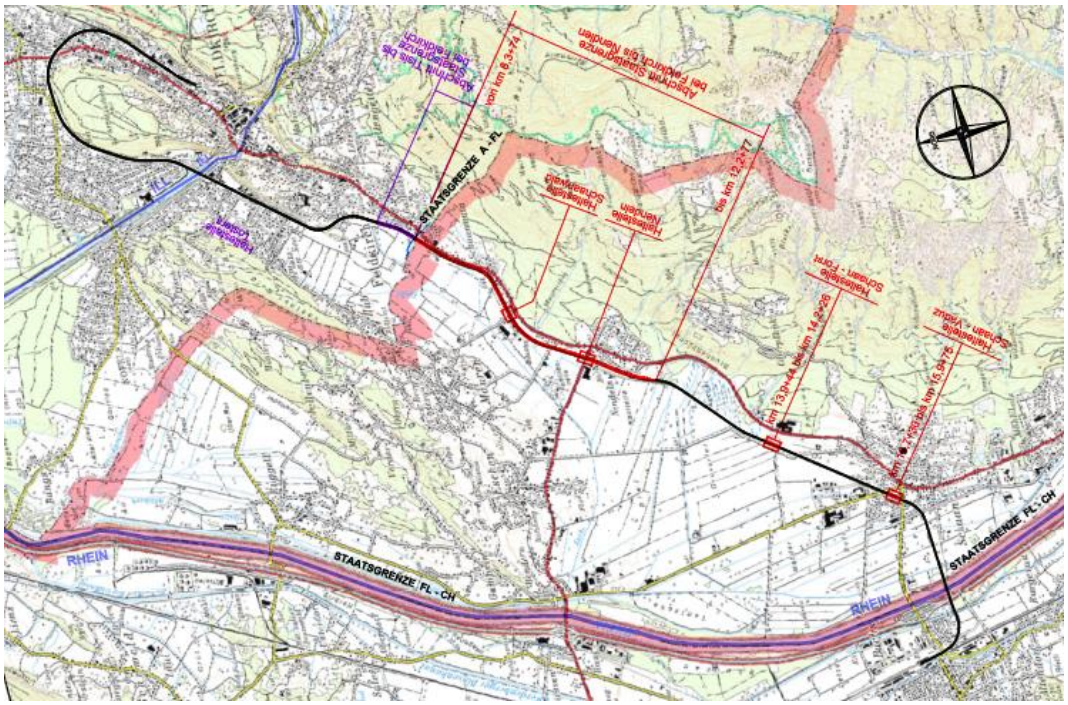

Abbildung 25:
Übersichtsplan Nahverkehrsausbau Feldkirch-Buchs (Quelle: ÖBB).

Mit dem Bau des Doppelspurabschnitts sollen gleichzeitig die bestehende Eisenbahntechnik (Signalsteuerung, Schrankensteuerung usw.) sowie die Stromversorgung komplett erneuert werden. Ebenfalls sollen das Bestandsgleis sowie alle

Durchlässe und sonstige Eisenbahninfrastrukturen im Doppelspurabschnitt saniert werden.

3.7.1.1.2 Eisenbahnkreuzungen / Signal- und Schrankensteuerungen

Im Zuge des Ausbaus der Eisenbahnstrecke sollen verschiedene Eisenbahnkreuzungen erneuert und teilweise ersetzt werden. Dabei sollen – wo notwendig – bestehende niveaugleiche Eisenbahnübergänge aufgehoben und durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden. Von Nord nach Süd handelt es sich um folgende Eisenbahnkreuzungen:

- Überführung Schaanwald, km 8.546 (Vorarlbergerstrasse-Fabrikenweg): Die bestehende Brücke wird durch eine neue Brückenkonstruktion ersetzt, da die Zulegung des zweiten Gleises einen Abbruch und Neubau der bestehenden Brücke bedingt.
- Unterführung Sägenstrasse, Schaanwald, km 9.633: Die bestehende Unterführung wird aufgrund der Gleiszulage verlängert.
- Eisenbahnkreuzung Sportfeldstrasse, Mauren, km 10.800: Die bestehende niveaugleiche Kreuzung wird gemäss Projektoptimierung 2018 und in Absprache mit der Gemeinde Mauren beibehalten, aber technisch erneuert.
- Eisenbahnkreuzung Rheinstrasse, Nendeln, km 11.089: Die Rheinstrasse wird nordwärts verlegt und mittels einer Unterführung, welche ausschliesslich für den motorisierten Verkehr ausgelegt ist, sowohl siedlungsverträglich als auch lärmarm ausgeführt.
- Im Bereich der Bahnstrasse in Nendeln, km 11.224, wird eine neue Eisenbahnkreuzung für Fussgänger und für die Radfahrer (und landwirtschaftlichen Verkehr) errichtet. Diese dient primär der Ortsverbindung zwischen den Siedlungsgebieten in Nendeln und Eschen für den Fuss-/Radverkehr.

- Eisenbahnkreuzung Schwemmegass, Nendeln, km 11.967: Diese wird aufgehoben und durch die Eisenbahnkreuzung im Bereich der Bahnstrasse bei km 11.224 ersetzt.

3.7.1.2 Haltestellenausbauten

Für die Fahrgäste stellt die Qualität der Haltestellen neben dem Fahrplanangebot und dem Fahrzeugkomfort ein zentrales Kriterium bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs dar. Dabei sind sowohl die Ausstattung und Kundenfreundlichkeit der Haltestellen wie auch die effiziente Verknüpfung von Bahn, Bus, Rad- und Autoverkehr für die Akzeptanz entscheidend. Die derzeitigen Haltestellen in Liechtenstein können diesen Anforderungen nicht genügen und wurden aufgrund dessen im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein neu geplant.

Alle Haltestellen wurden im Rahmen der Projektoptimierung 2018 nochmals auf ihre Lage und die Erschliessung überprüft und optimiert. Sie sind mit einer durchgehend zeitgemässen Ausstattungsqualität geplant. Dies beinhaltet die barrierefreie Mobilität sowie Leit- und Informationssysteme, einen Witterungsschutz und Fahrscheinautomaten. Weiter wurde auf eine optimale Bus- und Fahrradanbindung sowie auf Park&Ride-Möglichkeiten Wert gelegt.

Im Folgenden werden die einzelnen Haltestellen mit Stand 2018 mit den wesentlichen Merkmalen portraitiert und visualisiert.

3.7.1.2.1 Haltestelle Schaanwald/Mauren

Die Haltestelle Schaanwald wird von der derzeitigen Lage in Schaanwald in Richtung Schaanwald/Mauren Industrie verschoben. Indem das Industriegebiet und das umgebende Siedlungsgebiet direkt erschlossen und die Anbindung der Gemeinde Mauren optimiert wird, kann ein wesentlich grösseres Fahrgastpotenzial erschlossen werden. Für die Fussgänger und Fahrgäste des ÖV wird im Bereich

der Haltestelle eine Personenunterführung erstellt. Die Busanbindung erfolgt über eine neue Busvorfahrt direkt bei der Haltestelle aus Richtung Mauren. Auf die im ursprünglichen Projekt geplante Personenüberführung mit Anbindung an die Vorarlbergerstrasse wird verzichtet.

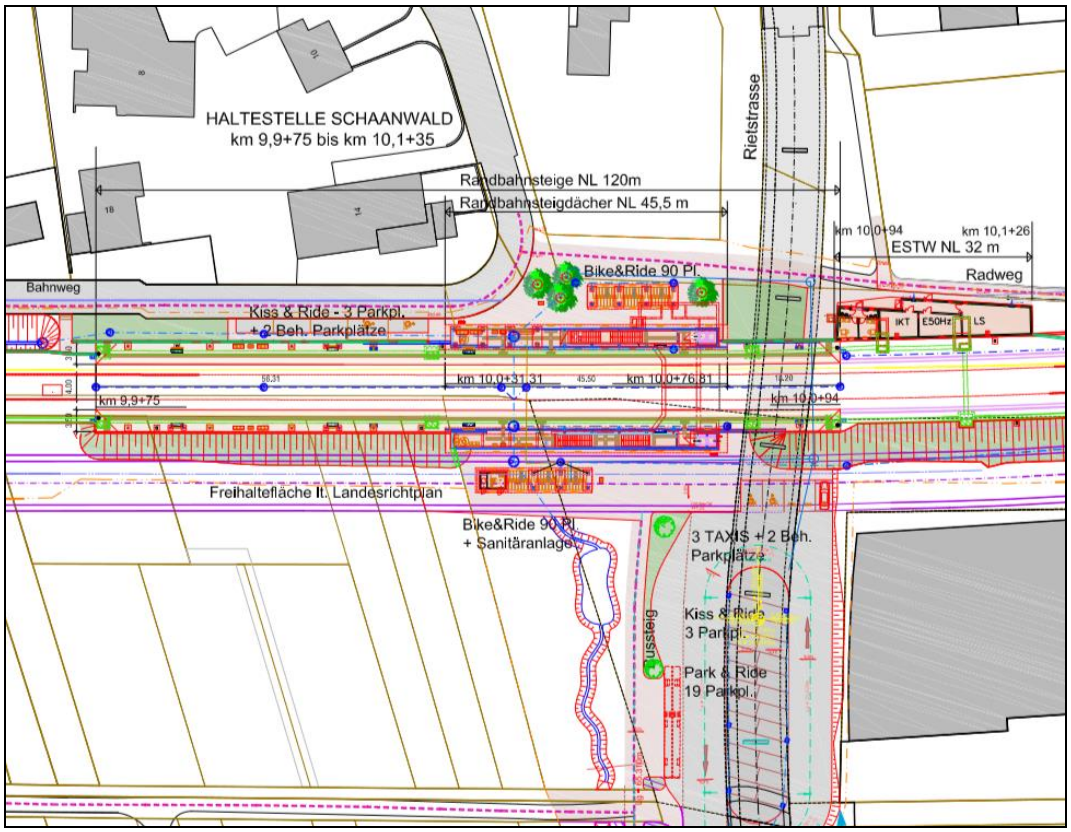

Abbildung 26: Situation Haltestelle Schaanwald – Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

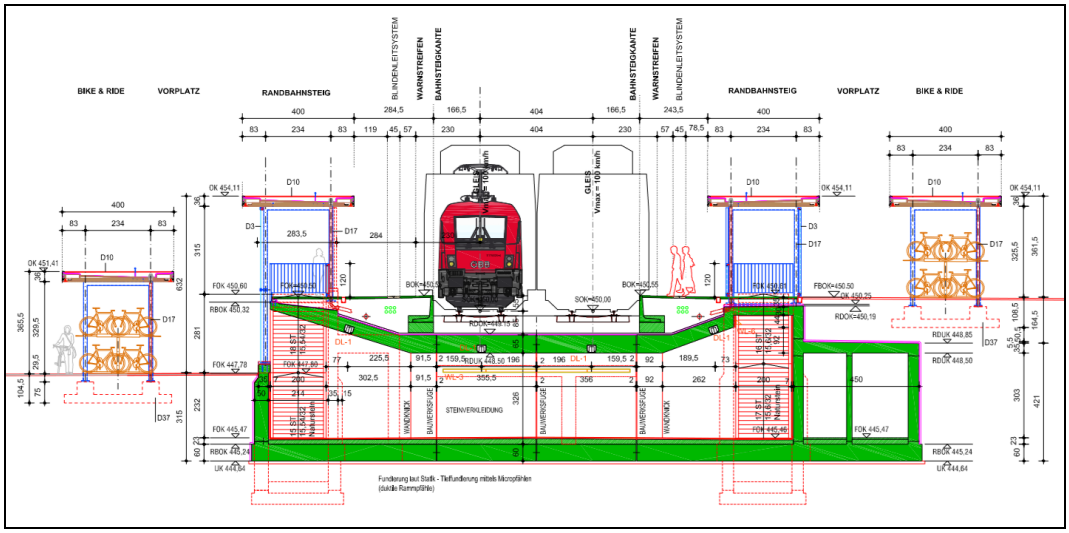

Abbildung 27: Haltestelle Schaanwald, Schnitt – Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

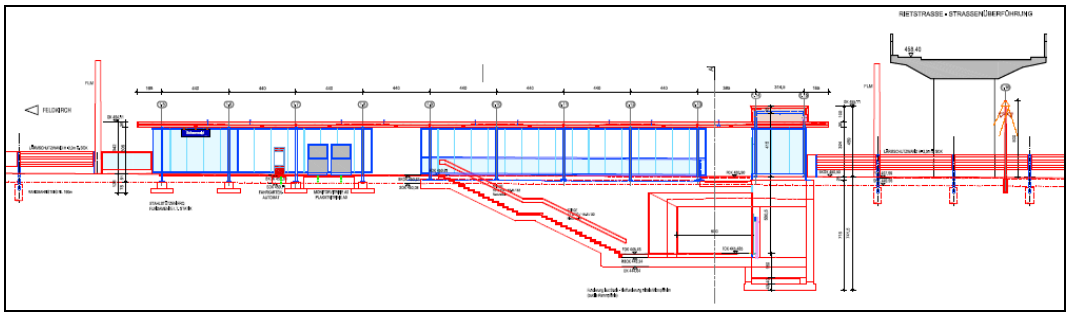

Abbildung 28: Haltestelle Schaanwald, Ansicht – Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

3.7.1.2.2 Haltestelle Nendeln

Nachdem das bisherige Bahnhofsgebäude für den eigentlichen Bahnbetrieb nicht mehr benötigt und die bestehende Eisenbahnkreuzung an der Rheinstrasse zu Gunsten einer neuen Unterführung aufgehoben wird, kann die Haltestelle in den Bereich der heutigen Eisenbahnkreuzung bei der Rheinstrasse verschoben werden. Damit kann einerseits die Busanbindung mit zwei Anlegekanten unmittelbar am Bahngleis optimal gestaltet und andererseits eine Raumqualität und damit die Chancen für die Umsetzung der Kernentwicklung Nendeln wesentlich verbessert werden. Aufgrund der neuen Strassenführung wird die Engelkreuzung und die Verbindung bis zur heutigen Eisenbahnkreuzung zurückgebaut und die Bahn-

gasse vom Schleichverkehr komplett entlastet. Verbunden mit den begleitenden Lärmschutzmassnahmen wird das Wohngebiet oberhalb der Bahn deutlich aufgewertet.

Für die Fussgänger und Fahrgäste des ÖV wird im Bereich der Haltestelle eine Personenunterführung erstellt. Zusätzlich wird für diese Verkehrsteilnehmer im Bereich der Bahngasse eine neue Eisenbahnkreuzung zur direkten Verbindung der Ortsteile Eschen und Nendeln errichtet, wobei gleichzeitig die bestehende Eisenbahnkreuzung bei der Schwemmegass aufgehoben wird.

Die Haltestelle Nendeln wird mit einer Bahnsteiglänge von 220 m ausgebaut um einen ordentlichen Halt des Railjets (Zürich-Wien) mit Zu- und Ausstieg in Nendeln zu ermöglichen.

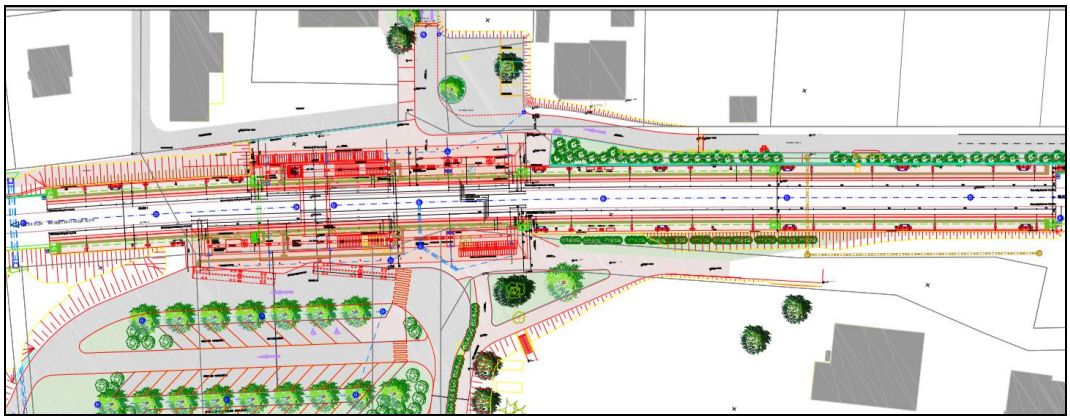

Abbildung 29: Situation Haltestelle Nendeln, Bahnsteiglänge 220 m, Railjet-Haltestelle – Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

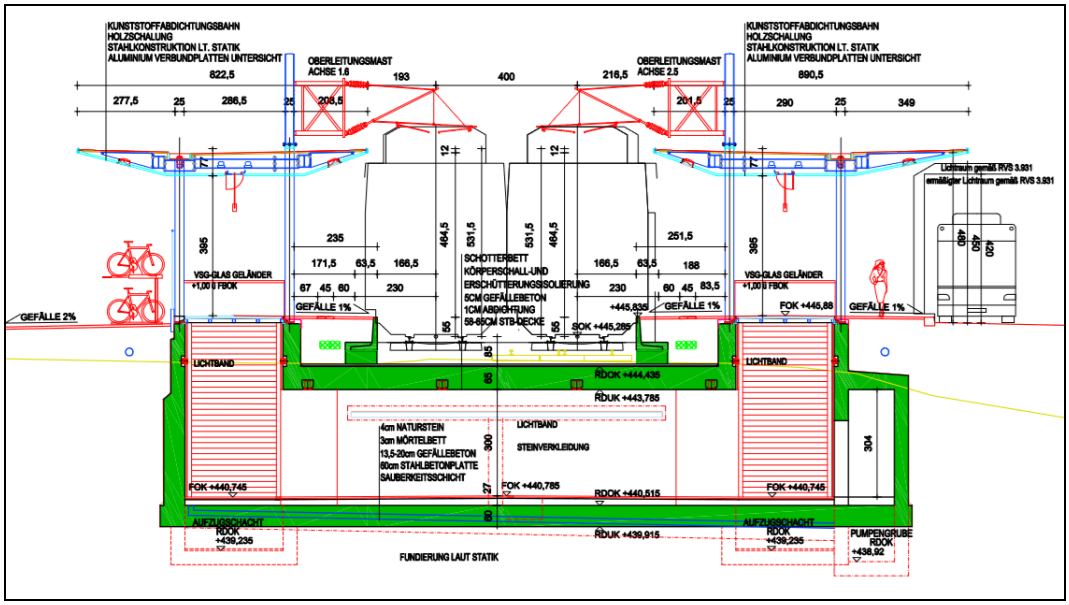

Abbildung 30: Haltestelle Nendeln, Schnitt – Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

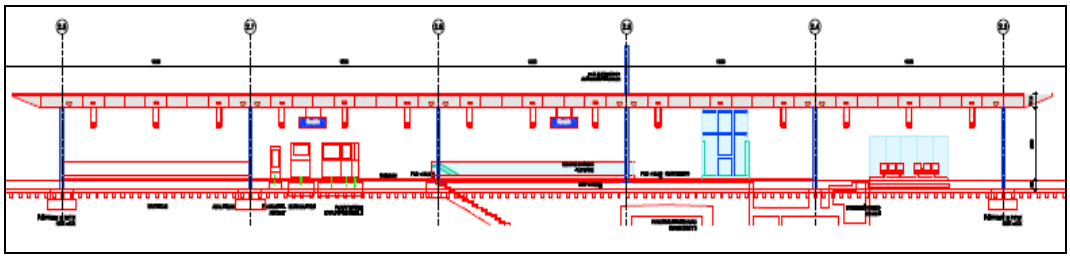

Abbildung 31: Haltestelle Nendeln, Ansicht – Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

3.7.1.2.3 Haltestelle Schaan Forst

Die Haltestelle Schaan Forst dient der Erschliessung des direkt angrenzenden Gewerbegebiets, welches ein grosses Potenzial zur weiteren Bebauung aufweist. Die Haltestelle wird im Sinne einer Optimierung in der Lage leicht verschoben. Auf eine Busanbindung, Park&Ride-Plätze sowie eine Bike&Ride-Anlage wird aufgrund der kurzen Distanzen zu den Arbeitsplätzen vorerst verzichtet.

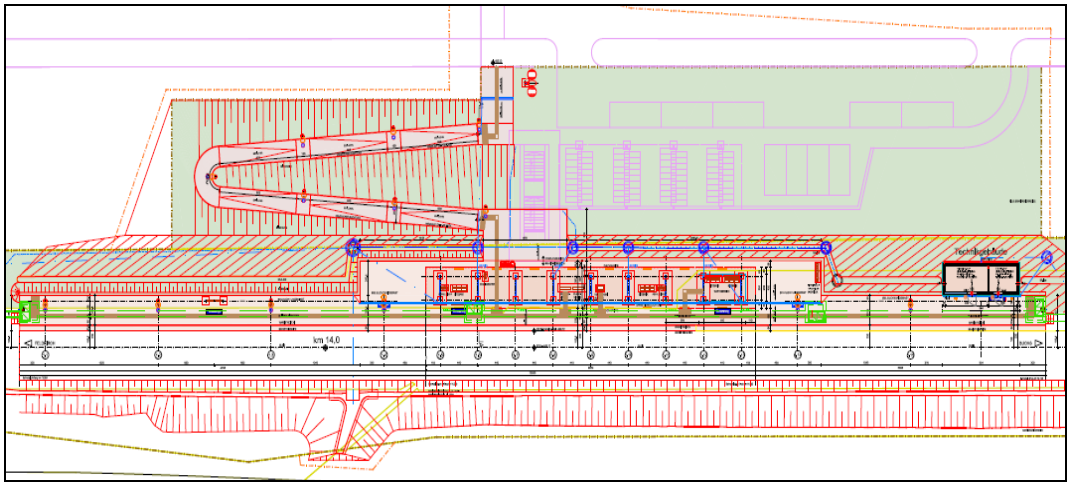

Abbildung 32: Situation Haltestelle Schaan Forst – Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

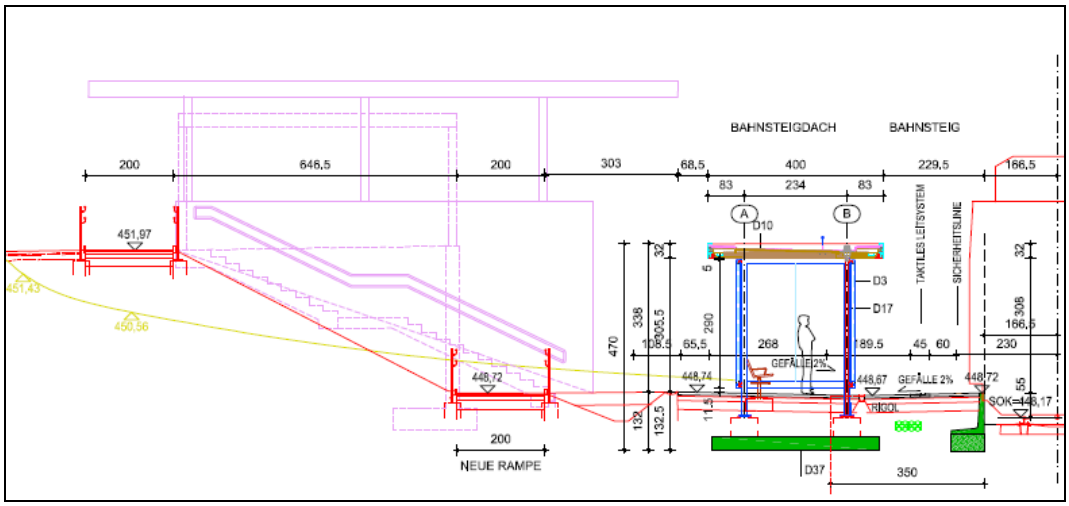

Abbildung 33: Haltestelle Schaan Forst, Schnitt – Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

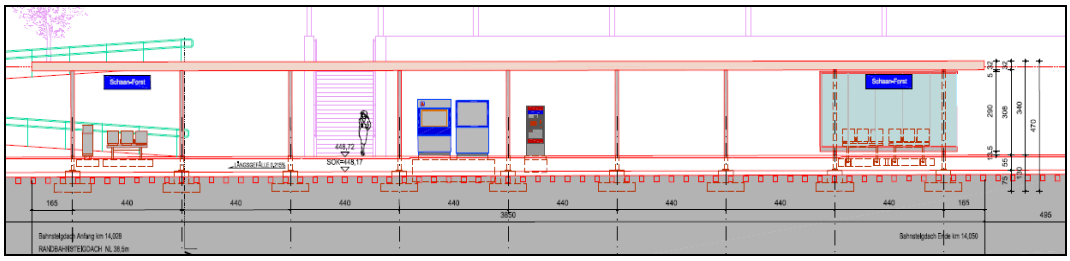

Abbildung 34: Haltestelle Schaan Forst, Ansicht – Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

3.7.1.2.4 Haltestelle Schaan-Vaduz

Die Haltestelle Schaan-Vaduz weist das grösste Fahrgastpotenzial auf, dies vor allem aufgrund der idealen Lage direkt beim Bushof Schaan der LIEmobil und der guten Umsteigemöglichkeiten in Richtung Bendern/Gamprin, Vaduz, Triesen, Triesenberg, Balzers und Planken. Auf die ursprünglich vorgesehene Unterführung für Fussgänger wird in Abstimmung mit der Gemeinde Schaan vorerst verzichtet. Diese Personenunterführung ist für den Bahnbetrieb und ein attraktives Angebot nicht zwingend erforderlich und würde vor allem zur Erschliessung des auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofsgebäudes liegenden Quartiers Bahnstrasse / Malarsch dienen. Im Rahmen der Sanierung des Bahnhofsgebäudes in den Jahren 2019/20 wird bereits ein Teil des bestehenden Annexbaus (ehemalige Zollabfertigung) entfernt und das Frachtenmagazin zu einer Fahrradabstellanlage umgebaut.

