

# Schwerpunkt Zukunft der Mobilität in Liechtenstein



Verkehrsminister Daniel Risch (links) und Marco Caminada vom Amt für Bau und Infrastruktur informieren über die S-Bahn Liechtenstein. (Foto: IKR)

## Marco Caminada: «So günstig ist die S-Bahn wohl nie mehr zu haben»

**Verkehr** Mit der S-Bahn Liechtenstein will die Regierung eines von zehn Leitprojekten des Mobilitätskonzeptes realisieren. In vier Wochen wird der Landtag darüber befinden.

VON DAVID SELE

**R**und 3400 Pendler zwischen Österreich und Liechtenstein soll sie der-einst befördern. Rund 1900 von ihnen zwischen Liechtenstein und der Schweiz.

So umschreibt die Regierung das Potenzial der S-Bahn Liechtenstein. Dass dieses Potenzial auch ausgeschöpft werden könnte, zeigt eine repräsentative Umfrage aus dem vergangenen Jahr: Fast drei Viertel der Berufstätigen gaben an, auf den öffentlichen Verkehr umsteigen zu wollen, sofern dieser besser ausgebaut wird.

Und darauf hofft auch die Wirtschaft, wie die Besprechung dieser Umfrageergebnisse letzten Herbst zeigte. Kein Wunder: Bis 2040 wird mit einer Zunahme des Verkehrs um 60 Prozent gerechnet.

### Verpflichtungskredit unterbreitet

Dass die S-Bahn allein nicht genügen wird, um dem Herr zu werden, betonte Wirtschafts- und Verkehrsminister Daniel Risch am Dienstag vor den Medien einmal mehr. Die S-

Bahn Liechtenstein sei jedoch ein Teil der Lösung - ein wichtiger erster Schritt.

Und diesen Schritt will er nun endlich tun: Gestern unterbreitete Daniel Risch dem Landtag einen Verpflichtungskredit über rund 71 Millionen Franken. Im Juni werden die Abgeordneten darüber entscheiden. Und es ist davon auszugehen, dass dieser Entscheid auch dem Volk vorgelegt wird.

«So günstig ist die S-Bahn wohl nie mehr zu haben», konstatierte Marco Caminada vom Amt für Bau und Infrastruktur. Dies auch, weil in Österreich ein Interesse an einem zweiten Gleis für Liechtenstein besteht. Insgesamt kostet die Verbindung Feldkirch-Buchs rund 197 Millionen Franken. Mehr als zwei Drittel davon werden von Österreich bezahlt. Liechtenstein muss einzig für Kosten, die auf Liechtensteiner Boden entstehen, aufkommen - und selbst davon übernimmt Österreich rund 45 Prozent.

### Wertschöpfung im Inland

Was Wirtschaftsminister Daniel Risch gestern besonders herausstrich: Die Auftragsvergaben für Arbeiten in Liechtenstein werden durch das Land vergeben. Dies biete mehr Möglichkeiten, das heimische Gewerbe zu berücksichtigen - wobei selbstverständlich die internationalen Bestimmungen eingehalten werden müssen.

Besonders im Strassenbau können sich Liechtensteiner Unternehmer wohl diverse Aufträge erhoffen: Im-

merhin fließen über 24 Millionen des S-Bahn-Kredits in Strassenbauten wie Über- und Unterführungen und die Erschliessung der Haltestellen. Nochmals mehr als 24 Millionen sind für den Ausbau der Haltestellen vorgesehen.

Wenn in diesen Tagen von einem Konjunkturprogramm für die Zeit nach der Coronakrise die Rede sei, so könne die S-Bahn vielleicht auch hier ihren Beitrag leisten, meint Daniel Risch.

Vorausgesetzt, das Projekt erhält Zuspruch aus der Bevölkerung, könnte ein Baubeginn Mitte des Jahrzehnts erfolgen, wagt der Baubeamte Marco Caminada einen Ausblick.

### Weitere Schritte sollen folgen

Mit Haltestellen in Schaanwald, Nendeln und Schaan könnte die S-Bahn Liechtenstein dann wohl noch vor dem Jahr 2030 zweigleisig fahren. Dies würde auch eine grundsätzliche Anpassung des ÖV-Netzes im Unterland mit sich bringen und zusätzliche Möglichkeiten für neue Linien im Oberland eröffnen, prognostiziert die Regierung. Auch eine Fortsetzung der Bahn im Oberland könne so ins Auge gefasst werden. Vorerst ist die Erschliessung des Raums Vaduz-Triesen-Balzers durch eine Busanbindung an die Bahnhaltstellen Schaan, Sevelen und Trübbach/Sargans angedacht.

