



«Mit einem relativ kleinen Ausbau der Schieneninfrastruktur zur Einführung einer modernen S-Bahn bekommen wir auch einen grossen regionalen Nutzen zu einem günstigen Preis», betont Marlies Amann-Marxer im «Volksblatt»-Interview. (Fotos: Zanghelli)

«Das S-Bahn-Projekt ist kein Luxusprojekt»

Klartext Verkehrsministerin Marlies Amann-Marxer lobt die geplante S-Bahn Liechtenstein als Generationenprojekt, widerspricht den lautesten Kritikern, nimmt deren Sorgen aber ernst.

VON MICHAEL BENVENUTI

«Volksblatt»: «Breites Plädoyer für die S-Bahn», titelte das «Volksblatt» nach der Aktuellen Stunde im März. Orteten Sie bei den Abgeordneten ebenfalls eine mehrheitliche Rückendeckung für das Projekt? Marlies Amann-Marxer: Die überwiegend positiven Voten in der Aktuellen Stunde des Landtags haben mich natürlich sehr gefreut. Es wurde deutlich zum Ausdruck gebracht, dass es sich beim S-Bahn-Projekt um eine Landesaufgabe von grosser Bedeutung für die Zukunft handelt, der wir uns jetzt zu stellen haben. Ich hoffe sehr, dass es uns gelingt, in den kommenden Wochen die Bürger und Bürgerinnen davon zu überzeugen, dass wir vorbeugen müssen, da wir in den nächsten Jahren und Jahrzehnten mit einem steigenden Verkehrsaufkommen zu rechnen haben. Wir haben nicht viele Möglichkeiten, um diese Verkehrslage zu bewältigen und die Mobilität auch zukünftig zu sichern. Eine funktionierende moderne S-Bahn ist eine realistische Möglichkeit. Und diese Möglichkeit ist auch finanzierbar.

Im Landtag zeichnet sich eine Mehrheit für die S-Bahn ab, VCL und Wirtschaftsverbände sprechen sich dafür aus, das Fürstenhaus ebenfalls. Die Entscheidung fällt allerdings an der Urne - und an den Stammischen gibt es nur wenige Befürworter der S-Bahn. Auch die Leserbriefschreiber äussern sich, wenn überhaupt, ablehnend. Woran führt die Regierung diese Negativstimmung zurück?

Die Kritik richtet sich hauptsächlich gegen das vorliegende Investitionsprojekt. Das Argument ist, wir brauchen keine S-Bahn. Zudem wird kritisiert, dass der Zeitpunkt ungünstig sei, da die Regierung sparen müsse. Diese Kritik kann ich verstehen. Doch die relevante Frage, wie wir das erhöhte Verkehrsaufkommen in 20 Jahren bewältigen können, wird ausgeblendet. Wir werden das mit unserem Strassensystem nicht schaffen. Wir werden angewiesen sein auf eine Alternative. Ein Schienensystem verläuft bereits heute durch das halbe Land. Es dient hauptsächlich dem Fernverkehr. Mit einem relativ kleinen Ausbau der Schieneninfrastruktur zur Einführung einer modernen S-Bahn bekommen wir auch einen grossen regionalen Nutzen zu einem günstigen Preis.

In den kommenden Wochen bieten wir verschiedene Möglichkeiten an, sich über die Notwendigkeit eines zukünftigen Verkehrssystems und über das Projekt selbst zu informieren. Es gibt die Beitragsreihe «S-Bahn Schwitzkasten» in der Landespresse, wir haben eine Homepage aufge-



«Alternativen zu finden für ein anderes zukünftiges Verkehrssystem, dürfte sehr schwierig und sehr teuer sein, falls überhaupt möglich.»

MARLIES AMANN-MARXER
VERKEHRSMINISTERIN

schaltet und vor allem führen wir im ganzen Land Informationsveranstaltungen durch. Ich würde mich sehr freuen, wenn möglichst viele Menschen zu diesen Veranstaltungen kommen oder sich über die erwähnten Kanäle ihr eigenes Bild machen.

Die Volksabstimmung wird aller Voraussicht nach im Herbst 2015 stattfinden. Wie wollen Sie die Stimmbürger bis dahin vom Projekt überzeugen? Vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass die Liechtensteiner zuletzt den Gürtel enger schnallen mussten und bereits weitere finanzielle Einschnitte drohen?