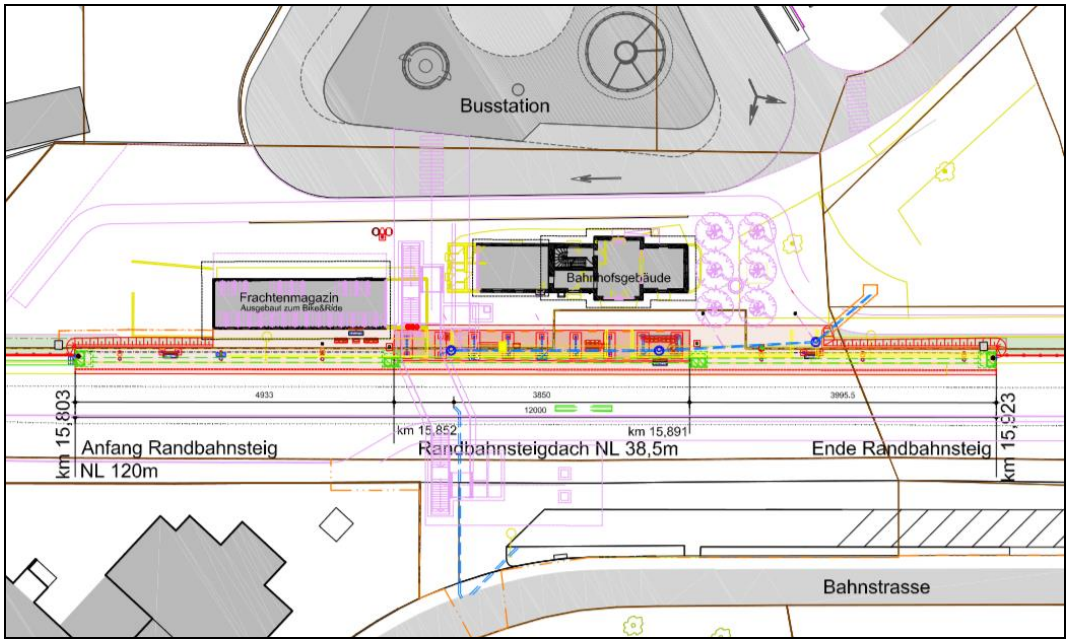

Abbildung 35: Situation Haltestelle Schaan-Vaduz Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

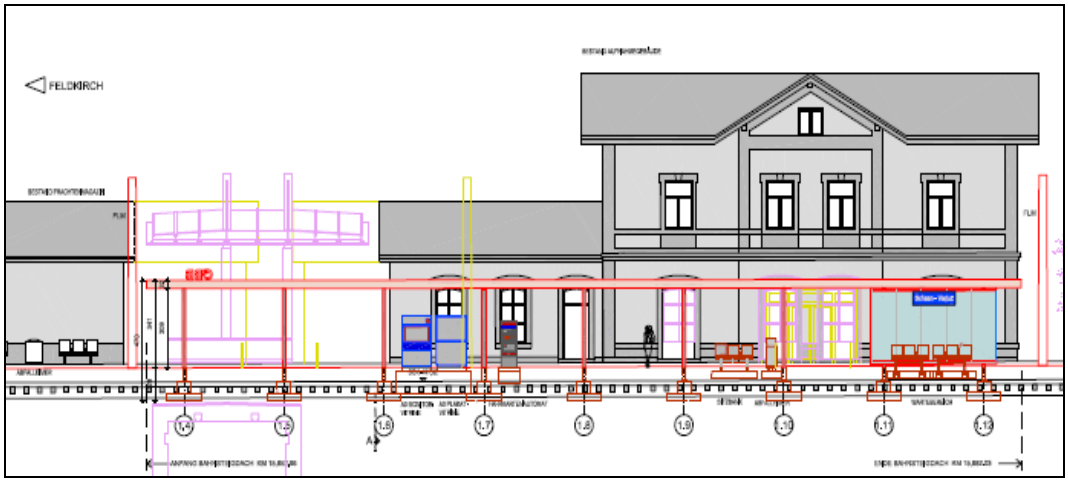

Abbildung 36: Haltestelle Schaan-Vaduz, Ansicht - Stand 2018 (Quelle: ÖBB).

3.7.1.3 Strassenausbauten

Neben der Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur sowie der Ertüchtigung der Haltestellen sind im Rahmen der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein auch begleitende Strassenbauprojekte vorgesehen, welche teilweise im Projekt enthalten sind (Überführung Schaanwald, Aufhebung der Eisenbahnkreuzung Nendeln) oder als unabhängige Projekte vom Land Liechtenstein als Eigenleistungen realisiert werden (Erschliessung des Industriegebiets Schaanwald/Mauren sowie Haltestelle Schaanwald/Mauren).

3.7.1.3.1 Überführung Schaanwald

Die Überführung Schaanwald, welche Teil des Nahverkehrsausbauprojekts ist, wurde zusammen mit drei weiteren Bauwerken zu Beginn der 1980er-Jahre im Rahmen der Auflassung von niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen durch die ÖBB erstellt. Im Rahmen einer vom Land Liechtenstein, der Gemeinde Mauren und

den ÖBB unterzeichneten Vereinbarung[54] wurde die Brücke von Seiten der Gemeinde Mauren ins Eigentum und die Erhaltung übernommen.

Im Rahmen des Nahverkehrausbaus muss diese in die Jahre gekommene Überführung für den Doppelspurausbau verbreitert und neu erstellt werden. Die entsprechenden Kosten sind daher Teil des vorliegenden Ausbauprojekts.

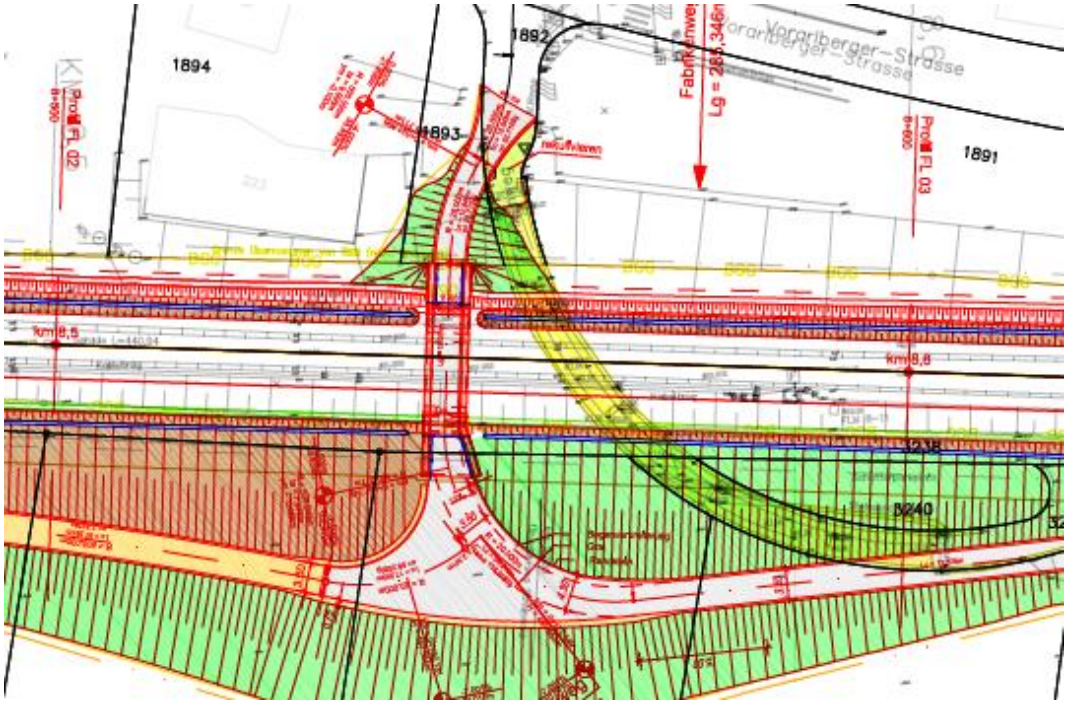

Abbildung 37: Situation Überführung Schaanwald (Quelle: ÖBB).

54 Vereinbarung vom 11. Dezember 1979 zwischen dem Land Liechtenstein, der Gemeinde Mauren und den Österreichischen Bundesbahnen über die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen im Gemeindegebiet von Mauren in km 8.743, km 9.406, 9.639 und 10.058 sowie die Errichtung von Ersatzbauwerken.

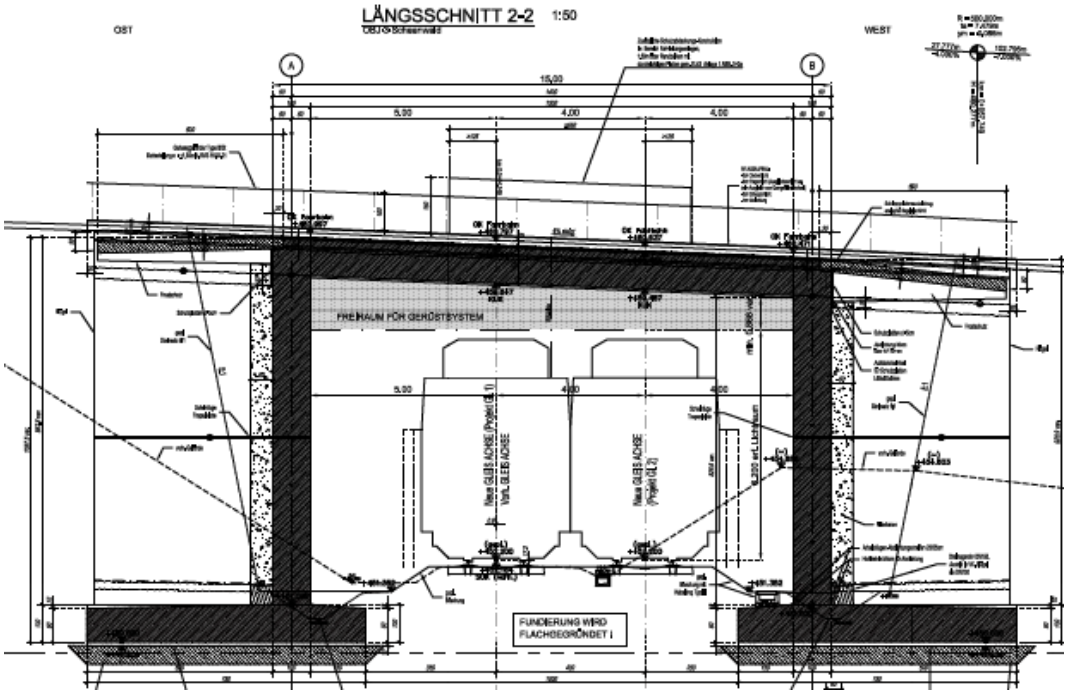

Abbildung 38: Schnitt Überführung Schaanwald (Quelle: ÖBB).

3.7.1.3.2 Erschliessung des Industriegebiets Schaanwald/Mauren und Haltestelle Schaanwald/Mauren

Die derzeitige Erschliessung des Industriegebiets Schaanwald/Mauren gelangt mittelfristig, aufgrund des in diesem Bereich stattfindenden Arbeitsplatzwachstums, immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Zudem ist der bestehende T-Knoten im Ausserortsbereich, direkt bei der Eisenbahnüberführung Schaanwald, in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch zu bezeichnen. Aus diesem Grund gibt es seit längerem Bestrebungen, die Zufahrt zum Industriegebiet Schaanwald/Mauren umzubauen und damit leistungsfähiger und sicherer zu gestalten. Es ist geplant, den neuen Knoten als Kreisel auszubilden.

Der für die Erschliessung des Industriegebiets geplante Kreisel dient gleichzeitig der Erschliessung der neuen S-Bahn-Haltestelle Schaanwald/Mauren und bindet die Buslinien der LIEmobil sowie die bei der Haltestelle befindliche Park&Ride-Anlage direkt an das übergeordnete Landstrassennetz an. Das Projekt für den

neuen Knoten zur Erschliessung des Industriegebiets Schaanwald/Mauren und für die sich in diesem Bereich befindlichen Bahnhaltestelle dient grossmehrheitlich der Erschliessung des Industriegebiets, weshalb die entsprechenden Kosten weder im ursprünglichen S-Bahn-Projekt im Jahr 2012 noch in der Überarbeitung 2018 Eingang fanden. Dieses Projekt wird deswegen im Rahmen des ordentlichen Strassenbau-Investitionsbudgets des Landes budgetiert und umgesetzt. Es ist somit nicht Bestandteil des vorliegenden Finanzbeschlusses.

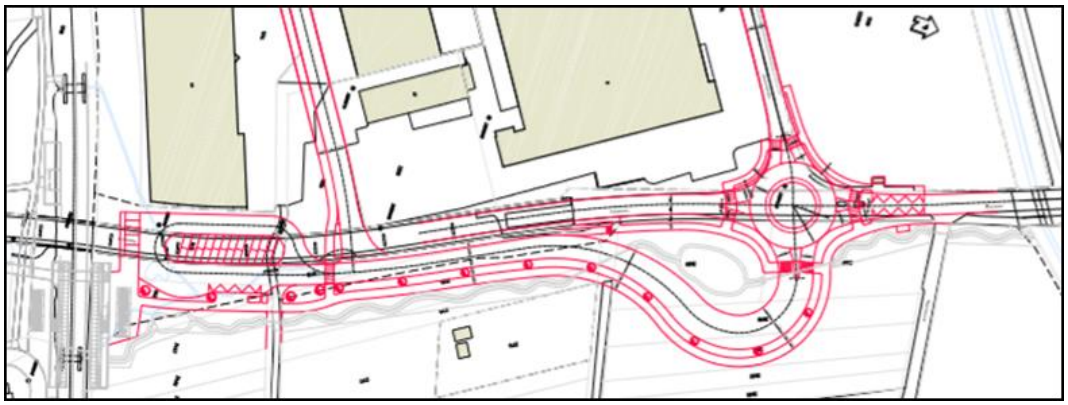

Abbildung 39: Situation Kreisel Industrie Schaanwald/Mauren (Quelle: ABI).

3.7.1.3.3 Aufhebung der Eisenbahnkreuzung Rheinstrasse Nendeln

Das im Rahmen des S-Bahn-Projekts 2012 erarbeitete Projekt für die Niveaufreimachung der Rheinstrasse Nendeln sieht eine neue, nordseitige Unterführung der Rheinstrasse vor. Die vorgeschlagene Linienführung ergibt eine ca. 500 m lange neue Strasse, welche das ÖBB-Trassee nördlich der bestehenden Strasse niveaufrei unterquert. Die vorgesehene Linienführung verlässt das heutige Trassee im Bereich des Hilti Logistikzentrums und führt nördlich der Rheinstrasse über unbebautes Wiesland zur Feldkircherstrasse, wo ca. 370 m nördlich der heutigen Engelkreuzung ein neuer Knoten erstellt wird. Vom Strassenneubau sind 17 Grundstücke tangiert.

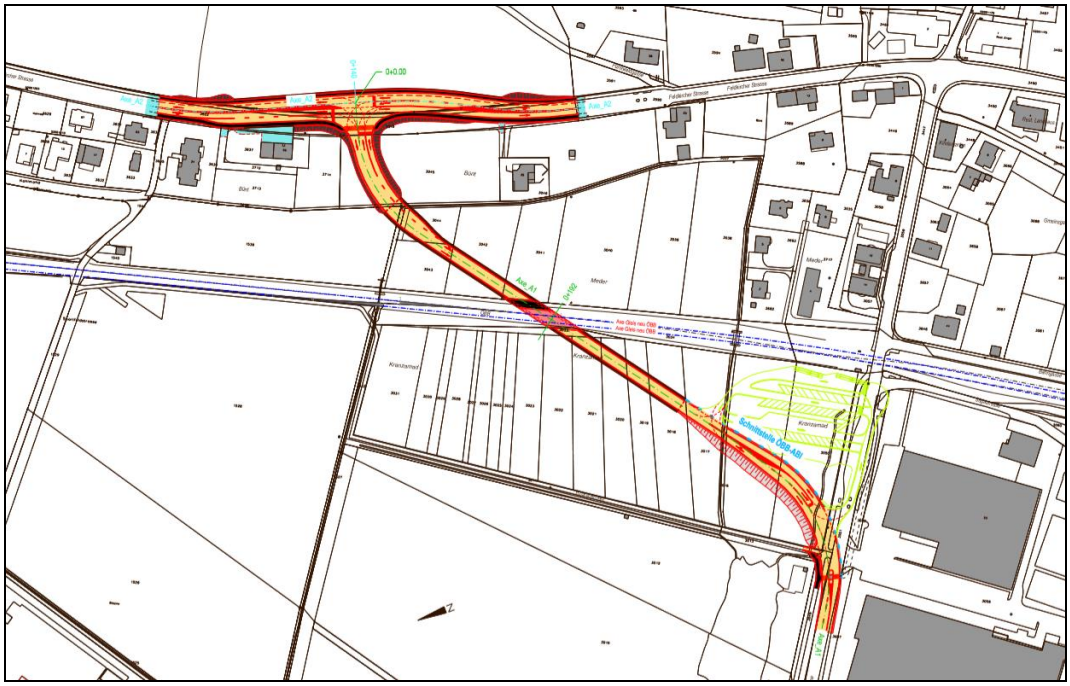

Abbildung 40: Situation Unterführung Rheinstrasse Nendeln (Quelle: ABI).

Mit der neuen Strassenführung werden die Engelkreuzung und die Verbindung bis zur heutigen Eisenbahnkreuzung zurückgebaut und die Bahngasse vom Schleichverkehr komplett entlastet. Auf diese Weise kann die derzeitige Problematik, dass der Stau bei geschlossenen Bahnschranken bis zur Engelkreuzung zurückreicht und der Verkehr zum Erliegen kommt, entschärft werden.

Diese Lösung führt insgesamt zu einem besseren und flüssigeren Verkehrsablauf auf den Landstrassen und dient insbesondere auch der Stabilisierung des Linienverkehrs der LIEmobil durch die Reduktion von Stau- und Verlustzeiten bei der Bahnschranke. Die Busse können die neue Kreuzung in Zukunft zudem bevorzugt durchfahren.

Nur eine solche Lösung bietet dem Weiler Nendeln die einmalige Chance ein eigenständiges, attraktives und vom Durchgangsverkehr entlastetes Ortszentrum zwischen der Churerstrasse und der Bahnlinie, auf Basis der von der Gemeinde

gemeinsam mit den Bewohnern initiierten Kernentwicklung Nendeln „Clunia“ : Vision 2030[55], zu realisieren.

3.7.1.4 Umsetzung der Gesetzeskonformität

Im Rahmen des geplanten Streckenausbaus kommt Österreich seinen gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Umsetzung des Lärmschutzes[56], dem Schutz vor nichtionisierender Strahlung[57] sowie der Umsetzung der Barrierefreiheit[58] vollumfänglich nach und erfüllt sämtliche Auflagen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung.

3.7.1.5 Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein

Wie in Kapitel 1.4 ausgeführt, stellt die Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, insbesondere in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein eines der zehn Leitprojekte des Mobilitätskonzepts 2030 dar.

Bei einer Realisierung der S-Bahn Liechtenstein werden sich die Schrankenschliesszeiten in Schaan ausdehnen. Damit werden gewisse Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in Schaan verbunden sein. Zur Entschärfung dieser Problematik sollen mehrere Lösungsmöglichkeiten vertieft geprüft werden. Zu prüfen sind die Absenkung des Bahntrasses, die Absenkung der Strassen im Bereich der Strassen-Schienen-Querungen „im Bretscha“ und bei der „Zollstrasse“ sowie die

---

55 https://www.eschen.li/aktuell/kernentwicklung-nendeln-171clunia187

56 Lärmschutzverordnung (LSV) vom 14. Oktober 2008, LGBl. 2008 Nr. 253.

57 Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) vom 9. Dezember 2008, LGBl. 2008 Nr. 325.

58 Gesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BGIG) vom 25. Oktober 2006, LGBl. 2006 Nr. 243.

Realisierung einer Entlastungsstrasse als Weiterführung der Industriestrasse bis zur Zollstrasse. Auch die Variante einer Eisenbahn Nordschleife-Buchs soll im Rahmen der Variantenprüfung für Schaan einer Grobbeurteilung unterzogen werden.

3.8 Adaptiertes Projekt 2018 – Kosten

Gemäss Auftrag der Verkehrsminister wurde das ursprüngliche Projekt im Verlauf des Jahres 2018 hinsichtlich des Ausbaustandards und möglicher Sparpotenziale überprüft. Auftragsgemäss wurden auch die Kosten mit Preisbasis 2018 auf Grundlage des adaptierten Projekts 2018 neu berechnet.

Die Regierung nahm anlässlich ihrer Sitzung vom 18. Juni 2019 das auf Beamtenebene adaptierte Projekt und die aktualisierte Kostenzusammenstellung für die S-Bahn Liechtenstein auf Preisbasis 1.1.2019 zur Kenntnis und definierte diese als Grundlage für die Verhandlungen über den Kostenverteilschlüssel zwischen Liechtenstein und Österreich.

Nachdem die Verhandlungen über die mögliche Kostenaufteilung am 19. Dezember 2019 auf Beamtenebene einvernehmlich abgeschlossen werden konnten, genehmigte die Regierung am 4. Februar 2020 den ausverhandelten Kostenverteilschlüssel.

In den nachstehenden Kapiteln werden die Kosten sowie der jeweilige Aufteilungsschlüssel und die Umsetzungsverantwortung für die einzelnen Elemente zusammengefasst dargelegt.

3.8.1 Investitionskosten, Umsetzungsverantwortung sowie Kostenverteilschlüssel

Die Investitionskosten wurden gemäss den definierten Kostenblöcken für die Bahninfrastruktur und die Umsetzung der Gesetzeskonformität durch die ÖBB in Euro sowie die Kosten für die Haltestellen, die Nebenanlagen und die Strasseninfrastruktur durch das ABI in Schweizer Franken ermittelt. Sämtliche in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten Beträge sind (entsprechend der aktualisierten Kostenermittlung) ohne Mehrwertsteuern ausgewiesen.[59]

Es wurde zudem eine mögliche Umsetzungsverantwortung für die einzelnen Elemente vorgeschlagen. Österreich trägt gemäss diesem Vorschlag die Umsetzungsverantwortung für alle Elemente in Österreich sowie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Liechtenstein. Liechtenstein trägt die Umsetzungsverantwortung für alle Hochbauten, Haltestellen und Niveaufreimachungen in Liechtenstein, namentlich:

- Landerwerb auf dem Staatsgebiet von Liechtenstein;
- sämtliche Haltestellen in Liechtenstein;
- Massnahmen zur Einhaltung der Barrierefreiheit im Zusammenhang mit den Haltestellen in Liechtenstein;
- Niveaufreimachung Rheinstrasse Nendeln; sowie

---

[59] Wie schon bei den früheren Verhandlungen und Kostenaufstellungen wurden die voraussichtlichen Kosten des Projekts S-Bahn Liechtenstein rein netto, also ohne Mehrwertsteuer und ohne allfällige Verzollungskosten, ermittelt. Damit ist es jedem Projektpartner möglich, die bei ihm anfallenden Aufwendungen für die Mehrwertsteuer bzw. Umsatzsteuer und allfällige Verzollungskosten entsprechend der jeweils geltenden Gesetzgebungen bei grenzüberschreitenden Arbeiten abzurechnen.
Bei dem Teil des Projektes, welcher auf österreichischem Staatsgebiet ausgeführt wird, kommen andere Umsatzsteuersätze zur Anwendung als beim Abschnitt auf liechtensteinischem Staatsgebiet. Zudem können, je nach Auftrags- und Vertragsverhältnis, bei grenzüberschreitenden Arbeiten, welche durch die ÖBB ausgeführt werden, teilweise Befreiungen von der Abgabe der MwSt. oder von Verzollungskosten beantragt werden. Diese können jedoch beim derzeitigen Stand des Projektes der S-Bahn noch nicht beziffert werden (entsprechende Inhalte von Verträgen zur Bauausführung sind noch nicht formuliert).

