



Betreff: Stellungnahme zum S-Bahn-Konzept der Landesregierung

Einleitende Erklärung

Die Notwendigkeit für ein Mobilitätskonzept und dessen Dringlichkeit ist bekannt und wird unterstützt. Das Mobilitätskonzept geht aber nicht so konkret auf Zahlen ein, wie das für die Genehmigung eines derart hohen Investitionsprojektes erforderlich ist.

Was mir wichtig ist und was ich hier AUSDRÜCKLICH betonen möchte ist:

- Ich bin FÜR ein Mobilitätskonzept. Ich bin dabei auch dahingehend wertfrei, dass ich mich auf kein bestimmtes Projekt festlege, vor allem auch nicht auf den Entwurf, den ich selbst ausgearbeitet habe und den ich vor ziemlich genau einem Jahr Herrn Regierungsrat-Stellvertreter Dr. Daniel Risch vorgestellt habe. Ich habe damals auch meine Mitwirkung insgesamt angeboten gehabt.
- Ich bin für das Denken in Alternativen. Welche Möglichkeiten gibt es wie und wo zu welchem Zweck mit welchen Kosten-Nutzen-Überlegungen. Ein Zusammenwirken mehrerer Verkehrsmittel stellt dabei noch keine Alternative dar. Ein Bild von einer modernen Strassenbahn in Zusammenhang mit der S-Bahn zu bringen kann auch als Täuschung interpretiert werden.
- Ich bin für Entscheidungen auf Basis entscheidungsfähiger Grundlagen. Als „gelernter“ Wirtschaftsingenieur und als ehem. Vorstand in einem Konzern mit vielen Entscheidungen mit auch sehr hohen Investitionssummen bin ich es gewohnt, vor einer Genehmigung die Kosten-Nutzen-Analyse anzusehen. Mir war dabei immer bewusst, dass die Kosten leichter zu ermitteln sind als eine quantitative Nutzenbewertung. Es geht auch nicht darum, 100% belastbare Daten zu „erfinden“, sondern um Annahmen, die glaubwürdig sind und angenommen werden können. Es gibt auch immer wieder Sensitivitätsanalysen, um gewisse Bandbreiten bei den Annahmen (best case, expected case, worst case) darzustellen. Der vage qualitativ dargestellte Nutzen reicht für eine fundierte Entscheidung nicht aus.

Darstellung der Mängel und der offenen Fragen bez. S-Bahn-Projekt

Ich will mich hier und jetzt nur auf die S-Bahn von Feldkirch bis Buchs beschränken. Die Streckenführung betrifft nur gut ein Drittel der liechtensteinischen N-S-Ausdehnung und geht bis auf den Bahnhof Schaan weitgehend an den Ortsgebieten vorbei. Die Haltestelle Hilti-Forst könnte noch als bedeutendere Haltestelle für den Berufsverkehr wahrgenommen



werden, wenn diese intensiver genutzt werden wird. Dies gilt für Nendeln schon nicht mehr, und das Industriegebiet Mauren-Schaanwald wird nicht angebunden.

Zur S-Bahn heisst es im Mobilitätskonzept:

Das Leitprojekt S-Bahn Liechtenstein beinhaltet den Doppelspurausbau von der Staatsgrenze in Schaanwald bis zum Bahnhof Nendeln auf einer Länge von 3,9 Kilometern. Dies ist notwendig, damit die gleichzeitig in Feldkirch und Buchs abfahrenden Züge kreuzen können. Das Projekt ermöglicht die Einführung eines Halbstundentakts. Ausserdem wird die veraltete Bahntechnik durch den Einbau neuer Komponenten auf einen zeitgemässen Standard gebracht.

Es geht hier offenbar um ein Interesse der ÖBB, dass die Züge ohne Behinderung durch den Gegenverkehr fahren können. Die Verifizierung, dass auch zwischen Nendeln und Buchs ein 30-Minuten-Takt möglich wird, fehlt.

Dazu gehören insbesondere neue Signal- und Schrankensteuerung sowie die Anbindung an ein elektronisches Stellwerk.

Dies ist ebenso nur im Interesse der ÖBB und kann nicht zum zweckgebundenen Aufwand für eine S-Bahn „mitgenommen“ werden. Dass dies dann auch für jeden anderen Zugverkehr genutzt werden wird ergibt sich automatisch.

Zeitgleich wird die Lärmschutzverordnung umgesetzt. Im Bereich der an die Trasse angrenzenden Siedlungsgebiete in Schaanwald, Nendeln und Schaan werden Lärmschutzmassnahmen vorgenommen.

Die Lärmschutzmassnahmen gehören ebenfalls nicht zum S-Bahn-Konzept und müssen auch ohne diesem umgesetzt werden.

Kann durch diese Halbinformationen angenommen werden, dass es sich um eine mehr oder weniger bewusste Täuschung handelt? Oder muss das sogar angenommen werden?