Wir werden möglichst umfassend und transparent über die Entwicklungen zur Verkehrssituation in unserem Land informieren. Wir müssen über die ungebrochen steigende Anzahl von Bevölkerungszahlen, Arbeitsplätzen und Verkehrswachstum sprechen. Die Botschaft lautet, dass die S-Bahn ein Generationenprojekt ist und dass es wichtig ist, auch dann in die Zukunft zu investieren, wenn wir gegenwärtig nicht die finanziell besten Jahre durchlaufen. Darüber hinaus bin ich voller Vertrauen in die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger. Das S-Bahn-Projekt ist kein Luxusprojekt. Es ist einfach notwendig, um in unserem Land auch in Zukunft mobil zu bleiben.

Die Wirtschaft erhofft sich Vorteile vom Ausbau der S-Bahn - Pendlern aus der Schweiz und aus Vorarlberg soll sie ebenfalls entgegenkommen. Aber was hat der Steuerzahler aus Liechtenstein von dieser 50-Millionen-Franken-Investition?

Das S-Bahn-Projekt sieht vor, nicht nur in die Eisenbahninfrastruktur zu investieren, sondern in bedeutendem Umfang auch in Strassen, Radwege und andere Anlagen. Mit dem Ausbau der Eisenbahnlinie zur attraktiven, regional angebundenen S-Bahn werden sich Entwicklungsmöglichkeiten für den Standort Liechtenstein eröffnen, und das wiederum kommt allen zugute. Mit einer S-Bahn im Halbstundentakt können unsere Hauptverkehrsstrassen eine Entlastung erfahren, wie es andernorts in Agglomerationsgebieten nachweislich der Fall ist.

Der FBP-Abgeordnete Johannes Kaiser kritisierte in der Aktuellen Stunde die seiner Meinung nach einseitigen

Jubelhymnen auf die S-Bahn und forderte eine Gesamtbetrachtung der regionalen Verkehrssituation. Fehlt ein solches Gesamtkonzept tatsächlich?

Die S-Bahn ist nur als Teil einer Gesamtverkehrslösung für Liechtenstein und für die Region gedacht. Dessen ist sich die Regierung bewusst. Sie ist sich aber auch bewusst, dass die S-Bahn ein sehr wichtiges Puzzleteil in diesem Ganzen ist. So ist das Projekt auch Teil des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein. Vorarlberg und St. Gallen haben ihre S-Bahn-Verbindungen mit grossen Beträgen ausgebaut und die Haltestellen und Bahnhöfe attraktiver gestaltet. Mit der S-Bahn Liechtenstein werden wir Teil dieser Entwicklung.

Die S-Bahn Liechtenstein geistert bereits seit 2005 durch die heimische Politik. Weshalb dauerte es so lange, dieses Projekt auf Schiene zu bringen?

Es ist ganz einfach die Projektkonstellation, die dafür verantwortlich ist. Wenn drei Länder beim Aufgleisen eines solchen Vorhabens beteiligt sind, besteht zunächst einmal ein enormer Koordinations- und Verhandlungsbedarf. Seit der ursprünglichen Idee zum Ausbau der Bahn-Infrastruktur wurden laufend weitere Verhandlungen geführt und

die erzielten Vereinbarungen auf Bundesebene sowie auf Landes- bzw. Kantonsebene unterzeichnet. Im Weiteren beansprucht die Projektplanung viel Zeit und nicht zu vergessen ist auch die Abwicklung der verschiedenen Behördenverfahren. Wichtig ist, dass wir nach wie vor im Zeitplan sind, welcher es möglich macht, das S-Bahn-Projekt als Gemeinschaftsprojekt zu realisieren.

Die Regierung bekennt sich zwar offiziell zur S-Bahn, von Begeisterung ist aber nur wenig zu spüren. Die Regierung habe Angst, sich am Projekt die Finger zu verbrennen und dafür bei den Landtagswahlen 2017 abgestraft zu werden, münkeln Politik-Insider. Was ist dran an dieser Einschätzung?