- Überführung Schaanwald.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Umsetzungsverantwortung nicht mit einer entsprechenden Kostentragung gleichzusetzen ist. Hintergrund der Aufteilung ist die Überlegung, dass Liechtenstein im Rahmen der eigenen Umsetzungsverantwortung Arbeiten eigenständig ausschreiben und so, wenn möglich, an liechtensteinische Unternehmungen vergeben kann. Je nach Kostenaufteilungsschlüssel werden gegenseitige Ausgleichszahlungen erfolgen.

Im Weiteren ist festzuhalten, dass der liechtensteinische Anteil am Gesamtprojekt, für welches mit dem vorliegenden Bericht und Antrag die Genehmigung eines Verpflichtungskredites beim Landtag beantragt wird, ein Kostendach darstellt, welches zwingend einzuhalten sein wird. Allfällige Mehrkosten bei einzelnen Projektteilen müssten mittels Einsparungen bei anderen Projektteilen kompensiert werden.

3.8.1.1 Bahninfrastrukturausbauten

Die Umsetzungsverantwortung für alle Elemente in Österreich sowie für den Ausbau der gesamten Eisenbahninfrastruktur in Liechtenstein liegt bei Österreich respektive den ÖBB. Die entsprechenden Kosten wurden daher von Österreich in Euro ermittelt.

Der Wechselkurs für die Umrechnung der Beträge mit Preisbasis 1. Januar 2019 wurde auf Beamtenebene (BMVIT, ÖBB, ABI) einvernehmlich auf Basis des Jahresmittelkurses CHF/EUR der Eidgenössischen Steuerverwaltung über die Jahre 2017/2018 mit 1 EUR = 1.13 CHF festgelegt. Damit wurde sichergestellt, dass beide Länder bei den Verhandlungen zum Kostenteiler über eine übereinstimmende Kostenaufstellung verfügen. Die Zahlungen werden hingegen nach dem jeweiligen effektiven Umrechnungskurs erfolgen.

3.8.1.1.1 Abschnitt 1: km 7.800 – km 8.375

Der Abschnitt 1 verläuft von Tosters auf österreichischem Staatsgebiet bis zur Staatsgrenze Österreich-Liechtenstein bei Bahnkilometer 8.375. Auf diesem Abschnitt ist die Erstellung einer Doppelspur für die Nahverkehrsabwicklung und die Errichtung von zwei Haltestellen vorgesehen. Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen wurde diesem Abschnitt der entsprechende Teil für die Wiederverwendung des Dammschüttmaterials aus den Abschnitten 3 und 4 gutgeschrieben.

Die Kosten für den gesamten Abschnitt 1 betragen (inkl. Kosten für den nötigen Landerwerb in Österreich) EUR 12.7 Mio. resp. CHF 14.4 Mio. und werden vollumfänglich durch Österreich getragen. Diese sind im vorliegenden Bericht und Antrag im Sinne der Vollständigkeit aufgeführt, da auch dieser Abschnitt für den Betrieb der S-Bahn Liechtenstein auszubauen ist.

3.8.1.1.2 Abschnitt 2: km 8.375 – km 9.800

Von der Staatgrenze bis ca. zur Haltestelle Schaanwald bei Bahnkilometer 9.800 erstreckt sich der Abschnitt 2 des Ausbauprojekts. Auch in diesem Bereich ist der Doppelspurausbau der Strecke geplant. Zudem erfolgt im Bereich Schaanwald eine geringfügige Streckenbegradigung, um die auf der Strecke fahrbaren Geschwindigkeiten zu vereinheitlichen. Eine Überprüfung dieser Streckenbegradigung im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen führte zum Schluss, dass diese Massnahme für den künftigen Betrieb der Strecke notwendig und sinnvoll ist und daher umgesetzt werden soll.

Der Abschnitt 2 dient den Mindestanforderungen für den Nahverkehr auf liechtensteinischem Staatsgebiet. Die Aufwendungen für den Ausbau sind demnach gemäss der Finanzierungslogik primär von Liechtenstein zu tragen. Österreich

übernimmt gemäss Verhandlungsergebnis die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Restwert (Zeitwertabschreibung) der bestehenden Eisenbahnanlage im Realisierungsjahr (gemäss Berechnung im Jahr 2024). Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen wurde diesem Abschnitt ebenfalls der entsprechende Teil für die Wiederverwendung des Dammschüttmaterials aus den Abschnitten 3 und 4 gutgeschrieben. In den Kosten ist ausserdem der für diesen Abschnitt notwendige Landerwerb enthalten.

Die Kosten für den gesamten Abschnitt 2 betragen EUR 22.3 Mio. resp. CHF 25.2 Mio., wovon EUR 0.8 Mio. resp. CHF 0.9 Mio. auf den Landerwerb entfallen. Davon trägt Liechtenstein gemäss Verhandlungsergebnis EUR 19.8 Mio. resp. CHF 22.4 Mio. und Österreich EUR 2.5 Mio. resp. CHF 2.8 Mio.

Bezogen auf den gesamten Abschnitt 2 ergibt dies einen Kostenteiler von 88.8 % für Liechtenstein und 11.2 % für Österreich.

3.8.1.1.3 Abschnitt 3: km 9.800 – km 10.900

Der Abschnitt 3 von Bahnkilometer 9.800 bis 10.900 beginnt bei der Haltestelle Schaanwald und erstreckt sich ungefähr bis zum Ortsbeginn von Nendeln. Auch auf diesem Abschnitt wird die Strecke doppelspurig ausgebaut.

Der Ausbau dieses Abschnitts dient sowohl dem Nah- als auch dem Personenfernverkehr und ist zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität und der Flexibilität notwendig. Die entsprechenden Aufwendungen für den Ausbau sind gemäss der Finanzierungslogik somit je hälftig durch Liechtenstein und Österreich zu tragen. Österreich übernimmt gemäss Verhandlungsergebnis zudem die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Restwert (Zeitwertabschreibung) der bestehenden Eisenbahnanlage im Realisierungsjahr (gemäss Berechnung im Jahr 2024). Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen wurde bei diesem Abschnitt der entsprechende Anteil für die Wiederverwendung des Dammschütt-

materials aus den Abschnitten 1 und 2 hinzugerechnet. In den Kosten ist ausserdem der für diesen Abschnitt notwendige Landerwerb enthalten.

Die Kosten für den gesamten Abschnitt 3 betragen EUR 11.5 Mio. resp. CHF 13.0 Mio., wovon EUR 0.9 Mio. resp. CHF 1.0 Mio. auf den Landerwerb entfallen. Davon trägt Liechtenstein gemäss Verhandlungsergebnis EUR 3.5 Mio. resp. CHF 4.0 Mio. und Österreich EUR 8.0 Mio. resp. CHF 9.0 Mio.

Bezogen auf den gesamten Abschnitt 3 ergibt dies einen Kostenteiler von 30.4 % für Liechtenstein und 69.6 % für Österreich.

3.8.1.1.4 Abschnitt 4: km 10.900 – km 12.278

Der 4. Abschnitt des Doppelspurausbaus reicht von Bahnkilometer 10.900 bis Bahnkilometer 12.278. Er erstreckt sich somit bis zum heutigen Bahnhof Nendeln.

Der Ausbau dieses Abschnitts dient der Erfüllung der Mindestanforderungen des Fernverkehrs. In der Konsequenz sind sämtliche Aufwendungen für den Ausbau gemäss der Finanzierungslogik allein von Österreich zu tragen. Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen wurde auch bei diesem Abschnitt der entsprechende Anteil für die Wiederverwendung des Dammschüttmaterials aus den Abschnitten 1 und 2 hinzugerechnet. In den Kosten ist ebenfalls der für diesen Abschnitt notwendige Landerwerb enthalten.

Die Kosten für den gesamten Abschnitt 4 betragen EUR 21.1 Mio. resp. CHF 23.8 Mio., wovon EUR 0.8 Mio. resp. CHF 0.95 Mio. auf den Landerwerb entfallen. Die gesamten Kosten für diesen Abschnitt werden zu 100 % von Österreich getragen.

In der nachstehenden Tabelle wird die Aufteilung der Kosten der Eisenbahninfrastruktur für das gesamte S-Bahn-Projekt zwischen Liechtenstein und Österreich zusammengefasst dargestellt:

Infrastruktur-Element	Kosten in Mio. Euro		
	Kosten Total	Kostentragung Liechtenstein	Kostentragung Österreich
Eisenbahninfrastruktur (inkl. Landerwerb)	**67.6**	**23.3**	**44.3**
Infrastruktur Staatsgebiet Österreich	*12.7*		*12.7*
Infrastruktur km 8.375 – 9.800	*22.3*	*19.8*	*2.5*
Infrastruktur km 9.800 – 10.900	*11.5*	*3.5*	*8.0*
Infrastruktur km 10.900 – 12.278	*21.1*		*21.1*
Total in Mio. EUR		**23.3**	**44.3**
Gesamttotal in Mio. Euro	**67.6**		
Total in Mio. CHF		**26.3**	**50.1**
Gesamttotal in Mio. CHF	**76.4**		

Abbildung 41: Aufteilung der Kosten für die Eisenbahninfrastruktur für das gesamte S-Bahn-Projekt (Quelle: ABI).

Bezogen auf den Ausbau der Bahninfrastruktur auf der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs im Hinblick auf eine S-Bahn Liechtenstein ergibt sich nach dem erzielten Verhandlungsergebnis ein Kostenteiler von 34.5 % für Liechtenstein und 65.5 % für Österreich.

Da sich Liechtenstein aber nur an Kosten beteiligt, welche auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein anfallen, müssen die Kosten für den Ausbau der Infrastruktur auf dem Staatsgebiet von Österreich abgezogen werden.

Infrastruktur- Element	Kosten in Mio. Euro		
	Kosten Total	Kostentragung Liechtenstein	Kostentragung Österreich
Eisenbahninfrastruktur Staatsgebiet von Liechtenstein (inkl. Landerwerb)	**54.9**	**23.3**	**31.6**
Infrastruktur km 8.375 – 9.800	*22.3*	*19.8*	*2.5*
Infrastruktur km 9.800 – 10.900	*11.5*	*3.5*	*8.0*
Infrastruktur km 10.900 – 12.278	*21.1*		*21.1*

Total in Mio. EUR		**23.3**	**31.6**
Gesamttotal in Mio. Euro	**54.9**		
Total in Mio. CHF		**26.3**	**35.7**
Gesamttotal in Mio. CHF	**62.0**		

Abbildung 42: Aufteilung der Kosten für die Eisenbahninfrastruktur auf liechtensteinischem Staatsgebiet (Quelle: ABI).

Bezogen auf die Kosten für den Ausbau der notwendigen Bahninfrastruktur auf liechtensteinischem Staatgebiet ergibt sich somit ein Kostenteiler von 42.4 % für Liechtenstein und 57.6 % für Österreich.

3.8.1.2 Haltestellenausbauten

Im Rahmen des Streckenausbaus ist vorgesehen, die bestehenden Haltestellen Nendeln, Schaan Forst und Schaan zu ertüchtigen und in Schaanwald/Mauren eine neue Haltestelle auf liechtensteinischem Staatsgebiet zu errichten.

Die Umsetzungsverantwortung für den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur in Liechtenstein hat Liechtenstein inne. Die entsprechenden Kosten wurden daher in Schweizer Franken ermittelt.

3.8.1.2.1 Haltestelle Schaanwald

Die Haltestelle Schaanwald wird von ihrer derzeitigen Lage in Schaanwald im Bereich Zuschg in Richtung Schaanwald/Mauren Industrie verschoben und dort neu gebaut. Die neu zu erstellende Haltestelle Schaanwald dient ausschliesslich dem Nahverkehr. Dementsprechend sind gemäss der Finanzierungslogik sämtliche Aufwendungen für den Ausbau durch Liechtenstein zu tragen. Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen wurde vereinbart, dass die ÖBB die Kosten der

für die Haltestelle nötigen Grundstücke übernehmen, da diese vor Baubeginn in deren Eigentum übergehen werden.

Die Kosten für die Haltestelle Schaanwald (inkl. Landerwerb) betragen insgesamt CHF 7.9 Mio. Die Kosten für die Haltestelle (exkl. Landerwerb) betragen CHF 7.6 Mio. und werden vollumfänglich von Liechtenstein getragen. Die Landerwerbskosten betragen CHF 0.3 Mio. und werden von Österreich getragen.

Bezogen auf die Gesamtkosten für die Haltestelle Schaanwald ergibt dies einen Kostenteiler von 96.2 % für Liechtenstein und 3.8 % für Österreich.

3.8.1.2.2 Haltestelle Nendeln

Die Haltestelle Nendeln dient einerseits dem Nahverkehr, andererseits ermöglicht sie, auf Wunsch Liechtensteins, auch den Railjet-Halt. Somit sind sämtliche Aufwendungen für den Ausbau dieser Haltestelle, mit Ausnahme der Ohnehin-Kosten für die behindertengerechte Ausstattung der bestehenden Haltestelle Nendeln, welche durch die ÖBB zu finanzieren sind, durch Liechtenstein zu tragen. Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen wurde vereinbart, dass die ÖBB die Kosten der für die Haltestelle nötigen Grundstücke übernehmen, da diese vor Baubeginn in deren Eigentum übergehen werden.

Die Kosten für die Haltestelle Nendeln (inkl. Landerwerb) betragen insgesamt CHF 11.4 Mio. Die Kosten für die Haltestelle ohne Realisierung der Barrierefreiheit (Kosten CHF 1.4 Mio.), welche bei der Position „Umsetzung der Gesetzeskonformität“ eingerechnet wird, betragen CHF 9.5 Mio. und werden vollumfänglich von Liechtenstein getragen. Die Kosten für den nötigen Landerwerb betragen CHF 0.5 Mio. und werden von Österreich getragen.

Bezogen auf die Gesamtkosten für die Haltestelle Nendeln ergibt dies einen Kostenteiler von 95.0 % für Liechtenstein und 5.0 % für Österreich.

3.8.1.2.3 Haltestelle Schaan Forst

Die Haltestelle Schaan Forst dient der Erschliessung des direkt angrenzenden Gewerbegebiets und daher ebenfalls dem Nahverkehr, weshalb auch hier sämtliche Aufwendungen für den Ausbau dieser Haltestelle gemäss Finanzierungslogik durch Liechtenstein zu tragen sind. Im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen wurde vereinbart, dass die ÖBB die Kosten der für die Haltestelle nötigen Grundstücke übernehmen, da diese vor Baubeginn in deren Eigentum übergehen werden.

Die Kosten für die Haltestelle Schaan Forst (inkl. Landerwerb) betragen insgesamt CHF 2.2 Mio. Die Kosten für die Haltestelle (exkl. Landerwerb) betragen CHF 1.95 Mio. und werden vollumfänglich von Liechtenstein getragen. Die Kosten für den nötigen Landerwerb betragen CHF 0.25 Mio. und werden von Österreich getragen.

Bezogen auf die Gesamtkosten für die Haltestelle Schaan-Forst ergibt dies einen Kostenteiler von 88.6 % für Liechtenstein und 11.4 % für Österreich.

3.8.1.2.4 Haltestelle Schaan-Vaduz

Auch die Haltestelle Schaan-Vaduz dient dem Nahverkehr, weshalb sämtliche Aufwendungen für den Ausbau dieser Haltestelle von Liechtenstein getragen werden. Für die Realisierung der Haltestelle ist kein zusätzlicher Landerwerb erforderlich.

Die Kosten für die Haltestelle Schaan-Vaduz betragen CHF 2.0 Mio. und werden bis auf die Kosten für die Umsetzung der NISV (Kosten CHF 0.01 Mio.), welche bei der Position „Umsetzung der Gesetzeskonformität“ eingerechnet werden, vollumfänglich von Liechtenstein getragen.

3.8.1.2.5 Leistungen aus Bahnbetrieb für die Haltestellen

Streng genommen wären sämtliche Aufwendungen für die Realisierung der Haltestellen, somit auch sämtliche Leistungen des Eisenbahnunternehmens, welche für die Umsetzung der Haltestelleninfrastruktur nötig sind, von Liechtenstein zu tragen. Da es sich hierbei grösstenteils um ÖBB-interne Leistungen handelt, konnte im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen eine Einigung darüber gefunden werden, dass diese Kosten in der Höhe von insgesamt EUR 2.2 Mio. resp. CHF 2.5 Mio. je hälftig von Liechtenstein und Österreich getragen werden.

In der nachstehenden Tabelle wird die Aufteilung der Kosten für die Haltestellen inkl. Landerwerb für das S-Bahn-Projekt zwischen Liechtenstein und Österreich zusammengefasst dargestellt:

Infrastruktur- Element	**Kosten in Mio. CHF**		
	Kosten Total	**Kostentragung Liechtenstein**	**Kostentragung Österreich**
Haltestellen (inkl. Landerwerb)	**24.6**	**22.3**	**2.3**
Schaanwald	*7.9*	*7.6*	*0.3*
Nendeln	*10.0*	*9.5*	*0.5*
Schaan Forst	*2.2*	*1.95*	*0.25*
Schaan-Vaduz	*2.0*	*2.0*	
Leistungen Bahnbetrieb für alle Haltestellen	*2.5*	*1.25*	*1.25*
Total in Mio. CHF		**22.3**	**2.3**
Gesamttotal in Mio. CHF	**24.6**		

Abbildung 43: Aufteilung der Kosten für die Haltestellen (Quelle: ABI).

Bezogen auf die Kosten für den Ausbau der notwendigen Haltestelleninfrastruktur auf liechtensteinischem Staatgebiet ergibt sich somit ein Kostenteiler von 90.7 % für Liechtenstein und 9.3 % für Österreich.

3.8.1.3 Strassenausbauten

Die Umsetzungsverantwortung für den Ausbau der Strasseninfrastruktur in Liechtenstein liegt bei Liechtenstein. Die entsprechenden Kosten wurden daher in Schweizer Franken ermittelt.

3.8.1.3.1 Überführung Schaanwald

Die Überführung Schaanwald wurde zusammen mit drei weiteren Bauwerken zu Beginn der 1980er-Jahre im Rahmen der Auflassung von bestehenden niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen durch die ÖBB erstellt. Im Rahmen der vorne erwähnten vom Land Liechtenstein, der Gemeinde Mauren und den ÖBB unterzeichneten Vereinbarung[60] wurde die Brücke von Seiten der Gemeinde Mauren ins Eigentum und die Erhaltung übernommen.

Aufgrund des Doppelspurausbaus muss diese Brücke nun erneuert und verbreitert werden. Die entsprechenden Kosten in der Höhe von CHF 2.0 Mio. sind aufgrund der Eigentumsverhältnisse durch das Land Liechtenstein zu finanzieren. Es obliegt dem Land, mit der Gemeinde Mauren als Eigentümerin des Bauwerks Gespräche über eine allfällige finanzielle Beteiligung oder die Übernahme der Kosten durch die Gemeinde zu führen.

3.8.1.3.2 Unterführung Rheinstrasse Nendeln

Die Aufhebung der niveaugleichen Strassenquerung der Rheinstrasse in Nendeln ist aus liechtensteinischer Sicht zwingend erforderlich. Die steigende Frequenz der Züge auf der Schiene sowie die stetige Erhöhung der Frequenz des Verkehrs

---

[60] Vereinbarung vom 11. Dezember 1979 zwischen dem Land Liechtenstein, der Gemeinde Mauren und den Österreichischen Bundesbahnen über die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen im Gemeindegebiet von Mauren in km 8.743, km 9.406, 9.639 und 10.058 sowie die Errichtung von Ersatzbauwerken.

auf der Strasse führen schon heute vor allem in den Pendlerspitzenzeiten zu unzumutbaren Stauerscheinungen auf der Strasse. Der Verkehr staut sich bis in die Engelkreuzung und noch weiter und bringt den Verkehr auch auf der Hauptachse Schaan - Feldkirch zum Erliegen. Die Problematik führt speziell auch im Linienverkehr von LIEmobil zu langen Verspätungen sowie zum Verpassen von Anschlüssen und Kursbrüchen.

Im Rahmen der Verhandlungen wurde beschlossen, die Kosten für die Unterführung Rheinstrasse in die Elemente „Baukosten der Unterführung Strassenanlage“, „Baukosten der Unterführung Bahnanlage“, „Landerwerbskosten“ und „Leistungen aus Bahnbetrieb für Rheinstrasse“ aufzuteilen. So konnte eine sinnvolle Zuordnung der jeweiligen Kosten stattfinden. Liechtenstein übernimmt die Baukosten für die Strassenanlage der Unterführung (inkl. der Kosten des Landerwerbs für den Strassenbau). Österreich übernimmt die Kosten für die Eisenbahnanlage der Unterführung (inkl. der Kosten des Landerwerbs für die Eisenbahnanlage) sowie die Leistungen aus dem Bahnbetrieb für die Rheinstrasse.

Grundsätzlich sieht Art. 43 Abs. 4 EBG im Falle der Aufhebung bestehender schienengleicher Eisenbahnübergänge vor, dass die Kosten mit den damit verbundenen baulichen Massnahmen je hälftig vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Strasseneigentümer zu tragen sind. Bei dieser Bestimmung handelt es sich allerdings nicht um zwingendes Recht, weshalb die Beteiligten im Einzelfall eine abweichende Kostenaufteilung vereinbaren können.[61] Eine Abweichung von der gesetzlich vorgesehenen Aufteilung der Kosten war vorliegend notwendig, da die Baukosten für die Strassenanlage der Unterführung wesentlich höher ausfallen als die Baukosten für die Bahnanlage der Unterführung. Aus diesem Grund war die österreichische Delegation nicht bereit, mehr als die Kosten

---

[61] Bericht und Antrag Nr. 120/2010 betreffend die Totalrevision des Eisenbahngesetzes (EBG), S. 66.

für die Bahnanlage und die Leistungen aus dem Bahnbetrieb für die Rheinstrasse zu übernehmen, zumal zu berücksichtigen ist, dass das Land Liechtenstein als Strasseneigentümer einen grösseren Nutzen aus der Unterführung ziehen wird als die ÖBB.

Die Gesamtkosten für die Unterführung Rheinstrasse Nendeln betragen CHF 22.3 Mio., wovon CHF 1.7 Mio. auf den Landerwerb entfallen. Davon trägt Liechtenstein gemäss Verhandlungsergebnis CHF 15.6 Mio. und Österreich CHF 6.7 Mio.

Bezogen auf das gesamte Unterführungsbauwerk ergibt dies einen Kostenteiler von 70.0 % für Liechtenstein und 30.0 % für Österreich.

Im Sinne der bei den Eisenbahnanlagen angewandten Logik müsste auch bei der Strassenanlage im Bereich der Anschlüsse an die Vorarlberger- und die Rheinstrasse ein Zeitwert für die Sanierung der dort bestehenden Strassenanlagen abgezogen werden. Dieser Aufwand würde auch ohne den Bau der Strassenumlegung anfallen und müsste in der Folge ohnehin über das ordentliche Strassenunterhaltsbudget des Landes finanziert werden. Gemäss separater Ermittlung betragen diese Kosten ca. CHF 3.1 Mio. Da diese Kosten aber bereits in der ursprünglichen Kostenermittlung im Jahr 2010 enthalten waren, wurde auf eine Berücksichtigung und einen Abzug im Rahmen des Ergebnisses der Finanzierungsverhandlungen verzichtet.

In der nachstehenden Tabelle wird die Aufteilung der Kosten für die Strasseninfrastrukturen inkl. Landerwerb für das gesamte S-Bahn-Projekt zwischen Liechtenstein und Österreich zusammengefasst dargestellt:

Infrastruktur-Element	**Kosten in Mio. CHF**		
	Kosten Total	**Kostentragung Liechtenstein**	**Kostentragung Österreich**
Strasseninfrastruktur	**24.3**	**17.6**	**6.7**

Überführung Schaanwald	*2.0*	*2.0*	
Unterführung Rheinstrasse Nendeln inkl. Landerwerb	*22.3*	*15.6*	*6.7*
Weitere Unterführungen, Brücken, Durchlässe		*in Teil Bahninfrastruktur*	*in Teil Bahninfrastruktur*
Total in Mio. CHF		**17.6**	**6.7**
Gesamttotal in Mio. CHF	**24.3**		

Abbildung 44: Aufteilung der Kosten für die Strasseninfrastrukturen (Quelle: ABI).

Bezogen auf die Kosten für den Ausbau der notwendigen Strasseninfrastruktur auf liechtensteinischem Staatgebiet ergibt sich somit ein Kostenteiler von 72.4 % für Liechtenstein und 27.6 % für Österreich.

3.8.1.4 Umsetzung der Gesetzeskonformität

Die Verantwortung für die Umsetzung der Gesetzeskonformität im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Liechtenstein liegt bei Österreich respektive den ÖBB. Die entsprechenden Kosten wurden daher von Österreich in Euro ermittelt.