Zu den weiteren Baumassnahmen heisst es:

Die Haltestellen in Schaanwald und Nendeln sowie Schaan-Forst und der Bahnhof Schaan-Vaduz werden komplett erneuert. Zusätzlich zu den überdachten Bahnsteiganlagen lassen Radabstellplätze und Busvorfahrten die Bahnhöfe zu modernen Mobilitätsdrehscheiben werden.

Das gehört zweifelsohne zur S-Bahn. Der Bahnhof in Nendeln soll sogar einen 350 Meter langen Bahnsteig bekommen, damit bei einem Railjet-Halt Personen ein- und aussteigen können. Warum soll das in Nendeln gebaut werden? Die Begründung, weil schon bisher ein Railjet stehenbleibt und den Gegenverkehr abwarten muss (Aussage bei der Landtagssitzung vom 4. Juni), muss aus meiner Sicht in die Kategorie „nicht wirklich überlegt“ eingeordnet werden. Ob je ein Railjet einen definierten Halt machen wird bleibt ungewiss und ist auch aus einem ganz anderen Punkt eher abzulehnen als zu befürworten: Die Bahn soll auf der Mittelstrecke (europäischer Städteverkehr bis ca. 600 km) den Flugverkehr ablösen. Das wird aber nur durch schnelle Städteverbindungen bewerkstelligt werden können. Ob da ein Halt in Nendeln als „schnelle Verbindung“ angenommen werden wird mag da bezweifelt werden, zumal es sehr viele Ortschaften (Städte) dazwischen gibt, die mehr Anspruch an einen Halt als Nendeln stellen könnten. – Bei der



Landtagsitzung vom 4. Juni, die ich im Live-Stream verfolgt habe, hat Herr Landtagsabgeordneter Daniel Oehry gesagt, dass er 100(!) (Zahl aus der Erinnerung und ungeprüft) bei der Haltestation Hilti-Forst aussteigen sieht! (wie immer das dann konkret gemeint war, weil so war es unpräzise). Wie muss die Steigerung der Fahrgastzahlen aussehen, damit sich der Ausbau auch volkswirtschaftlich (ich schreibe hier bewusst gar nicht betriebswirtschaftlich, weil das so nicht gerechnet werden kann) rentiert, und wo sollen diese Fahrgastzahlen herkommen.

Die S-Bahn Liechtenstein ist kein reines Eisenbahnprojekt, sondern ein Verkehrsprojekt, welches alle Verkehrsträger berücksichtigt. Zusätzlich zu den Eisenbahn- und Haltestellenausbauten gehören auch verschiedene Strassen- und Radwegprojekte zum Gesamtpaket.

Wie sehen die weiteren Projekte in der konkreten Verbindung mit der S-Bahn aus? Radabstellplätze werden wohl kein „Projekt“ darstellen, oder doch? Wie sehen die Busvorfahrten aus? Von wo nach wo werden dann Busse verkehren? Busse sind eine zwingende Notwendigkeit, weil die S-Bahn bis auf Schaan keinen Ortskern trifft und für Schellenberg und Ruggell kaum einen Wert darstellen kann.

Das Mobilitätskonzept mit der S-Bahn als Kernprojekt ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität absolut nicht tauglichkeitsgerecht. Zu den Menschen mit eingeschränkter Mobilität gehören ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen, Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen, aber auch Personen mit grösserem Gepäck. Wenn man die demografische Entwicklung mitberücksichtigt, dann kann man erkennen, dass das vorliegende Mobilitätskonzept ein oftmaliges Umsteigen erfordert oder – bei anderer Gestaltung der Buslinien – einfach sehr teuer wird.

Wie die Ortsgebiete Planken, Triesenberg, Steg und Malbun eingebunden werden bleibt unbekannt. Vielleicht genügt auch das bisherige Verkehrskonzept. Gelesen habe ich einmal von einer Zahnradbahn nach Triesenberg und von einer Seilbahn von Triesenberg ins Malbun. Nach Gaflei war einmal von einer Standseilbahn zu hören und zu lesen; davon hört und sieht man nichts mehr.

Warum kann das S-Bahn-Projekt als Kern- und Leitprojekt des Mobilitätskonzeptes 2030 (noch) nicht angenommen werden?

Jedes Investitionsprojekt braucht, wenn es entscheidungsreif ist, klare Angaben über das Investitionsobjekt (wenn es Teil eines Ganzen ist zumindest in der Gesamtheit als Kern dargestellt) – anhand einer nachvollziehbaren Beschreibung; bei den meisten Entscheidungen gibt es auch vergleichbare Alternativen und eine Entscheidungsempfehlung – mit der Angabe der Investitionskosten ev. auch im zeitlichen Anfall, der in Zukunft anfallenden Betriebskosten und den zu erwarteten Nutzenwerten. Nur bei ganz ganz besonderen Projekten kann eine qualitative Nutzenangabe genügen. Wenn bei derartigen Projekten auch keine Amortisationszeit oder Kapitaltilgungsdauer (klassische dynamische oder auch nur statische Investitionsrechnungen) angegeben werden kann, dann zumindest die zu erwartenden Kosten pro Fahrgastkilometer. Dazu ist eine Annahme von Fahr-Intensitäten erforderlich, wie sie bei allen Materialflussuntersuchungen gang und gäbe sind. Sankey-Diagramme lagegerecht und aufgeteilt nach Verkehrsmittel sind zwingend als Voraussetzung zu erstellen.