[www.volksblatt.li](http://www.volksblatt.li)

## Weitere Ideen: Mobilität im Jahr 2030 und in der Zeit danach

**Planung** Die Prüfung, Planung und Umsetzung der im vorliegenden Mobilitätskonzept 2030 enthaltenen Massnahmen und Leitprojekte sollen die Schwerpunkttätigkeiten in den nächsten zehn Jahren bilden. Die Regierung hat aber auch weitere Projekte geprüft, die in ferner Zukunft eine Rolle spielen könnten.

VON HOLGER FRANKE

Der Verkehr wird sehr wahrscheinlich auch nach dem Jahr 2030 ein allgegenwärtiges Thema sein. Angesichts der Entwicklungsmöglichkeiten und zukünftigen Chancen in der Mobilitätswelt sei es wichtig, über das Jahr 2030 hinaus in die etwas weiter entfernte Zukunft zu blicken, betont auch die Regierung in ihrem rund 120 Seiten umfassenden Mobi-

litätskonzept 2030. Bei weiter steigender Mobilitätsnachfrage stelle sich nicht zuletzt die Frage, ob in Liechtenstein mit einem weiteren Ausbau der heutigen Verkehrssysteme die Nachfrage gestillt werden könne oder ob neue Verkehrssysteme zum Einsatz gelangen müssen. Der Einsatz solcher neuen Verkehrssysteme soll an die Leitprojekte anknüpfen und auch die Chancen der Digitalisierung weiter nutzen. Einige

dieser Projekte mögen aus heutiger Sicht naheliegender erscheinen, wie etwa Umsteigepunkte für Park & Ride. Hierzu könnten grosse MIV-Parkanlagen bei den wichtigen ÖV-Umsteigeknoten und an den Landesgrenzen geschaffen werden. Ein weiteres künftiges Thema dürften automatisierte Fahrzeuge werden. Diese wurden zwar ansatzweise bereits getestet, insgesamt gibt es aber noch viele offene Fragen zum Einsatz au-

tomatisierter Fahrzeuge und zur entsprechenden Ausgestaltung des künftigen Mobilitätssystems.

### Verschiedene Ansätze bewertet

Neue Verkehrssysteme, die die Regierung im Sinne eines teilweise weit in die Zukunft gerichteten Ausblicks beschrieben hat, könnten demnach «grosse Chancen für die verkehrliche Entwicklung eröffnen», wie es in dem Bericht heisst. Auf der

anderen Seite brächten sie aber auch Herausforderungen mit sich, insbesondere in Bezug auf ihre Einbettung in die politische und (verkehrs-)planerische Landschaft. Einige davon hat die Regierung näher geprüft und im Hinblick auf eine mögliche Umsetzung bewertet. Dazu gehören auch Verkehrssysteme, die in den vergangenen Jahren immer wieder einmal diskutiert wurden, wie etwa ein Seilbahnsystem.

### Busangebot 2.0

Im Mobilitätskonzept führt die Regierung aus, dass realistisch gesehen bis 2030 noch nicht an allen neuralgischen Punkten Busbevorzugungsmassnahmen, Busspuren bzw. eigene Bustrassen umgesetzt werden können. Anstelle der Einführung eines in Liechtenstein neuartigen Verkehrsmittels bestehe auch die Möglichkeit, das Busangebot weiter konsequent auszubauen. Dieser Ausbau soll, wo möglich, auf eigenen Trassen erfolgen. «Das Busangebot 2.0 orientiert sich an der Vision, dass die Fahrgäste während des Tages von einem maximalen ÖV-Angebot profitieren können und vereinfacht gesagt - ohne die Nutzung eines Fahrplans praktisch von überall und zu jeder Zeit an den gewünschten Ort reisen können», verdeutlicht die Regierung. Zu den Chancen zählt sie unter anderem die Kompatibilität mit bestehender Infrastruktur, tiefere Kosten im Verhältnis zu anderen neuen Verkehrslösungen und Nachhaltigkeitsgedanken. Risiken bestehen unter anderem in hohen laufenden Kosten, oder auch in der unzureichend realisierbaren Rennung vom MIV. (hf)