Im Rahmen des geplanten Streckenausbaus kommt Österreich seinen gesetzlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Umsetzung des Lärmschutzes, der NISV sowie der Umsetzung der Barrierefreiheit vollumfänglich nach. Da es sich hierbei um bestehende gesetzliche Verpflichtungen handelt, werden sämtliche Aufwendungen dafür auch vollumfänglich von Österreich übernommen.

Im Sinne einer Vorsorge wurde im Rahmen der Finanzierungsverhandlungen beschlossen, 5 % der Kosten für den Lärmschutz Liechtenstein zuzuschlagen. Dies für den unwahrscheinlichen Fall, dass sich aus der noch zu erfolgenden Neuberechnung ergeben würde, dass aufgrund des zusätzlichen Nahverkehrs ein weitergehender Lärmschutz nötig ist.

Die Kosten für die Umsetzung der Gesetzeskonformität (Lärmschutz, Schutz vor nichtionisierender Strahlung, Behindertengleichstellung) betragen EUR 10.0 Mio. resp. CHF 11.3 Mio. und werden, bis auf die erwähnte Vorsorge für einen allfälligen weitergehenden Lärmschutz aufgrund des Nahverkehrs (Kosten geschätzt EUR 0.3 Mio. resp. CHF 0.3 Mio.), vollumfänglich von Österreich getragen.

In der nachstehenden Tabelle wird die Aufteilung der Kosten für die Umsetzung der Gesetzeskonformität für das gesamte S-Bahn-Projekt zwischen Liechtenstein und Österreich zusammengefasst dargestellt:

Infrastruktur – Element	**Kosten in Mio. Euro**		
	Kosten Total	**Kostentragung Liechtenstein**	**Kostentragung Österreich**
Umsetzung der Gesetzeskonformität in Liechtenstein	**10.0**	**0.3**	**9.7**
Total in Mio. EUR		**0.3**	**9.7**
Gesamttotal in Mio. Euro	**10.0**		
Total in Mio. CHF		**0.3**	**11.0**
Gesamttotal in Mio. CHF	**11.3**		

Abbildung 45: Aufteilung der Kosten für die Umsetzung der Gesetzeskonformität (Quelle: ABI).

Bezogen auf die Kosten für die Umsetzung der Gesetzeskonformität auf liechtensteinischem Staatgebiet ergibt sich somit ein Kostenteiler von 3.0 % für Liechtenstein und 97.0 % für Österreich.

3.8.1.5 Landerwerb

Die Umsetzungsverantwortung für den Landerwerb auf dem Staatsgebiet von Liechtenstein liegt bei Liechtenstein. Die Kosten für den Landerwerb wurden auf Basis der Landerwerbspläne und der Schätzung des Vorsitzenden der Schätzungskommission in Schweizer Franken ermittelt. Gemäss Beschluss der Regie-

rung des Fürstentums Liechtenstein vom 20. März 2012 dient als Grundlage für die Kaufpreisfestlegung die Schätzung des amtlichen Schätzungswerts des Vorsitzenden der Schätzungskommission vom 10. Juni 2011.

Vor Baubeginn werden die Grundstücke für die Bahninfrastruktur, die Haltestellen und die Nebenanlagen ins Eigentum der ÖBB übertragen. Gemäss dem Ergebnis der Finanzierungsverhandlungen werden die Kosten für den Landerwerb daher auch von den ÖBB getragen. Einzig die Kosten des Landerwerbs für den Strassenbau zur Realisierung der Niveaufreimachung der Rheinstrasse Nendeln werden von Liechtenstein getragen. Diese Grundstücke verbleiben im Eigentum Liechtensteins.

In der nachstehenden Tabelle wird die Aufteilung der Kosten für den Landerwerb für das S-Bahn-Projekt zwischen Liechtenstein und Österreich zusammengefasst dargestellt:

Infrastruktur – Element	**Kosten in Mio. CHF**		
	Kosten Total	**Kostentragung Liechtenstein**	**Kostentragung Österreich**
Landerwerb	**5.6**	**1.6**	**4.0**
Infrastruktur km 8.375 – 9.800	*0.9*		*0.9*
Infrastruktur km 9.800 – 10.900	*1.0*		*1.0*
Infrastruktur km 10.900 – 12.278	*0.95*		*0.95*
Schaanwald	*0.3*		*0.3*
Nendeln	*0.5*		*0.5*
Schaan Forst	*0.25*		*0.25*
Schaan-Vaduz			
Unterführung Rheinstrasse Nendeln	*1.7*	*1.6*	*0.1*
Total in Mio. CHF		**1.6**	**4.0**
Gesamttotal in Mio. CHF	**5.6**		

Abbildung 46: Aufteilung der Kosten für den Landerwerb (Quelle: ABI).

Bezogen auf die Kosten für den Landerwerb auf liechtensteinischem Staatgebiet ergibt sich somit ein Kostenteiler von 28.6 % für Liechtenstein und 71.4 % für Österreich.

3.8.2 Zusammenfassung der Kostenaufteilung für die Realisierung des Projekts der S-Bahn Liechtenstein

Der im Finanzbeschluss des vorliegenden Bericht und Antrags beantragte Verpflichtungskredit wird zur Veranschaulichung der vereinbarten Umsetzungsverantwortungen in die Elemente Bahnausbauten, Haltestellenausbauten und Strassenausbauten unterteilt. Es wurde zwischen Liechtenstein und Österreich vereinbart, dass die gegenseitige Verrechnung in Euro erfolgt.

Um einen Gesamtüberblick in einer einzigen Währung darstellen zu können, wurde der Wechselkurs für die Umrechnung der Beträge mit Preisbasis 1. Januar 2019, wie bereits ausgeführt, auf Beamtenebene (BMVIT, ÖBB, ABI) einvernehmlich auf Basis des Jahresmittelkurses CHF/EUR der Eidgenössischen Steuerverwaltung über die Jahre 2017/2018 mit 1 EUR = 1.13 CHF festgelegt.

In der nachstehenden Tabelle wird die Aufteilung der Kosten für das gesamte S-Bahn-Projekt zwischen Liechtenstein und Österreich zusammengefasst dargestellt:

Infrastruktur – Element	**Kosten in Mio. Euro**		
	Kosten Total	**Kostentragung Liechtenstein**	**Kostentragung Österreich**
Eisenbahninfrastruktur Staatsgebiet von Liechtenstein (inkl. Landerwerb)	**54.9**	**23.3**	**31.6**
Infrastruktur km 8.375 – 9.800	*22.3*	*19.8*	*2.5*
Infrastruktur km 9.800 – 10.900	*11.5*	*3.5*	*8.0*
Infrastruktur km 10.900 – 12.278	*21.1*		*21.1*

Haltestellen (inkl. Landerwerb)	**21.7**	**19.7**	**2.0**
Schaanwald	*7.0*	*6.7*	*0.3*
Nendeln	*8.8*	*8.4*	*0.4*
Schaan Forst	*1.9*	*1.7*	*0.2*
Schaan-Vaduz	*1.8*	*1.8*	
Leistungen Bahnbetrieb für alle Haltestellen	*2.2*	*1.1*	*1.1*
Strasseninfrastruktur	**21.5**	**15.6**	**5.9**
Überführung Schaanwald	*1.8*	*1.8*	
Unterführung Rheinstrasse Nendeln inkl. Landerwerb	*19.7*	*13.8*	*5.9*
Weitere Unterführungen, Brücken, Durchlässe		*in Teil Infrastruktur*	
Umsetzung der Gesetzeskonformität in Liechtenstein	**10.0**	**0.3**	**9.7**
Total in Mio. Euro		**58.9**	**49.2**

Total in Mio. CHF		**66.5**[62]	**55.6**
Gesamttotal in Mio. CHF	**122.1**		

Abbildung 47: Aufteilung der Kosten für den gesamten Ausbau für das S-Bahn-Projekt auf liechtensteinischem Staatsgebiet (Quelle: ABI).

Bezogen auf die Kosten für den Ausbau auf liechtensteinischem Staatgebiet ergibt sich ein Gesamtkostenteiler von 54.5 % für Liechtenstein und 45.5 % für Österreich.

[62] Es ist zu berücksichtigen, dass für sämtliche Leistungen, welche in der Umsetzungsverantwortung von Liechtenstein liegen und von Liechtenstein ausgeschrieben und vergeben werden sowie für bauliche Leistungen, welche die ÖBB in Liechtenstein erbringen lassen, die liechtensteinische Mehrwertsteuer von aktuell 7.7 % zu entrichten ist. Diese ist beim Verpflichtungskredit für die Realisierung des Projekts S-Bahn Liechtenstein somit hinzuzurechnen. Die im Finanzbeschluss genannten Beträge weichen daher von den in diesem Kapitel genannten Beträgen ab.

3.8.3 Kosten für Betrieb, Erhalt und Erneuerung

3.8.3.1 Kosten für die Bestellung der Verkehrsleistung bzw. den Betrieb der S-Bahn

Hinsichtlich der Bestellung der Verkehrsleistung haben Liechtenstein, der Kanton St. Gallen sowie das Land Vorarlberg bereits in der Absichtserklärung aus dem Jahr 2008 vereinbart, dass sie eine koordinierte Bestellung des S-Bahn-Angebots anstreben. Hierzu schliessen die Partner einzeln oder gemeinsam mit dem Leistungserbringer Verkehrsdienste- bzw. Abgeltungsvereinbarungen nach den jeweils gängigen Verfahren auf der Basis des gemeinsam vereinbarten Fahrplans sowie gemeinsam festgelegter Qualitätskriterien ab. Weiter wird festgehalten, dass die mit dem Leistungserbringer vereinbarten Abgeltungszahlungen anteilsmässig durch die Partner getragen werden. Der Anteilsschlüssel wird in einer separaten Vereinbarung geregelt. Im Grundsatz richten sich die Anteile der Abgeltung nach den territorialen Streckenanteilen sowie allfälligen bilateralen Abmachungen.

Auf Basis der Kosten für ähnliche Nahverkehrsleistungen werden nach heutigem Kenntnisstand jährliche Kosten in der Grössenordnung von ca. CHF 2 Mio. für Liechtenstein für den Betrieb der S-Bahn anfallen. Diese sollen über den Landesbeitrag an die LIEmobil[63], welcher jeweils im Rahmen der Behandlung des Verkehrsdiensteberichts (letztmals in der Landtagssession vom Juni 2018 für die Periode 2019 - 2021[64]) genehmigt wird, abgegolten werden.

---

[63] Dieser dient bisher auch der Finanzierung des Regionalzugs Feldkirch - Buchs SG („Liechtenstein Takt“).

[64] Bericht und Antrag Nr. 46/2018 betreffend den Verkehrsdienstebericht 2019 - 2021.

3.8.3.2 Kosten für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung der Anlagen

Im Rahmen der S-Bahn-Verhandlungen wurde unter anderem zur Festlegung und Abgrenzung der Verantwortung sowie der Kostentragung für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung eine entsprechende Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein[65] verhandelt. Diese Vereinbarung definiert die künftigen Tätigkeiten wie folgt:

Der Betrieb einer Anlage umfasst einen konformen und sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur auf Basis einer Betriebsbewilligung sowie einer Sicherheitsbewilligung gem. Art. 11 ff. EBG.

Die Erhaltung beinhaltet Massnahmen geringen Umfangs zur Sicherstellung und Wahrung des Sollzustandes der Anlage. Darunter fallen zum Beispiel laufende Instandhaltungsaufwendungen oder die Inspektion, Entstörung und Wartung.

Unter den Begriff Erneuerung bzw. Instandsetzung fallen physische Massnahmen zur Wiederherstellung des Sollzustandes einer fehlerhaften Einheit nach dem jeweiligen Stand der Technik. Darunter sind Massnahmen zu verstehen, die trotz vertragsgemässer Durchführung der Erhaltung und Instandhaltung zu einer ungehinderten und ordnungsgemässen Fortführung des Betriebes einer vertragsgegenständlichen Anlage zwingend notwendig werden. Im Regelfall sind Erneuerungen mit umfangreichen Massnahmen (und gegebenenfalls Finanzmitteln) verbunden.

---

[65] Siehe hierzu Kapitel I.6.

In der Vereinbarung wird zwischen der Verantwortung für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung sowie der Tragung der Kosten für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung unterschieden:

Es ist festgelegt, dass die ÖBB insbesondere die gesamthafte wirtschaftliche, technische und rechtliche Anlagenverantwortung für die Gleisinfrastruktur tragen. Diese umfasst alle Massnahmen zum Substanzerhalt der Strecke gemäss dem Stand der Technik sowie Massnahmen zur Gewährleistung der Verfügbarkeit und Qualität. Liechtenstein trägt die gesamthafte Anlagenverantwortung für die Haltestellen und die Nebenanlagen entlang der Mobilitätskette bis hin zu den Bahnsteigkanten. Die Strassenneubauten fallen ebenfalls in die Anlagenverantwortung Liechtensteins.

Die Kosten für den Betrieb und für die Erhaltung trägt gemäss Vereinbarung jeweils der Eigentümer einer Anlage. Liechtenstein ist dazu bereit, aufgrund der räumlichen Nähe, den Unterhalt der Haltestellen auf seinem Staatsgebiet selbst zu übernehmen. Im Gegenzug soll Liechtenstein daher von der Entrichtung des Infrastrukturbenützungsentgelts für die Nutzung der Haltstellen für den Nahverkehr bei sämtlichen Haltestellen auf seinem Staatsgebiet sowie für die Nutzung der Haltestelle Nendeln für den Personenfernverkehr befreit werden.

Die Kostentragung für die Erneuerung der Anlagen wurde in der Vereinbarung noch nicht festgelegt, sondern ist zeitgerecht zwischen den Vertragspartnern im Vorfeld der Umsetzung von Massnahmen einvernehmlich zu klären.

4. LANDERWERB UND UMWIDMUNG DER GRUNDSTÜCKE

4.1 Erwerb der für das Projekt S-Bahn Liechtenstein notwendigen Grundstücke

Nachdem die Einreichplanung des S-Bahn-Projekts abgeschlossen war, erhielt das damalige Tiefbauamt im Jahr 2012 in Zusammenarbeit mit der Bauadministration von der Regierung den Auftrag, den für das Projekt „S-Bahn FL.A.CH“ erforderlichen Landerwerb mit den Grundeigentümern zu verhandeln und entsprechende Verträge vorzubereiten.

Die Realisierung des Projekts S-Bahn Liechtenstein bedingt im Ausbaubereich zwischen der Staatsgrenze bei Schaanwald und Nendeln einen Landerwerb mit vielen privaten Grundstückseigentümern. Demgegenüber sind in der Gemeinde Schaan alle betroffenen Grundstücke im Eigentum der Gemeinde oder des Landes bzw. im Bereich der Haltestelle Schaan Forst in einem Fall im Eigentum der Hilti AG. Der zusätzliche Landerwerb ist für die Erstellung des zweiten Gleises, die Situierung und Erschliessung der Haltestellen sowie die Niveaufreimachung der Eisenbahnkreuzung Nendeln erforderlich.

Auf der Grundlage des Projekts ergibt sich folgender Flächenbedarf für die Eisenbahninfrastruktur, die Haltestellen, Nebenanlagen und die Strassenbauten:

- Landwirtschaftszone: 83 Grundstücke mit 23’417 m^2;
- Übriges Gemeindegebiet: 18 Grundstücke mit 4’548 m^2;
- Wohnzone: 27 Grundstücke mit 3’476 m^2; sowie

- andere Zonen (Freihaltezone, Strassen, Industrie- und Gewerbezone, Öffentliche Zone, Reserve): 47 Grundstücke mit 8'777 m^2.[66]

Für die Verlegung der Rheinstrasse in Nendeln ist der Erwerb von erheblichen Flächen in der Wohnzone und dem übrigen Gemeindegebiet erforderlich. Betroffen von der geplanten Massnahme sind insgesamt 17 Grundstücke mit einer Gesamtfläche von ca. 6'067 m^2.

Als Grundlage für die Kaufpreisfestlegung für die Verhandlungen wurde von der Regierung die Schätzung des Vorsitzenden der Schätzungskommission vom 10. Juni 2011 wie folgt zu Grunde gelegt:

a. Landwirtschaftszone: Kauf der erforderlichen Flächen zum vom Vorsitzenden der Schätzungskommission ermittelten Preis (CHF 60 beziehungsweise CHF 70 pro Klafter in Abhängigkeit der Lage);

b. Freihaltezone: Kauf der erforderlichen Flächen zum vom Vorsitzenden der Schätzungskommission ermittelten Preis für die benachbarte Landwirtschaftszone (CHF 70 pro Klafter);

c. Übriges Gemeindegebiet (ÜG): Kauf der erforderlichen Flächen zu einem Mischpreis zwischen dem vom Vorsitzenden der Schätzungskommission ermittelten Preis für ÜG und für benachbarte Industriezone (Mischpreis CHF 350 pro Klafter bestehend aus 20 % des vom Vorsitzenden der Schätzungskommission ermittelten Preises für angrenzende Industrie- und Gewerbezone und 80 % des vom Vorsitzenden der Schätzungskommission ermittelten Preises für ÜG). Sofern möglich, kann ein flächengleicher Tausch innerhalb des ÜG vorgenommen werden;

---

[66] Die angegebenen Flächen wurden auf Basis des genehmigten Projekts ermittelt.

d. Wohnzone:

i. Kauf der erforderlichen Flächen zum vom Vorsitzenden der Schätzungskommission ermittelten Preis (CHF 2000), wobei die Ausnützungsziffer des Grundstücks erhalten bleibt;

ii. Sofern ein Grundstück durch den erforderlichen Landerwerb in erheblichem Umfang in der Bebaubarkeit oder Nutzung eingeschränkt wird, kann über Realersatz verhandelt werden.

Das Vorgehen in Zusammenhang mit dem Erwerb der notwendigen Grundstücke wurde von der Regierung wie folgt festgelegt:

- In einem ersten Schritt wird, falls möglich, ein Vertrag mit dem Grundstückseigentümer abgeschlossen, welcher die Einräumung eines Kaufrechts zu Gunsten des Landes Liechtenstein beinhaltet. Das Kaufrecht wird auf zehn Jahre befristet und als Last auf dem jeweiligen Grundstück im Grundbuch eingetragen. Zum Zeitpunkt der definitiven Übernahme ins Eigentum des Landes wird die Schätzung des Vorsitzenden der Schätzungskommission aktualisiert. Wenn diese um mehr als 10 % von der aktuellen Schätzung nach oben abweicht, wird der Kaufpreis entsprechend angepasst. Allfällige Änderungen der Zonenzuordnung bleiben unberücksichtigt.
- Sofern im Rahmen der Verhandlung ganze Grundstücke zum Kauf angeboten werden, sollen diese der Regierung als vorsorglichen Landerwerb zum Kauf und späterer Arrondierung vorgelegt werden. Der vorsorgliche Landerwerb erfolgt zu den gleichen Konditionen. Der Kauf von ganzen Grundstücken kann insofern Sinn machen, um bei Bedarf die Möglichkeit eines flächengleichen Tausches anbieten zu können.

- Allfällige Mutationen und Arrondierungen respektive eine definitive Übernahme von Teilflächen erfolgen erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Finanzbeschlusses zur Realisierung des Projekts.
- Sämtliche Aufwendungen für den Landerwerb wie Mutationen, Verträge etc. gehen zu Lasten des Käufers. Ebenso wird die Grundstücksgewinnsteuer vom Käufer übernommen, sofern es sich um Teilflächen eines Grundstücks handelt. Beim Kauf ganzer Grundstücke ist die Grundstückgewinnsteuer vom jeweiligen Verkäufer zu tragen.

Sämtliche Flächen, welche für die Realisierung der Eisenbahninfrastruktur, der Haltestellen und der Nebenanlagen nötig sind, werden im Falle einer Realisierung des Projekts vor Baubeginn an die ÖBB als Konzessionärin übertragen. Die ÖBB tragen somit auch die Kosten für diesen Landerwerb. Die Grundstücke für die Strassenbauten verbleiben im Eigentum des Landes Liechtenstein.

In den vergangenen Jahren wurden fast alle betroffenen Grundstückseigentümer hinsichtlich der Einräumung eines Kaufrechts resp. dem Verkauf 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 benötigen 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. Nach Vorliegen eines rechtskräftigen Finanzbeschlusses müssten einerseits zeitnah die Kaufrechte eingelöst und die entsprechenden Flächen erworben werden. Andererseits müssten die Verhandlungen zur Umlegung und Arrondierung der Flächen in den Bereich des Ausbauperimeters aufgenommen und die notwendigen Mutationen durchgeführt werden.

Die Verhandlungen zum Erwerb der für die Niveaufreimachung der Rheinstrasse in Nendeln benötigten Grundstücksflächen sind weniger weit fortgeschritten. Zwar wurden in diesem Bereich alle Eigentümer kontaktiert und es konnte ein Grundstück zur späteren Arrondierung erworben werden. Leider fehlt jedoch ein erheblicher Teil der notwendigen Flächen, welche grösstenteils in der Wohnzone liegen. Trotz grossen Bemühungen zum Erwerb, Tausch gegen Realersatz etc. konnten die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen werden.

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

4.2 Umwidmung und Veräusserung der Grundstücke

Im Rahmen der Realisierung des S-Bahn-Projekts werden sämtliche erforderlichen Grundstücke durch das Land Liechtenstein erworben und anschliessend die Grundstücke, welche für die Eisenbahninfrastruktur, die Haltestellen und die Nebenanlagen nötig sind (Gesamtwert ca. CHF 4.0 Mio.), an die ÖBB veräussert.

Gleichzeitig verpflichtet sich Liechtenstein in der Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch - Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein bei jenen Grundstücken, die aufgrund der Realisierung der S-Bahn in das Grundeigentum der ÖBB übertragen werden, im Falle des Erlöschens der Konzession, gemäss Art. 8 Abs. 3 EBG auf einen Heimfall zu verzichten und die Grundstücke im ursprünglichen Zustand zum dannzumaligen amtlichen Schätzungswert zurückzukaufen.

Die Grundstücke, welche für die Strassenausbauten notwendig sind, verbleiben im Eigentum Liechtensteins. Dies bedingt eine Umwidmung sämtlicher betroffenen Grundstücke vom Finanzvermögen in das Verwaltungsvermögen. Sämtliche betroffenen, derzeit nicht überbauten Grundstücke sind heute, respektive werden nach dem noch ausstehenden Erwerb, Teil des Finanzvermögens und werden dann einen Buchwert in der Grössenordnung von ca. CHF 1.6 Mio. haben.

Die Notwendigkeit, die Grundstücke vom Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen umzuwidmen, ergibt sich aus dem Finanzhaushaltsgesetz[67] (Art. 19 Abs. 3 und 4). Wenn, wie von der Regierung beantragt, die Grundstücke durch die Bebauung an einen öffentlich-rechtlichen Zweck gebunden werden, so ist dies durch den Landtag im Finanzbeschluss entsprechend zu genehmigen.

5. ABSICHTSERKLÄRUNG ÜBER DIE REALISIERUNG DES VORHABENS S-BAHN LIECHTENSTEIN (S-BAHN FL.A.CH) AUF DER EISENBAHNSTRECKE FELDKIRCH - BUCHS

Im Rahmen der Verhandlungen mit Österreich wurde eine gemeinsame Absichtserklärung über die Realisierung des Vorhabens S-Bahn Liechtenstein (S-Bahn FL.A.CH) auf der Eisenbahnstrecke Feldkirch - Buchs zwischen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der Republik Österreich (im Folgenden: Absichtserklärung) ausverhandelt und Ende April 2020 von den zuständigen Ministern unterzeichnet. Die Absichtserklärung stellt zwar rechtlich keinen bindenden Vertrag dar, bildet aber dennoch – als politische Wil-

[67] Gesetz vom 20. Oktober 2010 über den Finanzhaushalt des Staates (Finanzhaushaltsgesetz; FHG), LGBl. 2010 Nr. 373.

lenserklärung der Regierungen der beiden Länder – eine wesentliche Grundlage für die Umsetzung des S-Bahn-Projekts.

In der Absichtserklärung bekennen sich beide Seiten dazu, dass das Projekt S-Bahn Liechtenstein einen bedarfsgerechten Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Feldkirch und Buchs darstellt. Beide Seiten sichern zu, im eigenen Wirkungskreis unverzüglich die notwendigen Schritte in die Wege zu leiten, um eine abschliessende Entscheidung betreffend die Finanzierung und Umsetzung des Projektes herbeizuführen.