Das Mobilitätskonzept 2030 stellt für das Land das grösste Investitionsprojekte seit Jahren in der Vergangenheit und der nahen Zukunft dar (aus dem Mobilitätskonzept). Daher müssen ein paar Fragen dazu erlaubt sein:

- Die Investitionskosten werden für FL mit knapp 72 Mio. CHF angegeben (Landtagsbeschluss vom 4. Juni 2020). Wie belastbar ist diese Kostenschätzung, zumal die beiden Bahnübergänge in Schaan noch nicht fixiert sind? Ist der Bahnsteigausbau in Nendeln darin auch enthalten?
- Für einen Taktbetrieb werden zusätzliche Zugsgarnituren benötigt werden. In welcher Form ist das im S-Bahn-Konzept enthalten?
- Wie hoch werden die laufenden Betriebskosten sein bei einem Taktbetrieb? Wer trägt diese Betriebskosten? Das Land, die ÖBB, oder wie geteilt?
- Es soll eine Nordschleife nach Buchs gebaut werden. Wo wird diese konkret gebaut werden? Wer bezahlt die dazu benötigten Grundstücke?
- Welche Anzahl an Verkehrsteilnehmern wird von wo bis wohin die S-Bahn benutzen? Gibt es Annahmen dazu, und wenn ja, worauf gründen diese?
- Wie hoch werden die Kilometerkosten je Fahrgast aufgrund der Annahmen bez. Nutzungsverhalten sein? Es geht hier zwangsläufig um Schätzwerte. Oder anders gefragt: mit welchen Zuschüssen seitens des Landes muss dann jährlich gerechnet werden? Gibt es dazu eine Annahme?

Nicht unmittelbar zum S-Bahn-Projekt gehörend aber diese dich tangierend 3 weitere Fragen:

- Es werden Kosten zugunsten für den S-Bahn-Ausbau angeführt, die die ÖBB auch ohne S-Bahn machen müsste. Es wird ein Zusammenhang und damit eine Dringlichkeit hergestellt, sie so gar nicht gegeben ist.
- Die Schweizer Bundesregierung hat die Brückenprojekte in Haag-Bendern (LP4) und Sevelen-Vaduz (LP6) auf unbestimmte Zeit zurückgestellt. Welche Auswirkungen auf das Verkehrskonzept werden dadurch erwartet?
- Was bedeutet „der strassengebundene Güterverkehr wird gezielt gelenkt“? (Seite 70)

5 Punkte (für jeden Finger einen), warum eine Entscheidung über die S-Bahn vertagt und dazwischen weitere Projektarbeiten gemacht werden sollen:

1. Die Kostenschätzung ist derzeit nicht ausreichend belastbar, weil Kostenanteile fehlen. Die Wahrscheinlichkeit, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein Nachtragsbudget zur Abstimmung kommen wird ist sehr hoch bis fast sicher.
2. Aussagen über die zu erwartenden Betriebskosten fehlen gänzlich.
3. Belastbare Annahmen über Fahrgastintensitäten fehlen (Zeitlich differenzierte Sankey-Analyse)
4. Aussagen über jährliche Staatszuschüsse können derzeit nicht gemacht werden und fehlen.
5. Das Mobilitätskonzept berücksichtigt in keiner Art und Weise Menschen mit jeder Art von eingeschränkter Mobilität.



Schlusserklärung

Mein Engagement richtet sich absolut nicht gegen „irgendjemanden“, sondern ist alleine auf meine gefühlte Verpflichtung als Fachexperte und Liechtensteiner begründet. Ich habe schon mehrfach meine Mitwirkung angeboten; dass diese bisher nicht genutzt wurde ist für mich in meinem Lebensalter auch „schmerzfrei“. Man kann meine Kompetenz auch ablehnen oder auch sonst wie abtun. Was ich aber nicht kann ist – und das schulde ich meinen Kindern und Kindeskindern, und meinen Landleuten – bei einem derart wahrgenommenen Mangel an Entscheidungsgrundlagen zu schweigen. Sorry; das geht einfach nicht! Es wäre besser aus meiner Sicht, die Abstimmung auf unbestimmte Zeit zu verschieben und dazwischen die zwingend erforderlichen Hausaufgaben zu machen.

Mein Engagement richtet sich auch nicht gegen eine Partei, und ich lasse mich auch nicht für eine Partei über die Darstellung der offensichtlichen Mängel hinaus benutzen.

Mit Hochachtung

Dr. Norbert Obermayr

Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Logistik