### Trackless Tram (Pneutram)

Der Begriff «Trackless Tram» umfasst tramähnliche Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, die nicht auf Schienen (trackless), sondern auf der Strasse auf Pneus verkehren. Entsprechende batteriebetriebene Systeme sind in China bereits im Einsatz. Das Tram wird über eine «virtuelle Schiene» bzw. über ein optisches Signal geführt. Längerfristig kann ein Pneutram auch ohne Fahrer an Bord verkehren. Wie die Regierung ausführt, könnte ein solches Pneutram künftig beispielsweise eine leistungsfähige und attraktive ÖV-Erschliessung des Oberlands auf den bestehenden Strassen im Korridor Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans sicherstellen und damit eine Alternative zur Regionalbahn Oberland darstellen. Zu den Chancen zählt die Regierung unter anderem die Kompatibilität mit bestehender Infrastruktur, die hohe Kapazität und sie sieht das Potenzial, um den Pendlerverkehr vermehrt auf die Bahn zu bringen. Allerdings wäre dies ein neues, in Europa kaum erprobtes Verkehrssystem, das grosse Investitionen in Fahrzeuge erfordern würde. (hf)

### Regionalbahn Oberland

Eine neue Trambahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs für das Oberland gehört ebenfalls zu den langfristigen Visionen. Sie würde von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans führen und sollte im 15-Minuten-Takt verkehren und könnte etwa 1200 Fahrgäste pro Stunde befördern. Wie die Regierung festhält, wäre für die Regionalbahn Oberland die Realisierung der S-Bahn zwischen Feldkirch und Buchs, welche zusammen mit der Regionalbahn eine Mittelverteiler-Funktion mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler übernehmen würde, Voraussetzung. Kompatibel mit bestehender Infrastruktur könnte die als Mittelverteiler auch für das Oberland dienen. Allerdings müssten teils ÖBB- bzw. SBB-Gleise genutzt werden, auf die Liechtenstein keinen direkten Einfluss hat. Auf Teilstrecken mit Mischverkehr (Tram und restlicher Verkehr) würde sich die Kapazität des Strassenraums verringern. Auch die Kosten wären hoch. Das Nachfragepotenzial sei jedoch nicht ausreichend, da die Trambahn höchstens Mittelverteiler sein könnte. (hf)

### Hochbahn

Eine Hochbahn wäre eine Möglichkeit, um über den Hauptverkehrsachsen zu verkehren. Eine Hochbahn, in der Regel eine Einschienenbahn, verkehrt auf einer eigenen Spur und einer eigenen Ebene. «Dies ermöglicht eine vertikale Entflechtung der Personenverkehrsströme im ÖV und MIV und beseitigt gegenseitige Behinderungen», schreibt die Regierung. Neben einer sehr hohen Verkehrssicherheit würde dies auch eine staufreie Fortbewegung bedeuten. Ein solches System könnte zuerst von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans führen. Die Vorteile aus Sicht der Regierung: Eine vertikale Entflechtung des Verkehrs und keine Beeinträchtigung respektive eine Erhöhung der MIV-Kapazität bei hoher Kapazität. Klar ist aber auch: Landschafts- und Ortsbilds würden beeinträchtigt, es gebe viele Fragen im Hinblick auf Rechtsgrundlagen und die Bewilligungsfähigkeit zu klären. Zudem beurteilt die Regierung für eine Hochbahn das Nachfragepotenzial als nicht ausreichend, da eine Hochbahn höchstens Mittelverteiler sein könne. Die Kosten wären hoch. (hf)

### Seilbahnsysteme

Eine Luftseilbahn mit Gondeln, die verkehrsaufkommensstarke Gebiete miteinander verbindet, gehört ebenfalls zu den langfristigen denkbaren Überlegungen im Mobilitätskonzept. Wie die Regierung darin erinnert, sind verschiedene Linienführungen angedacht, unter anderem wurden in einer Masterarbeit Verbindungen zwischen Benden und der Industrie Eschen-Mauren-Nendeln, zwischen Buchs-Schaan und zwischen Vaduz-Sevelen geprüft. Die Start- und Endpunkte der Seilbahnen müssten gut in bestehenden Verkehrsangeboten integriert werden, z.B. mittels kurzem Umsteigegeweg auf Bahn/Bus oder Zugang zu Park+Ride-Anlagen. Chancen sieht die Regierung unter anderem in der vertikalen Entflechtung des Verkehrs und in der Erhöhung der Kapazität und Leistungsfähigkeit. Eine Luftseilbahn könnte auch als Mittelverteiler für das Oberland dienen und würde die Attraktivität des ÖV steigern. Dem gegenüber stehen Risiken: Hier nennt die Regierung unter anderem die Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbilds, hohe Kosten, unstete Windverhältnisse. (hf)