Weiter sind in der Absichtserklärung Grundsätze für die Kostentragung enthalten. Diese Grundsätze folgen der während den Finanzierungsverhandlungen angewandten Finanzierungslogik. Es wird ausserdem auf den einvernehmlich ausverhandelten Kostenverteilschlüssel verwiesen, welcher von der Regierung am 4. Februar 2020 genehmigt wurde. Nähere Einzelheiten zur Kostentragung sind in einer Vereinbarung für die Umsetzung des Projektes geregelt.[68]

Von grosser Bedeutung für Liechtenstein sind die in der Absichtserklärung enthaltenen Ausführungen zum Fahrplanangebot nach Realisierung des S-Bahn-Projektes sowie die im Anhang 3 enthaltenen Fahrplanentwürfe. Damit weist Österreich die Führung eines Halbstundentakts im Nahverkehr und die Möglichkeit eines Fernverkehrshalts in Nendeln nach.

In einem ersten Ausbauschritt soll im Nahverkehr ein Stundentakt eingeführt werden, welcher zu den Pendlerspitzenzeiten morgens, mittags und abends zu einem Halbstundentakt verdichtet wird. Später kann dieser im Bedarfsfall weiter bis zu einem durchgängigen Halbstundentakt verdichtet werden.

---

[68] Damit ist die Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein gemeint.

Gleichzeitig kann in einem ersten Schritt in Fahrtrichtung Zürich ein Fernverkehrshalt in Nendeln realisiert werden. Nach zusätzlichen Infrastrukturmassnahmen ausserhalb des Staatsgebiets von Liechtenstein, welche Österreich zusichert bevorzugt zu betrachten, kann in einer zweiten Phase, bestenfalls schon mit Inbetriebnahme des Ausbauprojekts, in Nendeln ein regelmässiger Fernverkehrshalt in beide Richtungen realisiert werden.

In Abb. 47 und Abb. 48[69] wird das Angebotskonzept in Musterstunden bis zur Umsetzung der zusätzlichen Infrastrukturmassnahmen im Abschnitt Innsbruck - Feldkirch beschrieben. In Nendeln kann in der ersten Phase ein Halt des Fernverkehrs in Fahrtrichtung Zürich umgesetzt werden.

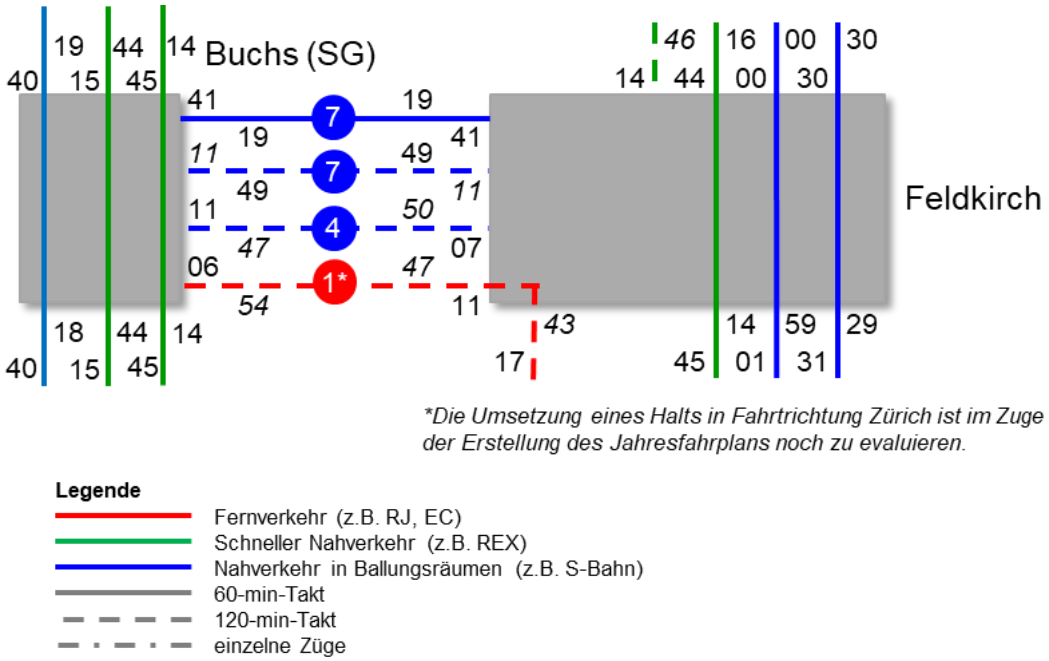

Abbildung 48: Liniennetzgrafik – Angebotskonzept bei Führung des Fernverkehrs mit Wendezügen mit Halt in Nendeln in Fahrrichtung Zürich (Musterstunde – z.B. vormittags).

69 Entspricht Anhang 3, Abbildung 2 und Tabelle 2, der Absichtserklärung.

von Bregenz/Lindau	REX	REX	RJ	REX	REX	REX
	10:12	*10:42*	*11:12*	*11:42*	*11:42*	*12:12*
von Bludenz	REX	S	IC	RJ	RJ	REX
	10:15	*10:29*	*11:13*	*11:43*	*11:43*	*12:15*
Feldkirch	10:19	10:49	11:19	11:47	11:50	12:19
Altenstadt	10:22	10:52	11:22	|	|	12:22
Gisingen	10:24	10:54	11:24	|	|	12:24
Tosters	10:26	10:56	11:26	|	|	12:26
Schaanwald	10:30	11:00	11:30	|	12:00	12:30
Nendeln	10:32	11:02	11:32	11:57*	12:02	12:32
Nendeln	10:33	11:03	11:33	11:59*	12:03	12:33
Hilti	10:35	11:05	11:35	|	12:05	12:35
Schaan	10:38	11:08	11:38	|	12:08	12:38
Buchs	10:41	11:11	11:41	12:06	12:11	12:41
nach Sargans	*:45*	*:15*	*:45*	12:12	*:15*	*:45*
	RE	IR	RE	RJ	IR	RE
nach St.Margrethen	*:44*	*:14*	*:44*	*:14*	*:14*	*:44*
	IR	RE	IR	RE	RE	IR

von St.Margrethen	IR	S	RE	IR	RE	IR
	:15	*:40*	*:45*	*:15*	*:45*	*:15*
von Sargans	RE	IR	RJ	RE	IR	RE
	:14	*:44*	11:48	*:14*	*:44*	*:14*
Buchs	11:19	11:47	11:54	12:19	12:49	13:19
Schaan	11:22	11:50	|	12:22	12:52	13:22
Hilti	11:25	11:53	|	12:25	12:55	13:25
Nendeln	11:27	11:55	|	12:27	12:57	13:27
Nendeln	11:28	11:56	|	12:28	12:58	13:28
Schaanwald	11:30	11:58	|	12:30	13:00	13:30
Tosters	11:34	|	|	12:34	13:04	13:34
Gisingen	11:36	|	|	12:36	13:06	13:36
Altenstadt	11:38	|	|	12:38	13:08	13:38
Feldkirch	11:41	12:07	12:11	12:41	13:11	13:41
nach Bludenz	*11:44*	*12:17*	12:17	*12:44*	*13:18*	*13:44*
	REX	RJ	RJ	REX	RJ	REX
nach Bregenz/Lindau	*11:47*	*12:17*	*12:17*	*12:47*	*13:17*	*13:47*
	REX	REX	REX	RJ	REX	REX

Abbildung 49: Beispielhafter Fahrplan bei Führung des Fernverkehrs mit Wendezügen mit Halt in Nendeln in Fahrrichtung Zürich (Musterstunde – z.B. vormittags) (* = Umsetzung im Zuge der Erstellung des Jahresfahrplans zu evaluieren).

In Abb. 49 und Abb. 50[70] wird das angestrebte Angebotskonzept in Musterstunden bei Umsetzung der ergänzenden Infrastrukturmassnahmen im Abschnitt Innsbruck-Feldkirch beschrieben. Die Bedienung des Fernverkehrshalts in Nendeln kann im Abweichungsfall (z.B. durch Verspätungen, Störungen) infolge des dichten Fahrplangefüges auf der Strecke Feldkirch-Buchs ein erhöhtes Risiko einer verminderten Betriebsqualität (z.B. verstärkte Übertragung von Verspätungen auf andere Züge) mit sich bringen. Zudem können in den Zeitfenstern, in welchen der Fernverkehr verkehrt, die Halte des Nahverkehrs in Österreich nicht bedient werden. Das Land Vorarlberg ist damit einverstanden, da dies lediglich Züge ausserhalb der Pendlerspitzenzeiten betrifft.

70 Entspricht Anhang 3, Abbildung 1 und Tabelle 1, der Absichtserklärung.

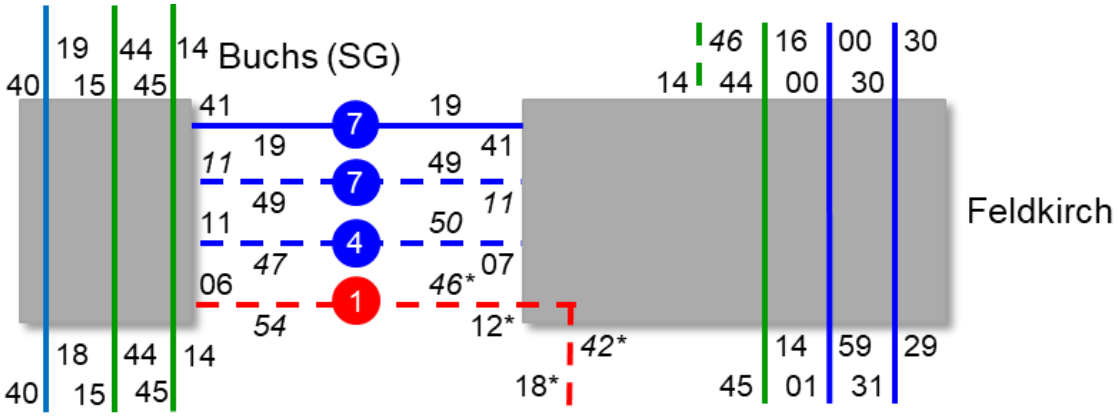

Abbildung 50: Liniennetzgrafik – Angebotskonzept bei Führung des Fernverkehrs mit Wendezügen inklusive Halt in Nendeln (Musterstunde – z.B. vormittags).

von Bregenz/Lindau	REX	REX	RJ	REX	REX	REX
	10:12	10:42	11:12	11:42	11:42	12:12
von Bludenz	REX	S	IC	RJ	RJ	REX
	10:15	10:29	11:13	11:42	11:42	12:15
Feldkirch	10:19	10:49	11:19	11:46	11:50	12:19
Altenstadt	10:22	10:52	11:22	|	|	12:22
Gisingen	10:24	10:54	11:24	|	|	12:24
Tosters	10:26	10:56	11:26	|	|	12:26
Schaanwald	10:30	11:00	11:30	|	12:00	12:30
Nendeln	10:32	11:02	11:32	11:57	12:02	12:32
Nendeln	10:33	11:03	11:33	11:59	12:03	12:33
Hilti	10:35	11:05	11:35	|	12:05	12:35
Schaan	10:38	11:08	11:38	|	12:08	12:38
Buchs	10:41	11:11	11:41	12:06	12:11	12:41
nach Sargans	:45	:15	:45	12:12	:15	:45
	RE	IR	RE	RJ	IR	RE
nach St.Margrethen	:44	:14	:44	:14	:14	:44
	IR	RE	IR	RE	RE	IR

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

Abbildung 51: Beispielhafter Fahrplan bei Führung des Fernverkehrs mit Wendezügen inklusive Halt in Nendeln (Musterstunde – z.B. vormittags).

Beide Seiten bekennen sich in der Absichtserklärung dazu, dass bei der Zuweisung von Fahrplantrassen die Leistungen des vertakteten Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Feldkirch-Buchs vorrangig berücksichtigt werden sollen.

Bei Trassekonflikten soll nach Möglichkeit auf die Anforderungen des Fernverkehrs Rücksicht genommen werden.

Für den Fall, dass das S-Bahn Projekt nicht realisiert werden sollte, wird in der Absichtserklärung von beiden Seiten zur Kenntnis genommen, dass dann auf der Strecke Feldkirch-Buchs lediglich Reinvestitionsmassnahmen, welche für den ordnungsgemässen und sicheren Weiterbetrieb der Strecke notwendig sind, durchgeführt werden.

Die Absichtserklärung wurde mit Unterzeichnung durch beide Seiten wirksam. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Inhalt der Absichtserklärung nur dann zum Tragen kommt, wenn das Land Liechtenstein der ÖBB-Infrastruktur AG eine Konzession für den Bau und Betrieb der Eisenbahnstrecke auf liechtensteinischem Staatsgebiet erteilt.

6. VEREINBARUNG ÜBER REALISIERUNG, ERHALT, BETRIEB UND ERNEUERUNG DER INTERNATIONALEN EISENBAHNVERBINDUNG FELDKIRCH-BUCHS SG AUF DEM STAATSGEBIET DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN IM RAHMEN DES PROJEKTS S-BAHN LIECHTENSTEIN

Im Rahmen der Verhandlungen wurde von den Delegationen im Weiteren eine Vereinbarung, welche sowohl die Realisierung (Bauphase) des S-Bahn-Projekts als auch Erhalt, Betrieb und Erneuerung der Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs regelt, erarbeitet. Die Regierung hat die Vereinbarung am 21. April 2020 genehmigt.

Die Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein (im Folgenden: Realisierungsvereinbarung) beruht auf der in Kapitel 5 beschriebenen

Absichtserklärung. Sie umfasst die Realisierung des S-Bahn-Projekts und die dafür notwendigen Massnahmen zum Erhalt, Betrieb und der Erneuerung der Eisenbahnverbindung Feldkirch - Buchs auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein. Die Vereinbarung ist gegliedert in sechs Artikel[71], die wiederum in zahlreiche Punkte (und Buchstaben) unterteilt sind. Nachfolgend werden Ausführungen zu den wichtigsten Inhalten gemacht. Details können der Realisierungsvereinbarung entnommen werden.[72]

6.1 Gegenstand der Vereinbarung

Als Projekt S-Bahn gilt gemäss Art. I der Realisierungsvereinbarung das den Entscheidungen betreffend die eisenbahnrechtliche Baubewilligung (LNR 2014-1676 BNR 2014/1674) vom 16.12.2014 sowie über die Umweltverträglichkeit (LNR 2014-1489 BNR 2014/1696) vom 16.12.2014 zugrunde liegende Projekt. Abweichend von diesen Entscheidungen wurde das Projekt im Jahr 2018 in Abstimmung zwischen den Vertragspartnern adaptiert.[73] In Art. I der Realisierungsvereinbarung wird festgehalten, dass die Änderungen als Projektänderungen im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung sowie der Umweltverträglichkeitsprüfung einzureichen und genehmigen zu lassen sind. Die Antragstellung und Erwirkung obliegt dabei den ÖBB.

6.2 Umsetzung

<u>Umsetzungsverantwortung</u>

---

71 Diese Art. behandeln folgende Themen: Gegenstand der Vereinbarung, Umsetzung, Kostentragung, Eigentumsregelung, Betrieb, Erhaltung und Erneuerung sowie allg. Bestimmungen.

72 Siehe Beilage.

73 Diese Projektanpassungen wurden von der Regierung am 18. Juni 2019 (LNR 2019-624 BNR 2019/822) zur Kenntnis genommen.

Die Umsetzungsverantwortung wird in Art. II Punkt 1. geregelt. Die Abgrenzung der Umsetzungsverantwortung entspricht den in der aktualisierten und auf Expertenebene akzeptierten Kostenermittlung definierten Zuständigkeiten.

Die ÖBB übernehmen demnach die Umsetzungsverantwortung für sämtliche Baumassnahmen, welche im Zusammenhang mit der Gleisinfrastruktur (wie zum Beispiel Unterführungen - sofern sie nicht für die Haltestellen erforderlich sind - und insbesondere Gleisunterbau, Gleisoberbau, eisenbahnbautechnische Ausrüstung und Lärmschutzwände) stehen. Liechtenstein übernimmt die Umsetzungsverantwortung für sämtliche Baumassnahmen, die im Zusammenhang mit den Haltestellen (insbesondere Bahnsteige, Wartekojen, Ausrüstung) und Nebenanlagen (insbesondere P&R-Plätze, B&R-Plätze, Kurzzeitparkplätze, Vorplätze, Unterführungen im Zusammenhang mit Haltestellen, Grünanlagen) und den strassenseitigen Erschliessungen stehen.

Projektzeitplan

In Art. II Punkt 2. wird festgehalten, dass die Realisierung des Projekts unverzüglich nach Unterzeichnung der Realisierungsvereinbarung[74] sowie nach Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen bzw. Änderungsgenehmigungen[75] in Angriff genommen und in einer Bauzeit von voraussichtlich drei Jahren abgeschlossen werden soll. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass die vorgelagerten technischen Arbeiten (Ausführungsplanung, Abschluss Landerwerb und Ausschreibungen) zudem ca. zwei Jahre in Anspruch nehmen werden.

---

[74] Siehe zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Realisierungsvereinbarung die Ausführungen in Kapitel I.6.6.

[75] Damit sind etwa die Änderung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung vom 16.12.2014, die Änderung der Entscheidung über die Umweltverträglichkeit vom 16.12.2014 oder die Einholung von Genehmigungen für den Bau von Anlagen oder Anlagenteilen gemeint.

Projektorganisation

Zur Umsetzung der Realisierungsvereinbarung sowie zur Steuerung und Koordinierung der Projektabwicklung wird gemäss Art. II Punkt 3. eine projektbegleitende Arbeitsgruppe eingesetzt, die aus Vertretern Liechtensteins und der ÖBB besteht. Die Federführung innerhalb der projektbegleitenden Arbeitsgruppe obliegt Liechtenstein. Vertreter anderer Institutionen, insbesondere Vertreter anderer Gebietskörperschaften, können im Bedarfsfall mit beratender Stimme beigezogen werden.

Verzollung

Die Verzollung ist in Art. II Punkt 4. geregelt. Demgemäss erfolgt die zollrechtliche Abwicklung über die „Vereinbarung zwischen der SBB und den ÖBB betreffend die Zollabfertigung des Dienstgutes“ vom 24. November 1926 basierend auf dem Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, Bayern und der Schweiz über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen sowie von Feldkirch nach Buchs vom 27. August 1870 sowie unter Berücksichtigung des Schreibens der Zollkreisdirektion II an die ÖBB vom 18. März 1996 („Zollbehandlung von Material für Strecken der Österreichischen Bundesbahnen in der Schweiz“). Ergänzend dazu sind im Zuge der Bauabwicklung die letztgültigen Zollbestimmungen zu berücksichtigen.

Die Gegenstände, die zum Bau, Unterhalt und Betrieb der Anschlusstrecke Feldkirch-Buchs sowie für die Erweiterung der Stationen Schaan und Nendeln benötigt werden, sind bei der Einfuhr auf schweizerisches oder liechtensteinisches Gebiet von den Zollabgaben und der Steuer befreit.

6.3 Kostentragung

Bestimmungen zur Kostentragung sind in Art. III der Realisierungsvereinbarung enthalten. In Punkt 1.1 dieses Artikels wird Bezug genommen auf die Kostenermittlung für das adaptierte Projekt aus dem Jahr 2018, gemäss welcher sich für die Realisierung der Massnahmen Kosten von rund EUR 120.8 Mio. (ohne MwSt., Preisbasis 01.01.2019) auf österreichischem und liechtensteinischem Staatsgebiet ergeben. Davon entfallen rund EUR 108.1 Mio. auf liechtensteinisches Staatsgebiet (ohne MwSt., Preisbasis 01.01. 2019). Es wird festgehalten, dass von diesen Kosten gemäss Ergebnis der Finanzierungsverhandlungen EUR 58.9 Mio. resp. CHF 66.5 Mio. (54.5 %) von Liechtenstein und EUR 49.2 Mio. resp. CHF 55.6 Mio. (45.5 %) von den ÖBB getragen werden.

In Art. III Punkt 2. werden die Grundsätze der Abrechnung geregelt. Gemäss Punkt 2. Bst. a erfolgt die Abrechnung auf Basis der tatsächlich anfallenden Kosten, sofern nicht in der Realisierungsvereinbarung Pauschalen vereinbart werden. Pauschalen werden unter anderem vereinbart für die Berücksichtigung des Zeitwerts oder für die Leistungen aus Bahnbetrieb für die Unterführung Rheinstrasse Nendeln. Die gegenseitige Verrechnung erfolgt in EUR (Art. III Punkt 4.).

Weiter wird in Punkt 5. festgelegt, dass für das Gesamtprojekt und somit von jedem Vertragspartner für diejenigen Anlagenteile, für die er die Umsetzungsverantwortung trägt, ein detailliertes Kostencontrolling zu führen ist. Das Kostencontrolling wird durch die projektbegleitende Arbeitsgruppe überwacht. Die jeweiligen Kosten der Einzelprojekte sowie die Reserven sind laufend nachzuführen, sodass die Kostenentwicklung absehbar ist. Es wird zudem festgehalten, dass der liechtensteinische Anteil am Gesamtprojekt ein Kostendach darstellt, das zwingend einzuhalten ist. Allfällige Mehrkosten bei einzelnen Projektteilen müssen mittels Einsparungen bei anderen Projektteilen kompensiert werden.

Werden die in den Finanzierungsverhandlungen einvernehmlich festgelegten Mitfinanzierungsbeiträge[76] durch den jeweiligen anderen Vertragspartner überschritten, so müssen die Vertragspartner umgehend in Verhandlung treten, um die weitere Vorgangsweise festzulegen.

Der für die Realisierung des S-Bahn-Projekts erforderliche Grunderwerb sowohl für den Bau als auch für den dauerhaften Betrieb sämtlicher Anlagen erfolgt durch Liechtenstein (Art. III Punkt 3.). Gemäss Beschluss der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 20. März 2012 dient als Grundlage für die Kaufpreisfestlegung die Schätzung des amtlichen Schätzungswerts des Vorsitzenden der amtlichen Schätzungskommission vom 10. Juni 2011. Vor Baubeginn werden die Grundstücke für die Bahninfrastruktur, die Haltestellen und die Nebenanlagen ins Eigentum der ÖBB übertragen. Gemäss dem Ergebnis der Finanzierungsverhandlungen werden die Kosten für den Grunderwerb daher auch von den ÖBB getragen.

6.4 Eigentumsregelung

Sämtliche Grundstücke, auf denen sich Anlagen der Gleisinfrastruktur, der Haltestellen oder Nebenanlagen befinden werden, werden in das Grundeigentum der ÖBB übertragen (Art. IV). Für Nebenanlagen (P&R-Plätze, B&R-Plätze, Kurzzeitparkplätze, Vorplätze, Unterführungen bei Haltestellen, Grünanlagen), die sich im Eigentum von Liechtenstein befinden werden, werden die ÖBB Liechtenstein auf den entsprechenden Grundstücken unentgeltliche Baurechte einräumen.

---

[76] Die Verantwortung für die Einhaltung der Teilprojektkosten trägt derjenige Partner, welcher die Umsetzungsverantwortung für einen Projektteil innehat. Bei den Mitfinanzierungsbeiträgen handelt es sich um die Zahlungen, welche der andere Partner an denjenigen zu leisten hat, welcher die Umsetzungsverantwortung für einen Projektteil hat.

Bei jenen Grundstücken, die aufgrund der Realisierung der S-Bahn in das Grundeigentum der ÖBB übertragen werden, verzichtet Liechtenstein im Falle des Erlöschens der Konzession gemäss Art. 8 Abs. 3 EBG auf einen Heimfall und verpflichtet sich, die Grundstücke im ursprünglichen Zustand zum dannzumaligen amtlichen Schätzungswert zurückzukaufen (Art. IV Punkt 3.). Für die Umsetzung dieser Regelung wird eine geringfügige Anpassung des Eisenbahngesetzes erforderlich sein.[77] Nach Art. 8 Abs. 1 EBG würde im Falle des Erlöschens der Konzession u.a. das Eigentum an den zur Eisenbahninfrastruktur gehörigen Grundstücken unentgeltlich an das Land übergehen (Heimfall). Die Regierung kann auf den Heimfall verzichten (Abs. 3). Zu welchem Zeitpunkt ein Verzicht der Regierung auf den Heimfall erfolgen kann, wird allerdings in Art. 8 Abs. 3 EBG nicht festgehalten. Es ist daher nicht eindeutig feststellbar, ob gemäss dem geltenden Recht ein Verzicht auf den Heimfall bereits im Voraus oder erst im Zeitpunkt des Erlöschens der Konzession möglich ist. Die geltende Regelung mag für die sich historisch im Eigentum der ÖBB befindlichen Grundstücke genügen. Angesichts der heutigen Grundstückspreise erscheint es im Sinne der Fairness und mit Blick auf die in der Verfassung verankerte Eigentumsgarantie allerdings angebracht, für die im Rahmen des Ausbaus der Strecke für den Betrieb der S-Bahn Liechtenstein zusätzlich benötigten Grundstücke eine Präzisierung der geltenden Bestimmungen vorzunehmen. Die ÖBB werden die Grundstücke zu den von der Regierung festgelegten Konditionen für die Dauer der Laufzeit der Konzession erwerben. Liechtenstein ist daran interessiert, dass die Grundstücke nach einem allfälligen Auslaufen der Konzession wieder ins Eigentum des Landes übergehen und ist daher bereit, die im Rahmen des Nahverkehrsausbaus in Liechtenstein zusätzlich von den ÖBB erworbenen Grundstücke zum dannzumaligen amtlichen Schätzungs-

---

[77] Da aufgrund der Umsetzung von EU-Richtlinien im 2. Halbjahr 2020 sowieso die Vorlage eines Berichtes und Antrags betreffend die Abänderung des Eisenbahngesetzes geplant ist, kann die Anpassung von Art. 8 EBG im Rahmen dieser Revision erfolgen.

wert zurückzukaufen (und allenfalls anschliessend an eine neue Konzessionärin (entgeltlich) zu übertragen). Daher ist es nötig, in Art. 8 Abs. 3 EBG festzulegen, dass ein Verzicht auf den Heimfall durch die Regierung bereits im Voraus möglich ist.

