

## Die Zeit ist reif für die S-Bahn

Die S-Bahn Liechtenstein wird zusammen mit dem darauf abgestimmten Linienbus-Konzept der Liemobil die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in Liechtenstein massiv erhöhen.



Günther Fritz  
Parteipräsident

Vor fünf Jahren wurden die Finanzierungsverhandlungen mit den ÖBB und dem damaligen österreichischen Verkehrsminister Alois Stöger sistiert, da dieser von der Vereinbarung aus dem Jahre 2012 überraschenderweise abgerückt war. Der damalige Vereinbarungsentwurf war zwar auf Beamtenebene ausgehandelt, es fehlten aber noch die Unterschriften der Verkehrsminister beider Nachbarländer. Heute, nach 13 Jahren intensiver Planung und konstruktiven Verhandlungen sind die beiden Absichtserklärungen unterzeichnet und liegen für den finalen Entscheid bereit. Es liegt nun in der Hand des Hohen Landtages und allenfalls des Volkes.

### Gegenseitig unterzeichnet

Nach mehrjähriger Unterbrechung wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen und konnten nun von Regierungschef-Stellvertreter und Infrastrukturminister Daniel Risch und Österreichs Klimaschutz- und Mobilitätsministerin Leonore Gewessler in überaus kurzer Zeit zu einem erfolgreichen Abschluss geführt werden. Wie Daniel Risch an der Medienkonferenz vom Donnerstag erklärte, belaufen sich die Kosten für die Realisierung des S-Bahn-Projekts auf insgesamt 197 Mio. Franken, davon 122 Mio. Franken auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet. An den Gesamtinvestitionen auf liechtensteinischem Boden beteiligt sich das Land mit 54,5 Prozent bzw. mit 66,5 Mio. Franken. Österreich übernimmt 45,5 Prozent bzw. 55,6 Mio. Franken.

### Fairer Kostenschlüssel

Der ausgehandelte Finanzierungsschlüssel sieht vor, dass sich Österreich beim Doppelspurausbau von der Staatsgrenze Tisis bis zum Bahnhof Nendeln wesentlich mit mehr als der Hälfte der Kosten beteiligt. Ausserdem leistet Österreich beispielsweise auch für die Realisierung der Strassenunterführung in Nendeln einen beachtlichen Investitionskostenbeitrag von 6,7 Mio. Franken. Der Landtag hat nun die Möglichkeit, sich sowohl in der Mai- als auch in der Juni-Sitzung mit der S-Bahn Liechtenstein zu befassen: Im Mai als eines von zehn Leitprojekten des Mobilitätskonzepts 2030 und im Juni mit dem entsprechenden Finanzbeschluss. Die Weichen für einen politischen Entscheid sind somit gestellt.



Gibt es bald grünes Licht für die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein? Die Chancen dazu waren noch nie so gut wie heute, denn Regierungschef-Stellvertreter und Infrastrukturminister Daniel Risch ist es, zusammen mit allen an der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Beteiligten, gelungen, die S-Bahn Liechtenstein in eine zukunftsweisende Gesamtstrategie zu betten, die alle Verkehrsträger umfasst.

Foto: Michael Zanghellini

### Teil einer Gesamtstrategie

Hätte man im Jahr 2015 eine Volksabstimmung über die S-Bahn durchgeführt – die Chancen für eine Zustimmung wären wahrscheinlich gering gewesen. Viele kritische Stimmen legten damals ohne Blick auf ein Ganzes den Fokus ausschliesslich auf die Frage, wie viele Zupendler aus Österreich überhaupt auf den Zug umsteigen würden. Vor allem im Oberland wurde die Sinnhaftigkeit der S-Bahn nicht erkannt.

Heute sehen die Chancen für eine breite Akzeptanz wesentlich besser aus. Verkehrspolitische Strategie-papiere wurden in den letzten Jahrzehnten sehr viele produziert. Dennoch wurde immer wieder bemängelt, es fehle ein Gesamtverkehrskonzept. Diesen Vorwurf kann heute mit Sicherheit niemand mehr machen.

### Breit abgestützt

Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch hat nun mit dem Mobilitätskonzept 2030 eine Gesamtstrategie mit weitreichender Abstützung seitens der Gemeinden, der Bevölkerung, der Grenzgänger, der Nachbarländer und der involvierten Interessengruppen vorgelegt. Wie die repräsentative Bevölkerungsumfrage ergeben hat, befürworten heute bemerkenswerte 66 Prozent der Einheimischen und überdies 78 Prozent der Grenzgänger einen Schienenausbau. Insbesondere die Kombination von Bus und Bahn wird sowohl von den Einheimischen wie auch von den Pendlern bevorzugt.

Das Mobilitätskonzept 2030 umfasst alle wesentlichen Aspekte und zeigt mit den zehn übergeordneten Leitprojekten nachhaltige und konkrete Lösungen für die komplexen

Herausforderungen der Verkehrspolitik Liechtensteins auf.

### S-Bahn als Schlüsselprojekt

Unter der Führung von Regierungschef-Stellvertreter und Infrastrukturminister Daniel Risch ist es allen an der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Beteiligten in überzeugender Weise gelungen, die S-Bahn Liechtenstein in eine umfassende Gesamtstrategie zu betten, die sämtliche Verkehrsträger umfasst. Zudem wird die geplante S-Bahn Liechtenstein die bestehenden S-Bahnen Vorarlbergs und St. Gallens zu einem regionalen Gesamtsystem verbinden, wodurch Liechtenstein und die ganze Region ein attraktives und zusammenhängendes S-Bahn-Angebot erhalten. Das trägt wesentlich zu einer Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit Liechtensteins bei. Die S-Bahn Liechtenstein gilt heute als Schlüsselprojekt, damit die definierten Ziele des Mobilitätskonzepts erreicht werden und die Option einer strassenunabhängigen Weiterführung im Oberland gewahrt bleibt.