Ich kann mit grosser Überzeugung sagen, dass dem überhaupt nicht so ist. Ganz im Gegenteil: Die S-Bahn stellt ein Kernprojekt im Regierungsprogramm 2013-2017 dar. Sie ist das einzige grosse Infrastrukturprojekt, welches die Regierung im Rahmen dieses Programms einer Entscheidung zuzuführen gedenkt. Wörtlich heisst es, dass das Projekt prioritär weitergeführt werde. Es kann also nicht die Rede davon sein, dass die Regierung Angst hat, sich die Finger zu verbrennen. Die Regierung ist überzeugt vom Nutzen einer S-Bahn

als zusätzliches Verkehrsmittel der Zukunft.

Wie schlimm wäre es, wenn Landtag oder Stimmvolk Nein sagen würden zur S-Bahn? Und was wären die Alternativen, gibt es einen Plan B?

Es steckt viel Arbeit hinter dem Projekt, welches ja noch von meinem Vorgänger Martin Meyer begonnen wurde. Das Projekt wurzelt in der Überzeugung der Regierung, dass die Investition sich als richtig und wichtig für unser Land erweisen wird. Von daher wäre es natürlich schmerzhaft, wenn die S-Bahn scheitern würde. Einen Plan B gibt es im Moment nicht. Sollte es tatsächlich so kommen, werden wir das demokratisch zustande gekommene Resultat zur Kenntnis nehmen. Alternativen zu finden für ein anderes zukünftiges Verkehrssystem des Landes, dürfte sehr schwierig und sehr teuer sein, falls überhaupt möglich. Solche Ideen, vor Langem geboren, wurden allesamt verworfen. Sie scheiterten an der Realität. Andererseits kann es nicht Aufgabe der Politik sein, Entwicklungen von Bevölkerung und Arbeitsplätzen zu verhindern, um den Verkehr einzudämmen. Im Gegenteil - wir fördern sie. Wie schon gesagt, ich vertraue fest in die Weitsicht und das Verantwortungsbewusstsein der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger Liechtensteins.

S-Bahn Schwitzkasten

S-Bahn Kosten Wofür werden fast 100 Millionen Euro ausgegeben?



Markus Verling im Gespräch mit Michael Benvenuti: «Es soll weit mehr als nur der Ausbau der Eisenbahnlinie realisiert werden.»

Für eine zeitgemässe S-Bahn-Linie sollen zwischen den Bahnhöfen Feldkirch und Schaan-Vaduz rund 100 Millionen Euro in den Ausbau der bestehenden Eisenbahninfrastruktur investiert werden. Da stellt sich die Frage, welche konkreten Massnahmen geplant sind.

Michael Benvenuti: Das S-Bahn Projekt soll 100 Millionen Euro kosten. Muss tatsächlich so viel Geld für den Ausbau einer Eisenbahnlinie ausgegeben werden?

Markus Verling: Richtig, das Gesamtprojekt wurde auf der Preisbasis des Jahres 2010 in dieser Höhe veranschlagt. Dazu ist allerdings zu

sagen, dass es sich um ein gemeinsames Projekt zwischen Liechtenstein und Österreich handelt, bei dem sich unser Kostenanteil auf 50 Millionen Euro beläuft. Das Projekt besteht zudem nicht nur aus einer Doppelspur, die das Kreuzen von Zügen und damit die Einführung eines Halbstundentaktes möglich macht, sondern auch aus ergänzenden Massnahmen, die die S-Bahn für unser Land und die Region attraktiv machen.

Michael Benvenuti: Um welche begleitenden Massnahmen geht es konkret?

Markus Verling: Neben dem erwähnten

Gleisausbau werden die Bahntechnik und die Haltestellen bzw. Bahnhöfe erneuert. Es entstehen Mobilitätsdrehscheiben, wo Bahn-, Bus-, Auto-, Fahrrad- und Fussgängerverkehr sich begegnen. Zudem wird auch in den Lärmschutz investiert, und was das Ganze zum Gesamtverkehrsprojekt macht, sind Neubauten von Strassen und Radwegen. In Nendeln wird es beispielsweise keine Engelkreuzung und keinen Bahnübergang mehr geben, stattdessen jedoch eine Umfahrung mit Unterführung. (Anzeige)

www.sbahnliechtenstein.li