6.5 Betrieb, Erhaltung und Erneuerung

Nebst Begriffsbestimmungen sind in Art. V der Realisierungsvereinbarung einerseits Bestimmungen zur Verantwortung für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung sowie andererseits Bestimmungen zur Tragung der Kosten für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung enthalten.

Verantwortung für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung

Die Abgrenzung der Verantwortung für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung orientiert sich gemäss Art. V Punkt 2.1. an der Abgrenzung der Umsetzungsverantwortung[78]. Die ÖBB tragen somit insbesondere für die Gleisinfrastruktur die gesamthafte wirtschaftliche, technische und rechtliche Anlagenverantwortung. Diese umfasst alle Massnahmen zum Substanzerhalt der Strecke gemäss dem Stand der Technik sowie Massnahmen zur Gewährleistung der Verfügbarkeit und Qualität.

Liechtenstein trägt insbesondere die gesamthafte Anlagenverantwortung für die Haltestellen und die Nebenanlagen entlang der Mobilitätskette bis hin zu den Bahnsteigkanten.

---

[78] Siehe zur Umsetzungsverantwortung die Ausführungen in Kapitel 3.2.2.

Tragung der Kosten für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung

Die Kosten für den Betrieb und für die Erhaltung trägt jeweils der Eigentümer einer Anlage (Punkt 3.1.). Die Kosten für die Grünraumpflege auf Grundflächen, welche den Haltestellen und Nebenanlagen zugeordnet sind, trägt Liechtenstein. Auf Grundflächen, die der Gleisinfrastruktur zugeordnet sind, tragen die ÖBB die Kosten für die Grünraumpflege.

Erneuerungen von Anlagen oder Anlageteilen sind gemäss Art. V Punkt 3.4. zwischen den Vertragspartnern vorweg abzustimmen, soweit sie den bestimmungsgemässen Gebrauch der Anlagen des anderen Vertragspartners beeinträchtigen, insbesondere aber wenn Gefährdungen nicht auszuschliessen sind. Bei Gefahr im Verzug können vom Umsetzungsverantwortlichen auch ohne vorheriges Einvernehmen Erneuerungen durchgeführt werden. Die Kostentragung für Erneuerungsmassnahmen ist zwischen den Vertragspartnern zeitgerecht zu regeln. Dabei soll die Kostentragung sinngemäss der Kostenaufteilung der gegenständlichen Realisierungsvereinbarung folgen. Vor Umsetzung der Erneuerung ist vom Umsetzungsverantwortlichen zeitgerecht mit dem Vertragspartner ein Einvernehmen herzustellen.

6.6 Allgemeine Bestimmungen

Die ÖBB verpflichten sich in Art. VI Punkt 1., die aus der Realisierungsvereinbarung resultierenden Rechte und Pflichten auf einen allfälligen Rechtsnachfolger vollinhaltlich zu übertragen und Liechtenstein umgehend von diesem Umstand in Kenntnis zu setzen.

In Art. VI Punkt 3. wird festgelegt, dass die Realisierungsvereinbarung mit allseitiger Unterfertigung in Kraft tritt. Zu berücksichtigen ist diesbezüglich, dass die Realisierungsvereinbarung erst nach Vorliegen aller erforderlichen Entscheidun-

gen (Genehmigung durch die Regierung[79], Genehmigung durch den Landtag, allenfalls Volksabstimmung, Zustimmung des Erbprinzen) unterzeichnet werden kann. Somit wird diese Vereinbarung allenfalls erst in einigen Monaten in Kraft treten können.

Für Streitigkeiten aus der Realisierungsvereinbarung wird als Gerichtsstand Vaduz vereinbart. Es gilt liechtensteinisches Recht.

7. KONZESSION

7.1 Bisherige Entwicklungen

Die derzeitige Konzession für die Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs basiert auf dem Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, Bayern und der Schweiz über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs vom 27. August 1870. Um den Betrieb der ganzen Strecke so einheitlich wie möglich zu machen, sollte dieser nur einer einzigen Betriebsverwaltung übertragen werden. Mittels des Staatsvertrags wurde auch der künftige Betrieb der Strecke (Infrastruktur und Fahrleistungen) erstmals mittels Konzession an die Vorarlberger Eisenbahn übertragen. Diese Konzession wurde in der Folge mehrfach verlängert und ging schliesslich an die ÖBB über.

Die bestehende Konzession aus dem Jahr 1977 wurde für 40 Jahre ausgestellt und lief am 31. Dezember 2017 aus. In der Konzessionsurkunde ist festgehalten, dass Liechtenstein durch den Bestand und Betrieb der Eisenbahn über liechtensteinisches Gebiet keine Lasten erwachsen dürfen und dass die Konzessionärin

---

[79] Die Regierung hat die Realisierungsvereinbarung in ihrer Sitzung vom 21. April 2020 bereits genehmigt.

die Verpflichtung zur Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern übernimmt (Art. 1 und 2).

Die ÖBB stellten bereits mit Schreiben vom 18. April 2008 im Hinblick auf die anstehenden Massnahmen zur Sicherung eines modernen Verkehrsangebots, insbesondere für den Regionalverkehr, einen Antrag auf Verlängerung der Konzession für die Strecke Feldkirch-Buchs. Gemäss Art. 7 Abs. 2 EBG tritt ein Zeitablauf bis zum Vorliegen einer rechtskräftigen Entscheidung über den Antrag nicht ein, sofern rechtzeitig ein Antrag auf Verlängerung der Konzession gestellt wurde. Das heisst, dass die geltende Konzession automatisch weiterläuft, solange die ÖBB den Antrag auf Erteilung einer Konzession aufrechterhalten.

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2011 wurde den ÖBB vom Ressort Verkehr der damaligen Regierung ein Konzessionsentwurf zur Prüfung und zur Stellungnahme übermittelt. Dieser Entwurf orientierte sich stark an der bestehenden Konzession (keine Lasten für Liechtenstein) und sah eine Konzessionsdauer von wiederum 40 Jahren (bis 31. Dezember 2057) vor.

Im Schreiben vom 19. März 2015 an das ABI nahmen die ÖBB Stellung zum übermittelten Konzessionsentwurf. In der Stellungnahme führten die ÖBB aus, dass die ÖBB die Kosten für die Anlagenbereitstellung und Betriebsführung auf dem liechtensteinischen Abschnitt – unabhängig vom Zustandekommen des Vorhabens S-Bahn FL.A.CH – nicht allein tragen könnten und würden.

Damit wollten die ÖBB Liechtenstein verpflichten, sich an den laufenden Instandstellungs- und Betriebskosten der Eisenbahnstrecke zwischen Feldkirch und Buchs zu beteiligen. Diese Haltung Österreichs sowie die Infragestellung des auf Beamtenebene einvernehmlich ausverhandelten Finanzierungsschlüssels durch Österreich führten schliesslich zur Sistierung der Umsetzung des Projekts S-Bahn FL.A.CH.

Im Rahmen des Abschlusses der neuerlichen Verhandlungen zur Finanzierung einer S-Bahn Liechtenstein wurde anlässlich der letzten Finanzierungsverhandlung vom 19. Dezember 2019 vereinbart, dass Liechtenstein einen neuen Entwurf für eine künftige Konzession erstellen wird. Der Entwurf der Konzession wurde dabei durch Liechtenstein so ausgearbeitet, dass er sowohl im Falle der Realisierung des S-Bahn-Projekts als auch im Falle, dass das Projekt nicht zustande kommt, passend ist.

Im Rahmen der Verhandlungen im Jahr 2020 wurde daher – neben der Absichtserklärung und der Realisierungsvereinbarung – auch der mögliche Inhalt der künftigen Konzession besprochen, wobei beiden Seiten bewusst war, dass die Erteilung der Konzession einen hoheitlichen Akt der Regierung des Fürstentums Liechtenstein darstellt. Es konnte in den Gesprächen auch in Bezug auf die Konzession Einvernehmen erzielt werden. Somit kann diese durch die Regierung zeitnah erteilt werden.

7.2 Erläuterungen zu den Bestimmungen des Konzessionsentwurfs

Inhaltlich ist die Konzession (wie die bisherige Konzession aus dem Jahr 1977) sehr kurz gehalten und beschränkt sich auf sechs Artikel. Wesentlich ist, dass Liechtenstein gemäss Art. 1 der Konzession auch künftig durch den Bestand und Betrieb der Eisenbahn über liechtensteinisches Hoheitsgebiet keinerlei Lasten, welcher Art auch immer, erwachsen dürfen. Vorbehalten bleiben vertraglich vereinbarte Rechte, Pflichten und Obliegenheiten.

In Art. 2 wird festgelegt, dass die Konzessionärin die Bereitstellung einer geeigneten Eisenbahninfrastruktur übernimmt, welche die Erbringung von Verkehrsdiensten für den Personen- und Güterverkehr ermöglicht. Sie ist verpflichtet, die konzessionierte, dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn während der ganzen Konzessionsdauer in vorschriftsgemässen Bestand und Betrieb zu erhal-

ten. Unterbrechungen sind dabei auf ein unabdingbar betrieblich notwendiges Minimum zu beschränken. Dies bedeutet unter anderem auch, dass die Konzessionärin die Bedienung der Haltepunkte in Liechtenstein während der ganzen Konzessionsdauer vorschriftsgemäss ermöglicht und Beeinträchtigungen auf ein unabdingbar betrieblich notwendiges Minimum beschränkt.

Nach Art. 3 ist die Konzessionärin verpflichtet, bei Baumassnahmen im Interesse und unter finanzieller Beteiligung des Fürstentums Liechtenstein, innerhalb einer angemessenen Frist ab Vorliegen aller erforderlichen Genehmigungen und einer rechtsverbindlichen Finanzierungsvereinbarung mit den Baumassnahmen zu beginnen.

Für den Betrieb und Verkehr der konzessionierten Eisenbahn gelten die Dienstvorschriften der Konzessionärin (Signalvorschriften, Betriebsabwicklung, Bahnübergänge, Verhalten bei Störungen) auch in Liechtenstein. Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein kann jederzeit nach vorgängiger Konsultation der betroffenen Eisenbahnverwaltungen sowie der österreichischen und schweizerischen Eisenbahnbehörden eine Änderung der Dienstvorschriften anordnen, soweit dies im öffentlichen Verkehrsinteresse Liechtensteins erforderlich ist (Art. 4).

Gemäss Art. 5 muss die Konzessionärin ein Rechtsdomizil im Fürstentum Liechtenstein bezeichnen, an welchem sie für Verbindlichkeiten, Haftungsansprüche oder Strafsachen jeder Art, die sich aus dem Bau und Betrieb der Eisenbahn auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet ergeben, belangt werden kann. Diese Verpflichtung besteht bereits gemäss der geltenden Konzession (Art. 7). Derzeit haben die ÖBB die CONFIDA Treuhand, Unternehmungs- und Steuerberatung AG in Vaduz als Rechtsdomizil bezeichnet.

Art. 6 sieht vor, dass die Konzession für die Dauer von 47 Jahren gültig ist und somit im Einklang mit der schweizerischen Konzession auf der Strecke St. Margrethen-Grenze (-Bregenz) am 31. Dezember 2067 erlischt. Gemäss Art. 5 Abs. 4 EBG kann die Konzession für höchstens 50 Jahre erteilt werden. In den Erläuterungen zu dieser Bestimmung wird ausgeführt, dass hinsichtlich der angemessenen Zeit, für die eine Konzession verliehen werden kann, der Umfang der erforderlichen Investitionen berücksichtigt werden müsse, um dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die notwendige Investitionssicherheit zu bieten. Im Falle einer kompletten Neuerrichtung einer Eisenbahnlinie werde gewöhnlich eine Konzessionsdauer von bis zu 50 Jahren angemessen sein, im Falle der Verlängerung einer bestehenden Konzession eine Konzessionsdauer von 30 Jahren.[80] Im Rahmen der Verhandlungen wurde von den ÖBB geltend gemacht, dass im Hinblick auf die in Verhandlung stehenden Investitionen und die Reinvestitionszyklen der Anlagen, welche bis zu 90 Jahre betragen würden, ersucht werde, die vom Gesetz erlaubte Höchstkonzessionsdauer von 50 Jahren zu gewähren. Seitens der Schweiz sei im März 2017 mit der Begründung „die besondere Situation - insbesondere die auf dem Staatsvertrag beruhende Verpflichtung der Schweiz zur Erteilung der Konzession - erlaubt es, für die Strecke St. Margrethen-Grenze (-Bregenz) die gesetzlich mögliche Höchstdauer auszuschöpfen“ die Konzession für die Strecke St. Margrethen-Grenze (-Bregenz) für die Dauer von 50 Jahren, d.h. bis zum 31. Dezember 2067, erteilt worden.

Um die Konzession für den liechtensteinischen Streckenabschnitt mit der schweizerischen Konzession auf der Strecke St. Margrethen-Grenze (-Bregenz) zeitlich abstimmen und gleichzeitig den Umfang der geplanten Investitionen berücksichtigen zu können, wurde von der liechtensteinischen Delegation der Vorschlag eingebracht, die Konzession für die Dauer von 47 Jahren (bis zum 31. Dezember

---

[80] Bericht und Antrag Nr. 120/2010 betreffend die Totalrevision des Eisenbahngesetzes (EBG), S. 27 f.

2067) zu erteilen. Dieses Vorgehen ist auch im Sinne des eingangs erwähnten Staatsvertrags vom 27. August 1870, welcher eine einheitliche Betriebsführung auf der ganzen Strecke fordert.

In Abs. 2 des Art. 6 wird festgelegt, dass im Falle einer Nichtverlängerung der Konzession durch vertragliche Vereinbarung sicherzustellen ist, dass die im Eigentum der Konzessionärin stehenden Anlagen durch eine neue Konzessionärin entsprechend dem Zeitwert abgelöst werden.

8. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Die gegenständliche Vorlage wirft keine verfassungsrechtlichen Bedenken auf. Es stehen ihr keine diesbezüglichen Bestimmungen entgegen.

Im Falle der Genehmigung des Verpflichtungskredites für die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein und der diesem Bericht und Antrag beiliegenden Realisierungsvereinbarung wird die Regierung eine Abänderung von Art. 8 EBG vorschlagen. Dabei soll der Zeitpunkt, indem die Regierung auf den Heimfall verzichten kann, festgelegt werden.

9. AUSWIRKUNGEN AUF VERWALTUNGSTÄTIGKEIT UND RESSOURCENEINSATZ

9.1 Neue und veränderte Kernaufgaben

Durch die Umsetzung des vorliegenden Projekts S-Bahn Liechtenstein werden weder neue Kernaufgaben eingeführt noch bestehende Kernaufgaben verändert.

Die von Liechtenstein im Rahmen der Umsetzung und des Betriebs des vorliegenden Projekts zu übernehmenden Kernaufgaben können durch die bestehen-

den Organisationseinheiten übernommen werden. Der Bau des Projekts würde über die Abteilung Tiefbau des ABI betreut werden. Der künftige Betrieb und Unterhalt der zusätzlichen Haltestellen und Nebenanlagen in Schaanwald und Nendeln würde, wie auch bei den Bushaltestellen und der heutigen Bahnhaltestelle Hilti Forst, über den Werkbetrieb des ABI erfolgen. Die Betreuung des Bahnhofes Schaan soll, wie bereits heute, weiterhin über den Hauswart des Bahnhofsgebäudes erfolgen.

Die Bestellung des künftig erweiterten Nahverkehrsangebots auf der Schiene würde, wie aktuell beim bestehenden „Liechtenstein-Takt“, durch die LIEmobil erfolgen.

9.2 Personelle, organisatorische und räumliche Auswirkungen

Für die Zeit der Projektumsetzung sind beim ABI während der Dauer von ca. fünf bis sechs Jahren zusätzliche Ressourcen von befristeten 210 Stellenprozenten notwendig. Diese Stellenprozente ergeben sich aus 150 % Projektleitung (Definition Projektumfang, Submission der Planer und Fachspezialisten, Begleitung der Projektierung, Submission Ausführungsarbeiten, Oberbauleitung sowie Controlling), 30 Stellenprozente im Bereich Raum- und Verkehrsplanung (Anpassungen von Richt- und Zonenplänen, Abklärungen mit den Gemeinden, Sicherung der Mobilitätskorridore im angrenzenden Strassenbereich, Prüfen und Vorbereiten von Unterlagen zur Genehmigung, Vorarbeiten für die Bestellung der Verkehrsdienstleistungen der Bahn), 30 Stellenprozente für den Stab Recht (Unterstützung Landerwerb, Vertragsprüfung, Klären von Detailfragen für Planungsinstrumente, Unterstützung für Stellungnahmen, eisenbahnrechtliche und allgemeine rechtliche Abklärungen). Diese zusätzlichen Stellenprozente werden nach Projektabschluss im Rahmen der laufenden Pensionierungen und der Fluktuation wieder abgebaut werden.

Nach der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein wird das Land Liechtenstein für den Unterhalt und die Instandhaltung der Nahverkehrshaltestellen zuständig sein. Der Betrieb und Unterhalt der Haltestellen und Nebenanlagen wird, wie ausgeführt, über den Werkbetrieb des ABI erfolgen. Die zusätzlich notwendigen personellen Ressourcen sind durch die Schaffung zusätzlicher 100 Stellenprozente beim Werkbetrieb sicherzustellen.

Die Realisierung des vorliegenden Bahnprojektes sowie der Ausbauten der Haltestellen und des Strassenprojektes für die Unterführung der Rheinstrasse in Nendeln haben räumliche Auswirkungen auf verschiedene Planungsinstrumente von Land und Gemeinden.

9.3 Terminliche und finanzielle Auswirkungen

Die Realisierung des Projekts wird mit den ÖBB nach einem positiven Entscheid zum vorliegenden Finanzbeschluss unverzüglich in Angriff genommen. Der Planungs- und Realisierungszeitraum beträgt fünf bis sechs Jahre. Während dieser Zeit werden Investitionen für die Bahninfrastruktur und allenfalls ergänzende Lärmschutzmassnahmen in der Höhe von CHF 28.3 Mio. (inkl. MwSt.), Investitionen für die Haltestellen in der Höhe von CHF 24.0 Mio. (inkl. MwSt.) und Investitionen für die Strassenausbauten in der Höhe von CHF 19.0 Mio. (inkl. MwSt.), somit insgesamt CHF 71.3 Mio., anfallen.

Mit der Inbetriebnahme nach Abschluss der Realisierung werden nach der Ausschreibung und Bestellung der Fahrleistungen nach heutigem Kenntnisstand jährliche zusätzliche Kosten in der Grössenordnung von ca. CHF 2 Mio. anfallen, welche über den Landesbeitrag an die LIEmobil, welcher jeweils im Rahmen der Behandlung des Verkehrsdiensteberichts genehmigt wird, abgegolten werden sollen. Gleichzeitig würden aber auch die Einnahmen der LIEmobil aus dem direkten Verkauf von Fahrkarten und Abonnementen auf diesem Abschnitt steigen.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

A n t r a g ,

der Hohe Landtag wolle

a) diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen,

b) den beiliegenden Finanzbeschluss in Behandlung ziehen,

c) die beiliegende Vereinbarung über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch-Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein genehmigen und

d) die Regierung beauftragen, in Abhängigkeit der Realisierung der S-Bahn Liechtenstein, eine vertiefte Variantenprüfung zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan durchzuführen und in enger Abstimmung mit der Gemeinde Schaan die bevorzugte Variante voranzutreiben.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung.

REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

gez. Adrian Hasler

III. REGIERUNGSVORLAGE

Finanzbeschluss

vom …

über die Genehmigung eines Verpflichtungskredites für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch - Buchs SG für eine S-Bahn Liechtenstein

Der Landtag hat in seiner Sitzung vom … beschlossen:

Art. 1

Für die Realisierung des Projekts S-Bahn Liechtenstein wird ein Verpflichtungskredit in der Höhe von 71.3 Mio. Franken inkl. MwSt. genehmigt. Dieser setzt sich zusammen aus

a) 28.3 Mio. Franken für die Bahninfrastrukturausbauten,

b) 24.0 Mio. Franken für die Haltestellenausbauten und

c) 19.0 Mio. Franken für die Strassenausbauten.

Art. 2

Die Investitionskosten (Preisbasis Dezember 2018) nach Art. 1 werden dem Baukostenindex angepasst und sind erstmals mit dem Baukostenindex 2019/2020 indexierbar.

Art. 3

Umwidmung

Die Umwidmung der für die Strassenausbauten im Zusammenhang mit der Realisierung des Projekts S-Bahn Liechtenstein notwendigen Grundstücke vom Finanzvermögen in das Verwaltungsvermögen wird genehmigt.

Art. 4

Der Finanzbeschluss tritt am Tage nach der Kundmachung in Kraft.

V E R E I N B A R U N G

über Realisierung, Erhalt, Betrieb und Erneuerung der
internationalen Eisenbahnverbindung Feldkirch – Buchs SG
auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein
im Rahmen des Projekts

S-Bahn Liechtenstein
(in weiterer Folge als „Projekt S-Bahn“ bezeichnet)

abgeschlossen zwischen

der Regierung des Fürstentums Liechtenstein
(in weiterer Folge als „Liechtenstein“ bezeichnet)

und

der ÖBB-Infrastruktur AG
(in weiterer Folge als „ÖBB“ bezeichnet),

in weiterer Folge „Vertragspartner“ genannt.

INHALTSVERZEICHNIS

V E R E I N B A R U N G **1**

PRÄAMBEL **4**

ARTIKEL I GEGENSTAND DER VEREINBARUNG **4**

ARTIKEL II UMSETZUNG **5**

1. Umsetzungsverantwortung 5
2. Projektzeitplan 7
3. Projektbegleitende Arbeitsgruppe 7
4. Verzollung 7

ARTIKEL III KOSTENTRAGUNG **8**

1. Projektkosten 8
2. Grundsätze der Abrechnung 8
   a) Allgemeines 8
   b) Abgrenzung 9
   c) Funktionale Zuordnung 9
   d) Umsetzung der Gesetzeskonformität 11
3. Grunderwerb 13
4. Rechnungslegung 13
5. Kostencontrolling 14

ARTIKEL IV EIGENTUMSREGELUNG **14**

ARTIKEL V BETRIEB, ERHALTUNG UND ERNEUERUNG **15**

1. Begriffsbestimmungen 15
2. Verantwortung für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung 16
3. Tragung der Kosten für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung 16

ARTIKEL VI ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN 17

1. Rechtswirksamkeit/Rechtsnachfolge 17
2. Ausfertigung 18
3. Inkrafttreten 18
4. Salvatorische Klausel 18
5. Gerichtsstand 18
6. Schlussbestimmungen 18

PRÄAMBEL

Die gegenständliche Vereinbarung beruht auf der «Absichtserklärung über die Realisierung des Vorhabens S-Bahn Liechtenstein (S-Bahn FL.A.CH) auf der Eisenbahnstrecke Feldkirch – Buchs, abgeschlossen zwischen der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der Republik Österreich und der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, vertreten durch den Regierungschef-Stellvertreter und Minister für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport des Fürstentums Liechtenstein» vom 21./23. April 2020.
Die Vertragspartner haben die in ihrem eigenen Wirkungskreis herbeizuführenden Beschlüsse für die Realisierung des Projekts S-Bahn eingeholt.

ARTIKEL I

GEGENSTAND DER VEREINBARUNG

Die Vereinbarung umfasst die Realisierung des S-Bahn-Projekts und die dafür notwendigen Massnahmen zum Erhalt, Betrieb und zur Erneuerung der Eisenbahnverbindung Feldkirch – Buchs SG auf dem Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein. Als Projekt S-Bahn gilt das den Entscheidungen

- betreffend die eisenbahnrechtliche Baubewilligung (LNR 2014-1676 BNR 2014/1674) vom 16.12.2014 sowie
- über die Umweltverträglichkeit (LNR 2014-1489 BNR 2014/1696) vom 16.12.2014 zugrunde liegende Projekt.