### Attraktives Bahn-Bus-Angebot

Die S-Bahn Liechtenstein wird zusammen mit dem darauf abgestimmten Linienbus-Konzept der Liemobil die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs in Liechtenstein erheblich erhöhen. Das gilt sowohl für den grenzüberschreitenden (Pendler-)Verkehr als auch für den innerliechtensteinischen Linienverkehr, der in Kombination mit der Bahn und aufgrund des im Mobilitätskonzept vorgesehenen Ausbaus von Busspuren stark an Attraktivität gewinnen wird. Damit wird das kombinierte Bus-Bahn-Angebot zu einem Rückgrat des öf-

fentlichen Verkehrs, wie sich das gemäss der repräsentativen Bevölkerungsbefragung eine grosse Mehrheit der Einwohner und der Arbeitspendler wünschen.

### Mit dem ÖV zur Arbeit

Die Arbeitsplatzgebiete Mauren-Schaanwald, Eschen-Nendeln und Schaan Industrie sowie Schaan Zentrum werden direkt mit der S-Bahn Liechtenstein erschlossen und aufgewertet. Optimale, auf den Fahrplan der S-Bahn abgestimmte Busverbindungen erschliessen auch die Industrie- und Gewerbegebiete in Ruggell und Benden sowie die Dienstleistungs- und Gewerbegebiete in Vaduz. Rund die Hälfte aller Arbeitsplätze im Land sind in Schaan und Vaduz beheimatet. Unter Einbezug der Unterländer Wirtschaftsgebiete werden mit dem S-Bahn-Bus-Konzept 75 bis 80 Prozent der Arbeitsplätze im Land durch den ÖV attraktiv erschlossen. Eine beachtliche Quote.

### Die Gunst der Stunde

«Wenn wir die wachsende Nachfrage nach Mobilität möglichst umweltfreundlich und nachhaltig erfüllen, wird Liechtenstein auch in Zukunft ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsstandort sein. Die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein ist in diesem Zusammenhang ein wichtiges Projekt», betont Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch. Die geplanten Optimierungen der Bus- und Bahn-Verbindungen und die zusätzlichen Verknüpfungen mit dem Langsamverkehr lassen es heute als das Gebot der verkehrspolitischen Vernunft erscheinen, die S-Bahn als Schlüsselprojekt zu befürworten. Die Zeit ist reif für deren Realisierung! ■



Michael Winkler  
Parteisekretär

### Kommentar

## Trittsicheres Trittbrettfahren

Unter der Schlagzeile «Trittsicher in die Zukunft» präsentierte FBP-Präsident Marcus Vogt «Die Fahrradstrategie für Liechtenstein» ausgerechnet am selben Tag, als Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch das Mobilitätskonzept 2030 der Koalitionsregierung –anlässlich einer Pressekonferenz – der Öffentlichkeit vorstellte. An diesem Gesamtkonzept haben Menschen aus verschiedenen Parteien mitgearbeitet, um der Bevölkerung nach Jahrzehnten eine tragfähige Verkehrslösungen vorzulegen.

Die Frage sei erlaubt, was die Motivation hinter diesem leicht durchschaubaren Versuch des Trittbrettfahrens von einzelnen FBP-Exponenten – allen voran vom Präsidenten – bewirken soll. Beleuchtet man die laufende Legislatur, so fällt auf, dass dieses Trittbrettfahren und «sich-mit-fremden-Federn-schmücken» kein Einzelfall ist. Im Falle von Alexander Batliner übernimmt er die (Selbst-)Beweih-rücherung per Standpunkt gleich selbst. So geschehen bei seinem glorreichen Antrag, die Fristen für die Corona-Kredite um sagenhafte sechs Monate zu verlängern, weil er damit die Grosszügigkeit des Landes unterstreichen wollte.

### Fremde Federn als Markenzeichen?

Weitere Beispiele gefällig? Während die VU in Sachen Prämienverbilligungen zwölf Monate um gute Lösungen für Einkommensschwache besorgt war, reklamierte Wendelin Lampert ein paar Stunden vor der abschliessenden Beratung eine unwesentlich abgeänderte Verteilung der Gelder in die Vorlage und landete damit einen «Abstauber» für die FBP, die notabene bis dahin alle Bestrebungen, den unteren Mittelstand zu entlasten, torpedierte. Doch nicht nur VU-Ideen werden als FBP-Erfindungen verkauft. Die von den Unabhängigen eingebrachte «Kostenbefreiung bei Mutterschaft» wurde von der FBP anfänglich im Landtag bekämpft, jedoch im Anschluss per Medienmitteilung implizit als Lösung der FBP propagiert. Das Schmücken mit fremden Federn scheint offensichtlich ein Markenzeichen einzelner (Selbst-)Darsteller zu sein. Bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts haben die Regierungsmitglieder, die Gemeindevorsteher und viele andere politisch exponierte Personen gezeigt, dass es in der Politik auch um die Sache gehen kann. Nur so war es möglich, dass dem Landtag in den nächsten Wochen eine umfassende Gesamtstrategie in Sachen Mobilität zur Beschlussfassung vorgelegt werden kann. ■