Abweichend von diesen Entscheidungen wurden in Abstimmung zwischen den Vertragspartnern einvernehmlich die nachfolgenden Änderungen der ursprünglichen Planung vereinbart:

- Die generellen Bahnsteiglängen betragen 120 m. Bei der Haltestelle Nendeln wird abweichend ein Bahnsteig mit einer Länge von 220 m errichtet.
- Die Fussgängerbrücke bei der Haltestelle in Schaanwald bei km 10,071 entfällt und wird durch eine Personenunterführung bei km 10,067 ersetzt.

- Die Niveaufreimachung der Sportfeldstrasse Mauren entfällt. Die bestehende Eisenbahnkreuzung bei km 10,806 wird beibehalten und angepasst.
- Die Überleitstelle Tosters 3 entfällt.
- Die Radwegunterführung Nendeln bei km 11,424 entfällt. Als Ersatzmassnahme wird ein niveaugleicher Bahnübergang bei ca. km 11,500 errichtet.
- Die Eisenbahnkreuzung (EK) Schwemmegasse bei km 11,973 wird aufgelassen und durch die EK Bahngasse bei ca. km 11,500 ersetzt.
- Die Niveaufreimachung Werkhofstrasse Schaan bei km 15,490 entfällt.
- Die Personenunterführung bei km 15,857 bei der Haltestelle Schaan-Vaduz entfällt.

Die zuvor zitierten Änderungen sind als Projektänderungen im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung sowie der Umweltverträglichkeitsprüfung einzureichen und genehmigen zu lassen. Die damit verbundenen Kosten werden über die zwischen dem Fürstentum Liechtenstein, der Republik Österreich und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossenen 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“ vom 29. Januar 2009 abgerechnet.

ARTIKEL II

UMSETZUNG

1. UMSETZUNGSVERANTWORTUNG

Die Abgrenzung der Umsetzungsverantwortung entspricht den in der aktualisierten und auf Expertenebene akzeptierten Kostenermittlung definierten Zuständigkeiten. Diese ergeben sich aus den Plänen gem. Anhänge 1.1 bis 1.5. «Abgrenzung der Umsetzungsverantwortung» sowie aus der Tabelle gem. Anhang 2 «Kostenzuscheidung vom 19.12.2019».

1.1. Die ÖBB übernehmen die Umsetzungsverantwortung für sämtliche Baumassnahmen, welche im Zusammenhang mit der Gleisinfrastruktur (wie zum Beispiel Unterführungen - sofern sie nicht für die Haltestellen erforderlich sind - und insbesondere Gleisun-

terbau, Gleisoberbau, eisenbahnbautechnische Ausrüstung und Lärmschutzwände) stehen. Weiters liegt die Umsetzungsverantwortung für Leistungen, die den laufenden Bahnbetrieb beeinflussen, bei den ÖBB, auch wenn es sich um Baumassnahmen handelt, die in der nachfolgend beschriebenen Umsetzungsverantwortung von Liechtenstein liegen.

1.2. Liechtenstein übernimmt die Umsetzungsverantwortung für sämtliche Baumassnahmen, die im Zusammenhang mit den Haltestellen (insbesondere Bahnsteige, Wartekojen, Ausrüstung) und Nebenanlagen (insbesondere P&R-Plätze, B&R-Plätze, Kurzzeitparkplätze, Vorplätze, Unterführungen im Zusammenhang mit Haltestellen, Grünanlagen) und den strassenseitigen Erschliessungen stehen. Die Abgrenzung der Umsetzungsverantwortung zwischen den Haltestellen und der Gleisinfrastruktur stellt die gleisseitig zugewandte Bahnsteigkante dar, wobei der Gleisbereich der ÖBB und der Haltestellenbereich Liechtenstein zugeordnet wird (gem. Anhang 1.5). Weiter übernimmt Liechtenstein die Umsetzungsverantwortung für die Durchführung des notwendigen Grunderwerbs.

1.3. Soweit für die Umsetzung des Eisenbahnvorhabens Änderungen der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung vom 16.12.2014 und/oder der Entscheidung über die Umweltverträglichkeit vom 16.12.2014 erforderlich sind, obliegt die Antragstellung und Erwirkung den ÖBB. Mit Übergabe von Anlagen oder Anlagenteilen an Liechtenstein verpflichtet sich Liechtenstein für die Erfüllung der zugehörigen Dauerauflagen in der Betriebsphase zu sorgen. Weiters verpflichtet sich Liechtenstein in der Bauphase für die Erfüllung der Auflagen, die Anlagen oder Anlagenteilen betreffen, für welche Liechtenstein die Umsetzungsverantwortung innehat, zu sorgen.

Darüber hinaus ist Liechtenstein für die Einholung der erforderlichen Genehmigungen für Anlagen, die in seiner Umsetzungsverantwortung liegen, zuständig.

1.4. Für die Umsetzung des S-Bahn-Projekts in Liechtenstein ist das Amt für Bau und Infrastruktur zuständig. Vertragsgegenständliche Rechte und Pflichten, die Liechtenstein zugeordnet sind, gelten somit auch für das Amt für Bau und Infrastruktur.

1.5. Es steht den Vertragsparteien frei, die in ihrer Umsetzungsverantwortung stehenden Maßnahmen unter Wahrung der gesetzlichen und vertraglichen Pflichten in dokumentierter Abstimmung wechselseitig oder an Dritte zu übertragen.

2. PROJEKTZEITPLAN

Die Realisierung des Projekts wird unverzüglich nach Unterzeichnung dieser Vereinbarung sowie nach Vorliegen der erforderlichen Genehmigungen bzw. Änderungsgenehmigungen in Angriff genommen und in einer Bauzeit von voraussichtlich drei Jahren abgeschlossen.

3. PROJEKTBEGLEITENDE ARBEITSGRUPPE

Zur Umsetzung dieser Vereinbarung sowie zur Steuerung und Koordinierung der Projektabwicklung wird eine projektbegleitende Arbeitsgruppe eingesetzt, die aus Vertretern der Vertragspartner besteht. Die Federführung innerhalb der projektbegleitenden Arbeitsgruppe obliegt Liechtenstein.

Vertreter anderer Institutionen, insbesondere Vertreter anderer Gebietskörperschaften, können im Bedarfsfall mit beratender Stimme beigezogen werden.

4. VERZOLLUNG

Die zollrechtliche Abwicklung erfolgt über die „Vereinbarung zwischen der SBB und den ÖBB betreffend die Zollabfertigung des Dienstgutes“ vom 24. November 1926 basierend auf dem Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, Bayern und der Schweiz über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen sowie von Feldkirch nach Buchs vom 27. August 1870 sowie unter Berücksichtigung des Schreibens der Zollkreisdirektion II an die ÖBB vom 18. März 1996 «Zollbehandlung von Material für Strecken der Österreichischen Bundesbahnen in der Schweiz» (Anhang 3). Ergänzend dazu sind im Zuge der Bauabwicklung die letztgültigen Zollbestimmungen zu berücksichtigen.

Die Gegenstände, die zum Bau, Unterhalt und Betrieb der Anschlusstrecke Feldkirch-Buchs sowie für die Erweiterung der Stationen Schaan und Nendeln benötigt werden sind bei der Einfuhr auf schweizerisches oder liechtensteinisches Gebiet von den Zollabgaben und der Steuer befreit (gem. Anhang 3).

ARTIKEL III

KOSTENTRAGUNG

1. PROJEKTKOSTEN

1.1. Gemäss Kostenermittlung für das in Artikel I beschriebene Projekt (inkl. den Projektanpassungen) ergeben sich für die Realisierung der Massnahmen Kosten von rund € 120,8 Mio. (ohne MwSt., Preisbasis 01.01.2019) auf österreichischem und liechtensteinischem Staatsgebiet. Davon entfallen rund € 108,1 Mio. auf liechtensteinisches Staatsgebiet (ohne MwSt., Preisbasis 01.01.2019). Von diesen Kosten werden gemäss Ergebnis der Finanzierungsverhandlungen (Anhang 2) € 58,9 Mio. (54.5%) von Liechtenstein und € 49,2 Mio. (45.5%) von den ÖBB getragen.

1.2. Liechtenstein bleibt es hinsichtlich seines Finanzierungsanteiles vorbehalten, Finanzierungsbeiträge mit Gemeinden oder Dritten zu vereinbaren. Derartige Finanzierungsbeiträge werden ausschliesslich dem von Liechtenstein aufzubringenden Anteil angerechnet. Liechtenstein hat keine Pflicht, die ÖBB über derartige Vereinbarungen zu informieren.

2. GRUNDSÄTZE DER ABRECHNUNG

Die tatsächliche Kostenermittlung erfolgt gem. Anhang 2, unter nachfolgenden Bedingungen:

a) Allgemeines

Die Abrechnung erfolgt auf Basis der tatsächlich anfallenden Kosten, sofern nicht nachfolgend Pauschalen vereinbart werden.

Die im Anhang 2 vereinbarten Prozentsätze für die einzelnen Projektteile (% für Liechtenstein / % für ÖBB) gelten als unveränderlich. Davon ausgenommen ist der Projektteil „Lärmschutz“, bei dem die Fixierung der Prozentsätze erst nach Vorliegen der noch ausstehenden Aktualisierung der Lärmberechnung erfolgen kann. Ausgenommen ist ebenso der Grunderwerb für die Unterführung Rheinstrasse, da für die Fixierung der

Prozentsätze erst noch die erforderlichen Grundstücksflächen ermittelt werden müssen.

Aus diesem Grund wurden für beide Punkte erste Annahmen getroffen. Für den Projektteil Lärmschutz wird die Finanzierung nach den effektiven Lärmemissionen gemäss der zu aktualisierenden Berechnungen bezogen auf den Güter-, Fern- und Nahverkehr zugeordnet. Beim Projektteil «Grundstücke für die Unterführung Rheinstrasse» ist der tatsächlich erforderliche Anteil für die Eisenbahnanlage noch festzulegen. Diesbezüglich wird auch auf Artikel III, Pkt. 2, lit. d) verwiesen.

Pauschalen gelten als Fixbeträge und unterliegen keiner Valorisierung.

b) Abgrenzung

Die Kosten für Massnahmen auf österreichischem Gebiet (Abschnitt 1) werden zur Gänze von den ÖBB getragen. Die Kosten für Massnahmen auf liechtensteinischem Gebiet werden nach der nachfolgenden funktionalen Zuordnung und nach den vereinbarten Aufteilungsschlüsseln von den Vertragspartnern gemeinsam getragen.

c) Funktionale Zuordnung

Die funktionale Zuordnung erfolgt gemäss dem Ergebnis der Finanzierungsverhandlungen (Anhänge 1.1 bis 1.5).

- Bei der Kostenzuscheidung für die Gleisinfrastruktur werden einzelne Abschnitte „funktional“ zugeschieden, wobei die Zuscheidung nachfolgendem Grundgedanken folgt: Nahverkehr wird von Liechtenstein, der Fern- und Güterverkehr wird von den ÖBB getragen. Daraus ergibt sich wie folgt:

Abschnitt 1: Infrastruktur km 7,800 - km 8,375
Funktion: Mindestanforderung für Nahverkehrsabwicklung
Aufteilungsschlüssel: ÖBB – 100% / Liechtenstein – 0%

Abschnitt 2: Infrastruktur km 8,375 - km 9,800
Funktion: Mindestanforderung für Nahverkehrsabwicklung
Aufteilungsschlüssel: ÖBB – 0% / Liechtenstein – 100%

Abschnitt 3: Infrastruktur km 9,800 - km 10,900

Funktion: Abschnitt für Fahrplanstabilität und Flexibilität

Aufteilungsschlüssel: ÖBB – 50% / Liechtenstein – 50%

Abschnitt 4: Infrastruktur km 10,900 - km 12,278

Funktion: Mindestanforderung für Fernverkehr

Aufteilungsschlüssel: ÖBB – 100% / Liechtenstein – 0%

- Zeitwert/Abschreibungen:

  Mit Umsetzung des S-Bahn-Projekts geht eine qualitative Verbesserung der Bahninfrastruktur der ÖBB einher. Durch die Herstellung eines neuen Gleisober- und Unterbaus ergeben sich für die ÖBB verminderte Reinvestitionskosten, welche durch die Berücksichtigung des Zeitwerts, bezogen auf das Jahr 2024, wie folgt abgegolten werden:

  - Berücksichtigung des Zeitwerts pauschal zu Lasten der ÖBB im Abschnitt 2: € 1,708 Mio.
  - Berücksichtigung des Zeitwerts pauschal zu Lasten der ÖBB im Abschnitt 3: € 1,823 Mio.

- Anpassung Dammschüttung:

  Aufgrund der Bodenverhältnisse ist es notwendig, Vorlastschüttungen zur Erreichung der Dammstabilität aufzubringen. Der Bauablauf sieht vor, dass mit der Schüttung in den Abschnitten 1 und 2 begonnen wird (*Material anschaffen und in Abschnitt 1 und 2 einbauen*) und das überschüssige Material in weiterer Folge in die Abschnitte 3 und 4 (*aus Abschnitt 1 und 2 aufladen und in Abschnitt 3 und 4 einbauen*) verschoben wird. Damit die Beschaffung und Wiederverwendung des Dammschüttmaterials für die Vorlastschüttung berücksichtigt werden kann, erfolgt ein finanzieller Kostenausgleich zwischen den einzelnen Abschnitten wie folgt:

  - Abschnitt 1: € -124.800,-
  - Abschnitt 2: € -206.000,-
  - Abschnitt 3: € +290.200,-
  - Abschnitt 4: € +40.600,-

  Die Abrechnung erfolgt auf Basis der tatsächlich anfallenden Kosten.

- Unterführung Rheinstrasse:

  Die ÖBB tragen die tatsächlich anfallenden Kosten für die Errichtung der Eisenbahnanlage, dazu zählen alle im Zusammenhang mit dem Eisenbahntragwerk stehenden Bauteile wie das Tragwerk, aufgehende Wände, die Bodenplatte sowie die Fundierung.

  Liechtenstein trägt die tatsächlich anfallenden Kosten für die Errichtung der Strassenanlage, dazu zählen alle im Zusammenhang mit der Strassenanlage und dem Wannenbauwerk stehenden Bauteile (wie aufgehende Wände, Bodenplatte, Fundierung, Entwässerungsanlage inkl. Pumpen, Beleuchtung) sowie Strassenbauarbeiten (einschliesslich solcher im Bereich der Eisenbahnanlage).

  Leistungen aus dem Bahnbetrieb, wie die erforderlichen Bauhilfsmassnahmen und Sicherungsleistungen für die Errichtung der Unterführung Rheinstrasse, werden zu 100% von den ÖBB als Pauschale in der Höhe von € 1,832 Mio. getragen.

- Leistungen für Liechtenstein aus Bahnbetrieb:

  Zur Aufrechterhaltung des sicheren und ordentlichen Bahnverkehrs während der Erstellung von Anlagen, die gem. Artikel II, Pkt. 1.1.2 in der Umsetzungsverantwortung von Liechtenstein liegen, werden von den ÖBB „Leistungen für Liechtenstein aus Bahnbetrieb für Haltestellen“ erbracht. Diese umfassen:

  - Erstellung der Baugrubensicherung für den Personendurchgang
  - Massnahmen zur Baustellensicherung

  Die Abgeltung der „Leistungen für Liechtenstein aus Bahnbetrieb für Haltestellen“ erfolgt als Pauschale in der Höhe von € 2.205 Mio. mit einem Aufteilungsschlüssel: ÖBB – 50% / Liechtenstein – 50%, somit je € 1.1025 Mio.

d) Umsetzung der Gesetzeskonformität

Die ÖBB tragen jene Kosten, die sich aufgrund der in Liechtenstein geltenden gesetzlichen Vorgaben ergeben:

- Verordnung vom 9. Dezember 2008 über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV):

- Hst. Nendeln: Die tatsächlichen Kosten werden zur Gänze von den ÖBB getragen.
- Hst. Schaan - Vaduz: Der Umbau der Oberleitung wird durch den Haltestellenumbau ausgelöst, nicht aber durch Vorgaben der NISV. Der Mehraufwand bei der Oberleitung zur Einhaltung der NISV entsteht durch eine zusätzliche Verstärkungsleitung. Dieser theoretische Mehraufwand wird pauschal mit € 10.000.- von den ÖBB an Liechtenstein abgegolten.

- Gesetz vom 25. Oktober 2006 über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BGlG):

  Im Bestand gibt es nur eine Haltestelle, die den Anforderungen des BGlG nicht entspricht:

  - Hst. Nendeln: Würde die ÖBB im Bestand das BGlG umsetzen, so käme eine Mindestumsetzung zur Ausführung. Dieser theoretische Aufwand wird im Sinne von Ohnehinkosten pauschal, als ohnehin anfallende Kosten mit € 1,268 Mio. von den ÖBB an Liechtenstein abgegolten.

  Die Haltestellen Schaan-Forst und Schaan-Vaduz sind im Bestand barrierefrei. Massnahmen für die Zuwegung und Erreichbarkeit dieser beiden Haltestellen werden, unabhängig von den Grundgrenzen Liechtenstein/ÖBB, zu 100% von Liechtenstein getragen.

- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 14. Oktober 2008:

  Die Übernahme der Kosten für die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen aufgrund des Güter- und Personenfernverkehrs erfolgt durch die ÖBB. Die darüber hinaus allenfalls noch zusätzlich erforderlichen Lärmschutzmassnahmen aufgrund des Personennahverkehrs werden durch Liechtenstein getragen. Im Anhang 2 wurde die Annahme getroffen, dass durch den Nahverkehr 5% Mehrkosten beim Lärmschutz entstehen werden. Der tatsächliche zur Abrechnung kommende Prozentsatz ist durch eine Lärmberechnungsanalyse zu ermitteln.

3. GRUNDERWERB

3.1 Der für die Realisierung des S-Bahn-Projekts erforderliche Grunderwerb sowohl für den Bau als auch für den dauerhaften Betrieb sämtlicher Anlagen erfolgt durch Liechtenstein. Es ist von Liechtenstein sicherzustellen, dass während der Projektumsetzung eine uneingeschränkte Nutzung dieser Grundstücke gewährleistet ist.

3.2 Gemäss Beschluss der Regierung des Fürstentums Liechtenstein vom 20. März 2012 dient als Grundlage für die Kaufpreisfestlegung die Schätzung des amtlichen Schätzungswerts des Vorsitzenden der amtlichen Schätzungskommission vom 10. Juni 2011.

3.3 Vor Baubeginn werden die Grundstücke für die Bahninfrastruktur, die Haltestellen und die Nebenanlagen ins Eigentum der ÖBB übertragen. Gemäss dem Ergebnis der Finanzierungsverhandlungen (Anhang 2) werden die Kosten für den Grunderwerb daher auch von den ÖBB getragen.

4. RECHNUNGSLEGUNG

4.1 Die gegenseitige Verrechnung erfolgt in EUR.

4.2 Die Rechnungen über erbrachte Leistungen sind vom Umsetzungsverantwortlichen zu erstellen. Bei Weiterverrechnung von Leistungen an einen Vertragspartner sind diese Rechnungen dem Vertragspartner auf dessen Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

4.3 Liechtenstein und die ÖBB können gegenseitig jeweils vierteljährlich bis zum 31. März, 30. Juni und 30. September Zwischenabrechnungen stellen. Zumindest aber jeweils zum 31. Dezember müssen die Abrechnungen über die aufgelaufenen Kosten und die sich daraus jeweils ergebenden anteiligen Finanzierungsbeiträge in Rechnung gestellt werden. Die Abrechnungen erfolgen auf Grundlage der dem Leistungszeitraum zuzuordnenden Kosten. Als Zahlungsziel werden 60 Tage festgelegt.

4.4 Die ÖBB werden Vorsteuerabzüge, soweit zulässig, geltend machen und den Beitragsleistungen von Liechtenstein anteilig anrechnen.

4.5 Die zuständigen Stellen von Liechtenstein und den ÖBB sind berechtigt, jederzeit Einsicht in die Rechnungsunterlagen zu nehmen.

5. KOSTENCONTROLLING

Der liechtensteinische Anteil am Gesamtprojekt stellt ein Kostendach dar, welches zwingend einzuhalten ist. Allfällige Mehrkosten bei einzelnen Projektteilen müssen mittels Einsparungen bei anderen Projektteilen kompensiert werden. Für das Gesamtprojekt ist daher ein detailliertes Kostencontrolling zu führen. Dieses wird durch die projektbegleitende Arbeitsgruppe überwacht.

Daraus ergibt sich, dass jeder Vertragspartner für diejenigen Anlagenteile, für die er die Umsetzungsverantwortung trägt, ein detailliertes Kostencontrolling zu führen hat. Die jeweiligen Kosten der Einzelprojekte sowie die Reserven sind laufend nachzuführen, sodass die Kostenentwicklung absehbar ist. Ist erkennbar, dass die Mitfinanzierungsbeiträge gemäss dem Ergebnis der Finanzierungsverhandlungen (Anhang 2) durch den jeweiligen anderen Vertragspartner überschritten werden, so werden die Vertragspartner umgehend zwecks einvernehmlicher Festlegung der weiteren Vorgangsweise in Verhandlung treten. Dabei bleiben Kostenerhöhungen durch Valorisierung unberücksichtigt.

ARTIKEL IV

EIGENTUMSREGELUNG

1. Sämtliche Grundstücke, auf denen sich Anlagen der Gleisinfrastruktur, der Haltestellen oder Nebenanlagen befinden werden, werden in das Grundeigentum der ÖBB übertragen.
2. Für Nebenanlagen, die sich im Eigentum von Liechtenstein befinden werden, werden die ÖBB Liechtenstein auf den entsprechenden Grundstücken unentgeltliche Baurechte einräumen.
3. Bei jenen Grundstücken, die aufgrund der Realisierung der S-Bahn in das Grundeigentum der ÖBB übertragen werden, verzichtet Liechtenstein im Falle des Erlöschens der Konzession gemäss Art. 8 Abs. 3 EBG auf einen Heimfall und verpflichtet sich, die Grundstücke im ursprünglichen Zustand zum dannzumaligen amtlichen Schätzungswert zurückzukaufen.

4. Liechtenstein und die ÖBB werden zur Konkretisierung der Eigentumsrechte auf Grundlage der gegenständlichen Vereinbarung ergänzende Vereinbarungen treffen, in denen auch die erforderlichen Baurechte geregelt werden.

ARTIKEL V

BETRIEB, ERHALTUNG UND ERNEUERUNG

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- **Betrieb**:

Der Betrieb umfasst einen konformen und sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur auf Basis einer Betriebsbewilligung sowie einer Sicherheitsbewilligung gem. Art. 11 ff. EBG.

- **Betreuung:**

Laufende Tätigkeiten zur Aufrechterhaltung (Wartung) des ordnungsgemässen, sicheren und störungsfreien laufenden Betriebes der Anlagen.

- **Erhaltung / Instandhaltung:**

Massnahmen geringen Umfangs zur Sicherstellung und Wahrung des Sollzustandes der Anlage. Darunter fallen:

  - laufende Instandhaltungsaufwendungen
  - Inspektion, Entstörung und Wartung:

    Inspektion: Massnahmen zur Feststellung und Beurteilung des Ist-Zustandes einer Einheit in bestimmten Zeitabständen, nach einer festgelegten Anzahl von Betriebseinsätzen oder ereignisbezogen.

    Entstörung: Provisorische oder endgültige Massnahmen, ausgeführt nach der Fehlererkennung, um die geforderte Funktionsfähigkeit einer Anlage oder eines Systems nach einem Ausfall wiederherzustellen.

    Wartung: Präventive Massnahmen, ausgeführt in festgelegten Abständen oder nach vorgeschriebenen Kriterien, zur Bewahrung des Soll-Zustandes.

- **Erneuerung: / Instandsetzung:**

  Physische Massnahmen zur Wiederherstellung des Sollzustandes einer fehlerhaften Einheit nach dem jeweiligen Stand der Technik. Darunter sind Massnahmen zu verstehen, die trotz vertragsgemäßer Durchführung der Erhaltung und Instandhaltung zu einer ungehinderten und ordnungsgemässen Fortführung des Betriebes der vertragsgegenständlichen Anlage zwingend notwendig werden. Im Regelfall sind Erneuerungen mit umfangreichen Massnahmen (und ggfls. Finanzmitteln) verbunden.

2. VERANTWORTUNG FÜR BETRIEB, ERHALTUNG UND ERNEUERUNG

1. Die Abgrenzung der Verantwortung für Betrieb, Erhaltung und Erneuerung orientiert sich an der Abgrenzung der Umsetzungsverantwortung gem. Artikel II Pkt. 1.
2. Die ÖBB tragen somit insbesondere für die Gleisinfrastruktur der Abschnitte 1 bis 4 die gesamthafte wirtschaftliche, technische und rechtliche Anlagenverantwortung. Diese umfasst alle Massnahmen zum Substanzerhalt der Strecke gemäss dem Stand der Technik sowie Massnahmen zur Gewährleistung der Verfügbarkeit und Qualität.
3. Liechtenstein trägt insbesondere die gesamthafte Anlagenverantwortung für die Haltestellen und die Nebenanlagen entlang der Mobilitätskette bis hin zu den Bahnsteigkanten.
4. Erhaltungs- und Erneuerungsmassnahmen innerhalb des Gefährdungsbereichs (gem. Art. 41 EBG) bzw. Tätigkeiten, die auf den sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetrieb Auswirkungen haben können, bedürfen jedenfalls der Zustimmung durch die ÖBB. Die Erhaltungsgrenzen und -tätigkeiten sind in einer gesonderten Vereinbarung zu regeln.

3. TRAGUNG DER KOSTEN FÜR BETRIEB, ERHALTUNG UND ERNEUERUNG

1. Die Kosten für den Betrieb und für die Erhaltung trägt jeweils der Eigentümer einer Anlage.
2. Im Zuge der Fertigstellung und Betriebsaufnahme legen die Vertragspartner im erforderlichen Umfang von der Umsetzungsverantwortung abweichende Erhaltungsgrenzen fest.

Dabei ist insbesondere auf die Halterverantwortung der jeweiligen Infrastrukturen (insb. Schiene/Straße) Bedacht zu nehmen.

3. Die Kosten für die Grünraumpflege auf Grundflächen, welche den Haltestellen und Nebenanlagen zugeordnet sind, trägt Liechtenstein. Auf Grundflächen, die der Gleisinfrastruktur zugeordnet sind, tragen die ÖBB die Kosten für die Grünraumpflege. Die Bereiche der Grünraumpflege und die erforderlichen Tätigkeiten sind in einer gesonderten Vereinbarung zu regeln.
4. Erneuerungen sind vorweg abzustimmen, soweit sie den bestimmungsgemäßen Gebrauch der Anlagen des anderen Vertragspartners beeinträchtigen, insbesondere aber wenn Gefährdungen nicht auszuschliessen sind. Bei Gefahr im Verzug können vom Umsetzungsverantwortlichen auch ohne vorheriges Einvernehmen Erneuerungen durchgeführt werden.
5. Die Kostentragung für Erneuerungsmassnahmen ist zwischen den Vertragspartnern zeitgerecht zu regeln. Dabei soll die Kostentragung sinngemäss der Kostenzuscheidung der gegenständlichen Vereinbarung folgen. Vor Umsetzung der Erneuerung ist vom Umsetzungsverantwortlichen zeitgerecht mit dem Vertragspartner ein Einvernehmen herzustellen.

ARTIKEL VI

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. RECHTSWIRKSAMKEIT/RECHTSNACHFOLGE

Die ÖBB verpflichten sich, die aus dieser Vereinbarung resultierenden Rechte und Pflichten auf einen allfälligen Rechtsnachfolger vollinhaltlich zu übertragen und Liechtenstein umgehend von diesem Umstand in Kenntnis zu setzen.

2. AUSFERTIGUNG

Diese Vereinbarung wird zweifach ausgefertigt, wobei jeweils eine Ausfertigung für jeden Vertragspartner bestimmt ist.

3. INKRAFTTRETEN

Diese Vereinbarung tritt mit allseitiger Unterfertigung in Kraft.

4. SALVATORISCHE KLAUSEL

Sollten sich einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung als ungültig, unwirksam oder unerfüllbar erweisen, so wird dadurch die Gültigkeit, Wirksamkeit und Erfüllbarkeit der übrigen Teile der Vereinbarung nicht beeinträchtigt. Die Vertragspartner verpflichten sich in diesem Fall, den ungültigen, unwirksamen oder unerfüllbaren Teil der Vereinbarung durch eine gültige, wirksame und erfüllbare Bestimmung zu ersetzen, die inhaltlich bzw. wirtschaftlich der ursprünglichen Absicht der Parteien am nächsten kommt.

5. GERICHTSSTAND

Für Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung wird als Gerichtsstand Vaduz vereinbart. Es gilt liechtensteinisches Recht.

6. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Die Vertragspartner bestätigen, dass vor und anlässlich der Vertragsunterfertigung mündliche Nebenabreden – welcher Art auch immer – nicht getroffen wurden. Vertragsergänzungen bedürfen der Schriftform, dies gilt auch für die Abkehr von der Schriftform.

Für die

Regierung des Fürstentums Liechtenstein:

……

(……..)

……., am ……..

Für die

ÖBB-Infrastruktur AG:

…… ……..

(……..) (……..)

……., am ……..

ANHANG:

Anhang 1 Abgrenzung der Umsetzungsverantwortung:

Anhang 1.1: S-Bahn Liechtenstein, Verkehrsprojekt km 0.0+00 – km 17,3+38, Einreichprojekt 2018, Staatsgrenze bei Feldkirch – Staatsgrenze bei Buchs (SG) 8,3+75 – 17,3+38, Lageplan 1 vom 30.10.2018

Anhang 1.2: S-Bahn Liechtenstein, Verkehrsprojekt km 0.0+00 – km 17,3+38, Einreichprojekt 2018, Staatsgrenze bei Feldkirch – Staatsgrenze bei Buchs (SG) 8,3+75 – 17,3+38, Lageplan 2 vom 30.10.2018

Anhang 1.3: S-Bahn Liechtenstein, Verkehrsprojekt km 0.0+00 – km 17,3+38, Einreichprojekt 2018, Staatsgrenze bei Feldkirch – Staatsgrenze bei Buchs (SG) 8,3+75 – 17,3+38, Lageplan 3 vom 30.10.2018

Anhang 1.4: S-Bahn Liechtenstein, Verkehrsprojekt km 0.0+00 – km 17,3+38, Einreichprojekt 2018, Staatsgrenze bei Feldkirch – Staatsgrenze bei Buchs (SG) 8,3+75 – 17,3+38, Lageplan 4 vom 30.10.2018

Anhang 1.5: S-Bahn Liechtenstein, Verkehrsprojekt km 0.0+00 – km 17,3+38, Einreichprojekt 2018, Staatsgrenze bei Feldkirch – Staatsgrenze bei Buchs (SG) 8,3+75 – 17,3+38, Querschnitt vom 24.10.2019

Anhang 2: Kostenzuscheidung vom 19.12.2019

Anhang 3: Schreiben Zollkreisdirektion Schaffhausen: »Zollbehandlung von Material für Strecken der Österreichischen Bundesbahnen in der Schweiz» vom 18. März 1996.

PB: 01.01.2019

Umrechnung 1 € = **1,13 CHF**

Umsetzungs-verantwortung:	S-Bahn Liechtenstein	Kosten in Mio. €	Kosten in Mio. CHF	% für LI	% für AT	Kostenanteil LI: Kosten in Mio. €	Kostenanteil LI: Kosten in Mio. CHF	Kostenanteil ÖBB: Kosten in Mio. €	Kostenanteil ÖBB: Kosten in Mio. CHF
	Infrastruktur:								
	Abschnitt 1:								
ÖBB	Infrastruktur Km 7,800 – km 8,375 Mindestanforderung für Nahverkehrsabwicklung	12,022	13,585	0%	100%	0,000	0,000	12,022	13,585
ÖBB	Anpassung Dammschüttung	-0,125	-0,141	0%	100%	0,000	0,000	-0,125	-0,141
	Abschnitt 2:								
ÖBB	Infrastruktur Km 8,375 – km 9,800 Mindestanforderung für Nahverkehrsabwicklung	21,702	24,524	100%	0%	21,702	24,524	0,000	0,000
ÖBB	Anpassung Dammschüttung	-0,206	-0,233	100%	0%	-0,206	-0,233	0,000	0,000
ÖBB	*… davon Berücksichtigung Zeitwert Bestand - Abschnitt 2:*	1,708	1,930	0%	100%	-1,708	-1,930	1,708	1,930
LI	ÜF Schaanwald	1,763	1,992	100%	0%	1,763	1,992	0,000	0,000
	Abschnitt 3:								
ÖBB	Infrastruktur Km 9,800 - km 10,900 Verlängerung für Fahrplanstabilität und Flexibilität	10,337	11,681	50%	50%	5,168	5,840	5,168	5,840
ÖBB	Anpassung Dammschüttung	0,290	0,328	50%	50%	0,145	0,164	0,145	0,164
ÖBB	*… davon Berücksichtigung Zeitwert Bestand - Abschnitt 3:*	1,823	2,060	0%	100%	-1,823	-2,060	1,823	2,060
	Abschnitt 4:								
ÖBB	Infrastruktur Km 10,900 - km 12,278 Mindestanforderung für Fernverkehr (ohne NIS-V)	20,254	22,886	0%	100%	0,000	0,000	20,254	22,886
ÖBB	Anpassung Dammschüttung	0,041	0,046	0%	100%	0,000	0,000	0,041	0,046
ÖBB	*… davon Berücksichtigung Zeitwert Bestand - Abschnitt 4:*	bleibt unberücksichtigt, da Kostentragung im Abschnitt 4 zur Gänze durch AT erfolgt!							
ÖBB	zusätzlich NIS-V (im Bereich Hst. Nendeln)	2,215	2,503	0%	100%	0,000	0,000	2,215	2,503
LI	UF Rheinstraße - übergeordnet								
LI	UF Rheinstraße - Straßenanlage	12,408	14,021	100%	0%	12,408	14,021	0,000	0,000
ÖBB	UF Rheinstraße - Eisenbahnanlage	3,974	4,491	0%	100%	0,000	0,000	3,974	4,491
ÖBB	Leistungen aus Bahnbetrieb für Rheinstraße	1,832	2,070	0%	100%	0,000	0,000	1,832	2,070
ÖBB	Lärmschutz in LI	6,488	7,331	5% (Annahme)	95%	0,324	0,367	6,163	6,965
	Haltestellen LI:								
LI	**Hst. Schaanwald**	6,723	7,597	100%	0%	**6,723**	**7,597**	**0,000**	**0,000**
LI	*..Perron/Perronmöblierung*	2,064	2,332	100%	0%	2,064	2,332	0,000	0,000
LI	*..Personenunterführung*	2,265	2,560	100%	0%	2,265	2,560	0,000	0,000
LI	*..Vorplätze*	1,854	2,095	100%	0%	1,854	2,095	0,000	0,000
LI	*..Telekom/Energie 50Hz*	0,540	0,610	100%	0%	0,540	0,610	0,000	0,000
LI	**Hst. Nendeln (inkl. Barrierefreiheit)**	9,665	10,921	87%	13%	**8,397**	**9,489**	**1,268**	**1,433**
LI	*..Perron/Perronmöblierung*	2,944	3,327	100%	0%	2,944	3,327	0,000	0,000
LI	*..Personenunterführung*	2,333	2,636	100%	0%	2,333	2,636	0,000	0,000
LI	*..Vorplätze*	3,558	4,020	100%	0%	3,558	4,020	0,000	0,000
LI	*..Telekom/Energie 50Hz*	0,831	0,939	100%	0%	0,831	0,939	0,000	0,000
LI	*davon Barrierefreiheit Hst. Nendeln* *(hypothetische Kosten für Barrierefreiheit im Bestand)*	1,268	1,433	0%	100%	0,000	0,000	1,268	1,433
LI	*… davon NIS-V Hst. Nendeln* *(enthalten in Abschnitt 4)*	0,000		0%	100%	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	**Hst. Schaan-Forst**	1,704	1,926	100%	0%	**1,704**	**1,920**	**0,000**	**0,000**
LI	*..Perron/Perronmöblierung*	1,108	1,252	100%	0%	1,108	1,252	0,000	0,000
LI	*..Personenunterführung*	0,000	0,000	100%	0%	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	*..Vorplätze*	0,136	0,154	100%	0%	0,136	0,154	0,000	0,000
LI	*..Telekom/Energie 50Hz*	0,460	0,520	100%	0%	0,460	0,520	0,000	0,000
LI	*… davon Barrierefreiheit Hst. Schaan-Forst* *(Barrierefreiheit ist für die Bahnsteig bereits gegeben)*	0,000	0,000	0%	0%	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	**Hst. Schaan-Vaduz**	1,778	2,009	99%	1%	**1,768**	**1,997**	**0,010**	**0,011**
LI	*..Perron/Perronmöblierung*	0,702	0,793	100%	0%	0,702	0,793	0,000	0,000
LI	*..Personenunterführung*	0,000	0,000	100%	0%	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	*..Vorplätze*	0,136	0,154	100%	0%	0,136	0,154	0,000	0,000
LI	*..Telekom/Energie 50Hz*	0,394	0,445	100%	0%	0,394	0,445	0,000	0,000
LI	*..Oberleitung*	0,546	0,617	100%	0%	0,546	0,617	0,000	0,000
LI	*… davon Barrierefreiheit Hst. Schaan-Vaduz* *(Barrierefreiheit ist bereits gegeben)*	0,000	0,000	0%	0%	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	*… davon NIS-V Hst. Schaan-Vaduz* *(aus NIS-V hypothetische Kosten - Pauschal 10.000€ ,* *Oberleitungsumbau ist duch Hst.-Umbau erforderlich)*	0,010	0,011	0%	100%	0,000	0,000	0,010	0,011
ÖBB	**Leistungen für FL aus Bahnbetrieb für Haltestellen**	2,205	2,492	50%	50%	**1,103**	**1,246**	**1,103**	**1,246**
	Grundstücke								
	Grundstücke ÖBB								
ÖBB	für Infrastruktur bis km 8,375 (informativ)	0,778	0,879	0%	100%	0,000	0,000	0,778	0,879
	Grundstücke LI								
LI	für Infrastruktur km 8,375-km 9,800	0,823	0,930	0%	100%	0,000	0,000	0,823	0,930
LI	für Infrastruktur km 9,800-km 10,900	0,873	0,987	0%	100%	0,000	0,000	0,873	0,987
LI	für Infrastruktur km 10,900–km 12,278	0,837	0,945	0%	100%	0,000	0,000	0,837	0,945
LI	für Hst. Schaanwald	0,255	0,288	0%	100%	0,000	0,000	0,255	0,288
LI	für Hst. Nendeln	0,431	0,487	0%	100%	0,000	0,000	0,431	0,487
LI	für Hst. Schaan-Forst	0,212	0,240	0%	100%	0,000	0,000	0,212	0,240
LI	für UF Rheinstraße	1,496	1,690	95% (Annahme)	5%	1,421	1,605	0,075	0,084
	Ausbau S-Bahn Liechtentein auf Staatsgebiet AT und LI	**120,8**	**136,5**			**58,9**	**66,5**	**61,9**	**69,9**
	Ausbau S-Bahn Liechtentein auf Staatsgebiet LI	**108,1**	**122,2**			**58,9**	**66,5**	**49,2**	**55,6**
						54,5%		**45,5%**	

LEGENDE:

x,xx … Pauschale ÖBB an LI	xx% … gelten als vereinbart (unveränderlich)
x,xx … Pauschale LI an ÖBB	xx% … informativ berechnet (nicht vereinbart)

PB: 01.01.2019

Umsetzungs-verantwortung:	S-Bahn Liechtenstein	Kosten in Mio. €	Kosten in Mio. CHF	Umsetzungs-verantwortung LI Kosten in Mio. €	Umsetzungs-verantwortung ÖBB Kosten in Mio. €	Mitfinanzierungsbeitrag ÖBB an Umsetzungs-verantwortung LI Kosten in Mio. €	Mitfinanzierungsbeitrag LI an Umsetzungs-verantwortung ÖBB Kosten in Mio. €
	Infrastruktur:						
	Abschnitt 1:						
ÖBB	Infrastruktur Km 7,800 – km 8,375 Mindestanforderung für Nahverkehrsabwicklung	12,022	13,585	0,000	12,022	0,000	0,000
ÖBB	Anpassung Dammschüttung	-0,125	-0,141	0,000	-0,125	0,000	0,000
	Abschnitt 2:			0,000	0,000	0,000	0,000
ÖBB	Infrastruktur Km 8,375 – km 9,800 Mindestanforderung für Nahverkehrsabwicklung	21,702	24,524	0,000	21,702	0,000	21,702
ÖBB	Anpassung Dammschüttung	-0,206	-0,233	0,000	-0,206	0,000	-0,206
ÖBB	*… davon Berücksichtigung Zeitwert Bestand - Abschnitt 2:*	1,708	1,930	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	ÜF Schaanwald	1,763	1,992	1,763	0,000	0,000	0,000
	Abschnitt 3:						
ÖBB	Infrastruktur Km 9,800 - km 10,900 Verlängerung für Fahrplanstabilität und Flexibilität	10,337	11,681	0,000	10,337	0,000	5,168
ÖBB	Anpassung Dammschüttung	0,290	0,328	0,000	0,290	0,000	0,145
ÖBB	*… davon Berücksichtigung Zeitwert Bestand - Abschnitt 3:*	1,823	2,060	0,000	0,000	0,000	0,000
	Abschnitt 4:						
ÖBB	Infrastruktur Km 10,900 - km 12,278 Mindestanforderung für Fernverkehr (ohne NIS-V)	20,254	22,886	0,000	20,254	0,000	0,000
ÖBB	Anpassung Dammschüttung	0,041	0,046	0,000	0,041	0,000	0,000
ÖBB	*… davon Berücksichtigung Zeitwert Bestand - Abschnitt 4:*	bleibt unberücksichtigt, da Kostentragung im Abschnitt 4 zur Gänze durch AT erfolgt!					
ÖBB	zusätzlich NIS-V (im Bereich Hst. Nendeln)	2,215	2,503	0,000	2,215	0,000	0,000
LI	UF Rheinstraße - übergeordnet						
LI	UF Rheinstraße - Straßenanlage	12,408	14,021	12,408	0,000	0,000	0,000
ÖBB	UF Rheinstraße - Eisenbahnanlage	3,974	4,491	0,000	3,974	0,000	0,000
ÖBB	Leistungen aus Bahnbetrieb für Rheinstraße	1,832	2,070	0,000	1,832	0,000	0,000
ÖBB	Lärmschutz in LI	6,488	7,331	0,000	6,488	0,000	0,324
	Haltestellen LI:						
LI	**Hst. Schaanwald**	6,723	7,597	**6,723**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
LI	*..Perron/Perronmöblierung*	2,064	2,332	2,064	0,000	0,000	0,000
LI	*..Personenunterführung*	2,265	2,560	2,265	0,000	0,000	0,000
LI	*..Vorplätze*	1,854	2,095	1,854	0,000	0,000	0,000
LI	*..Telekom/Energie 50Hz*	0,540	0,610	0,540	0,000	0,000	0,000
LI	**Hst. Nendeln (inkl. Barrierefreiheit)**	9,665	10,921	**9,665**	**0,000**	**1,268**	**0,000**
LI	*..Perron/Perronmöblierung*	2,944	3,327	2,944	0,000	0,000	0,000
LI	*..Personenunterführung*	2,333	2,636	2,333	0,000	0,000	0,000
LI	*..Vorplätze*	3,558	4,020	3,558	0,000	0,000	0,000
LI	*..Telekom/Energie 50Hz*	0,831	0,939	0,831	0,000	0,000	0,000
LI	*davon Barrierefreiheit Hst. Nendeln* *(hypothetische Kosten für Barrierefreiheit im Bestand)*	1,268	1,433	1,268	0,000	1,268	0,000
LI	*… davon NIS-V Hst. Nendeln* *(enthalten in Abschnitt 4)*	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000
LI	**Hst. Schaan-Forst**	1,704	1,926	**1,704**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
LI	*..Perron/Perronmöblierung*	1,108	1,252	1,108	0,000	0,000	0,000
LI	*..Personenunterführung*	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	*..Vorplätze*	0,136	0,154	0,136	0,000	0,000	0,000
LI	*..Telekom/Energie 50Hz*	0,460	0,520	0,460	0,000	0,000	0,000
LI	*… davon Barrierefreiheit Hst. Schaan-Forst* *(Barrierefreiheit ist für die Bahnsteig bereits gegeben)*	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	**Hst. Schaan-Vaduz**	1,778	2,009	**1,778**	**0,000**	**0,010**	**0,000**
LI	*..Perron/Perronmöblierung*	0,702	0,793	0,702	0,000	0,000	0,000
LI	*..Personenunterführung*	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	*..Vorplätze*	0,136	0,154	0,136	0,000	0,000	0,000
LI	*..Telekom/Energie 50Hz*	0,394	0,445	0,394	0,000	0,000	0,000
LI	*..Oberleitung*	0,546	0,617	0,546	0,000	0,000	0,000
LI	*… davon Barrierefreiheit Hst. Schaan-Vaduz* *(Barrierefreiheit ist bereits gegeben)*	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
LI	*… davon NIS-V Hst. Schaan-Vaduz* *(aus NIS-V hypothetische Kosten - Pauschal 10.000€ , Oberleitungsumbau ist duch Hst.-Umbau erforderlich)*	0,010	0,011	0,010	0,000	0,010	0,000
ÖBB	**Leistungen für FL aus Bahnbetrieb für Haltestellen**	2,205	2,492	**0,000**	**2,205**	**0,000**	**1,103**
	Grundstücke						
	Grundstücke ÖBB						
ÖBB	für Infrastruktur bis km 8,375 (informativ)	0,778	0,879	0,000	0,778	0,000	0,000
	Grundstücke LI			0,000	0,000	0,000	0,000
LI	für Infrastruktur km 8,375-km 9,800	0,823	0,930	0,823	0,000	0,823	0,000
LI	für Infrastruktur km 9,800-km 10,900	0,873	0,987	0,873	0,000	0,873	0,000
LI	für Infrastruktur km 10,900–km 12,278	0,837	0,945	0,837	0,000	0,837	0,000
LI	für Hst. Schaanwald	0,255	0,288	0,255	0,000	0,255	0,000
LI	für Hst. Nendeln	0,431	0,487	0,431	0,000	0,431	0,000
LI	für Hst. Schaan-Forst	0,212	0,240	0,212	0,000	0,212	0,000
LI	für UF Rheinstraße	1,496	1,690	1,496	0,000	0,075	0,000
	Ausbau S-Bahn Liechtentein auf Staatsgebiet AT und LI	**120,8**	**136,5**	**39,0**	**81,8**	**4,8**	**28,2**
	Ausbau S-Bahn Liechtentein auf Staatsgebiet LI	**108,1**	**122,2**	**39,0**	**69,1**	**4,8**	**28,2**

LEGENDE: x,xx … Pauschale ÖBB an LI
x,xx … Pauschale LI an ÖBB

ZOLL
DOUANE
DOGANA

Bundesbahndirektion
Innsbruck
Eing. 20. MRZ. 1996
Z. ..... Blg. .....

Direktion des II. Zollkreises
Direction du IIe arrondissement des douanes
Direzione del IIo circondario delle dogane
Direcziun dal II. cirquit da duana

8201 Schaffhausen
Bahnhofstrasse 62
Telex 896473
Telefax 053 / 83 11 22
Postkonto 82-176-7
Direktwahl: 053 / 83 13 12
Sachbearbeiter: R. Schärrer

Österreichische Bundesbahnen
Bundesbahndirektion Innsbruck
Güterverkehr
Claudiastrasse 2
A - 6020 Innsbruck

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
Marth/2320	16.1.1996	99/10.96	18.3.1996

Zollbehandlung von Material für Strecken der Österreichischen Bundesbahnen in der Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihre schriftliche Anfrage und bitten Sie, unsere verspätete Anwort zu entschuldigen.

Bei einer kürzlich vorgenommenen Einfuhr von Betriebsmitteln in die Schweiz wurde vom schweizerischen Abfertigungszollamt offensichtlich ein Nachweis der Abgabenbefreiung verlangt. Wir teilen Ihnen dazu folgendes mit.

In einem Notenaustausch vom 22.11.1926 zwischen dem österreichischen Gesandten in Bern und dem Vorsteher des damaligen Polizeidepartements wurde vereinbart, dass bei der Einfuhr auf schweizerisches oder liechtensteinisches Gebiet

- die Gegenstände zum Bau, Unterhalt und Betrieb der Anschlusstrecken Feldkirch-Buchs und Bregenz-St.Margrethen,
- das für die Erweiterung der Stationen Schaan und Nendeln benötigte Material sowie
- die zu Dienstzwecken benötigten Betriebsmittel, Gerätschaften und Verbrauchsmaterialien für Ihre Zoll- bzw. Bahndienststellen in Buchs, St.Margrethen, Nendeln und Schaan

in den nachweislich erforderlichen Mengen von den Zollabgaben befreit sind. Die Eidgenössische Oberzolldiektion hat am 11.4.1984 festgehalten, dass solche Waren ebenso von der Steuer befreit seien. Mit der Einführung der Mehrwertsteuer in der Schweiz hat sich an dieser Sachlage nichts geändert. Die obgenannten Gegenstände können somit nach wie vor abgabenfrei eingeführt werden.

Die betroffenen Zollämter haben wir mit einer Kopie dieses Schreibens orientiert.

Mit freundlichen Grüssen

ZOLLKREISDIREKTION SCHAFFHAUSEN
Chef Sektion Tarif und Veranlagung

A. Schmuki