

# Schwerpunkt Daniel Risch und Martin Meyer zur S-Bahn

## «Wir sind keine Eisenbahnromantiker»

**Interview** Martin Meyer stellte als damaliger Verkehrsminister vor über 15 Jahren erstmals die Weichen für das S-Bahn-Projekt, Daniel Risch könnte es als heute zuständiger Minister endgültig auf Schiene bringen - Sofern das Volk am 30. August grünes Licht gibt.

VON DANIELA FRITZ

«Volksblatt»: Herr Meyer, Sie haben damals das Projekt auf Schiene gebracht. Hätte alles geklappt wie geplant, hätte Liechtenstein seit fünf Jahren eine S-Bahn. Wie würde der Verkehr damit heute aussehen?

Martin Meyer: Angenommen, die S-Bahn wäre schon realisiert, dann hätten wir heute eine Lösung für den Personennahverkehr, die wir uns schon seit Jahrzehnten gewünscht haben: nämlich eine bewährte S-Bahn, die vor allem das Unterland und Schaan erschliesst, und die eingebettet in eine regionale Lösung und vor allem abgestimmt mit dem Busverkehr ist. Das wäre in erster Linie für die Pendlersituation optimal. Sieht man sich aktuell den Verkehr im Unterland an, wären wir dankbar, wenn diese Lösung heute schon realisiert wäre.

**2015 scheiterte es vor allem am Kostenschlüssel, der jetzt unter Dach und Fach ist. Ein guter Deal?**

Meyer: Ich bin der Überzeugung, dass jeder Deal in dieser Angelegenheit gut für das Land ist. Nachdem ich 2013 aus der aktiven Politik ausgeschieden bin, hat es einen Stillstand gegeben - vor allem auch, weil in Österreich die Verkehrsminister mehrmals gewechselt haben. Das hat dazu geführt, dass dieses Projekt leider schubladisiert wurde. Aber das ist dankenswerterweise von unserer Regierung wieder aufgenommen und vorwärtsgetrieben worden, sodass wir heute eine entscheidungsreife Vorlage haben. Ich bin auch überzeugt, dass die Stimmung zur S-Bahn insgesamt viel besser ist als noch vor zehn Jahren. Als wir die Bevölkerung und Betriebe damals mit der Idee konfrontiert haben, haben viele den Kopf geschüttelt. Mittlerweile hat die Mobilitätsumfrage klar gezeigt, dass die Menschen eine Personennahverkehrslösung wollen. Das wiederum geht nur über eine kombinierte Bus- und Bahnlösung.

**Warum hat sich Ihrer Meinung nach der Wind nun gedreht?**

Meyer: Das ist schwer zu beurteilen. Wir hatten in den vergangenen zehn Jahren trotz der Wirtschaftskrise ein ungeheures Wachstum, die Bevölkerung hat stark zugenommen. Liechtenstein hat 38 000 Einwohner, gleichzeitig aber 40 000 Arbeitsplätze. Es ist weltweit einzigartig, dass über die Hälfte der Arbeitnehmer Zupendler sind. Das stellt unser Verkehrs- und Infrastruktursystem natürlich vor enorme Herausforderungen. Darum denke ich schon, dass auch in der Bevölkerung ein Umdenken stattgefunden hat. Jeder, der morgens und abends im Stau steht, wird die Notwendigkeit von Massnahmen erkennen.

Die S-Bahn ist ja nur der Auftakt einer Reihe von konkreten Massnahmen. Wir fangen damit an und modernisieren unsere Infrastruktur in den nächsten Jahren konsequent. Ich bin der tiefen Überzeugung, dass es jetzt im Bereich der Infrastruktur einen Schub braucht. Von den Investitionen im Inland profitieren neben dem Gewerbe,

«Jeder, der morgens und abends im Stau steht, erkennt die Notwendigkeit von Massnahmen. Die S-Bahn ist (...) Auftakt einer Reihe von Massnahmen.»

MARTIN MEYER  
EX-VERKEHRSMINISTER,  
IG MOBILES LIECHTENSTEIN

auch alle Bewohner und Arbeitnehmer.

**Dass die S-Bahn nur ein Teil des Mobilitätskonzeptes ist, scheint aber in der Bevölkerung noch nicht ganz angekommen zu sein.**

Daniel Risch: Das mag sein. Es ging auch aufgrund der Coronapandemie dann auch alles Schlag auf Schlag, weshalb die Kommunikation nun umso wichtiger ist. Im Mai haben wir das Mobilitätskonzept, im Juni-Landtag dann schon den Finanzbeschluss zur S-Bahn behandelt. Daneben ist vielleicht etwas untergegangen, dass auch der Industriezubringer Vaduz-Triesen relativ weit fortgeschritten ist. Auch an diesem Projekt wird schon seit 12 Jahren gearbeitet. Es geht eben nicht immer alles so schnell, wie man das gerne hätte oder bräuchte. Aber gerade darum ist es wichtig, in Jahren und Jahrzehnten zu planen und mit konkreten Projekten auch zeitlich Prioritäten zu setzen. Ich möchte auch betonen: Die S-Bahn ist ein wichtiger Teil, aber es gibt eine Vielzahl weiterer Projekte, die wir angehen. Darum lohnt sich ein Blick in das Mobilitätskonzept 2030, in dem alle Massnahmen dargestellt werden. Dann erkennt man, dass in den nächsten zehn Jahren einiges vorwärtsgehen soll.

**Im Landtag ging es einigen etwas zu schnell, es wurde kritisiert, dass das Projekt noch nicht entscheidungsreif sei. Hätte man nicht wirklich noch ein Jahr warten können, bis sich auch in Schaan eine Lösung abzeichnet?**

Risch: Es gibt eben gewisse Zeitfenster, in denen Lösungen zur Entscheidung gebracht werden müssen. Gewisse Erneuerungsmassnahmen auf dieser Strecke müssen ohnehin gemacht werden, deshalb steht jetzt dieses Fenster offen. Wir haben mit Österreich eine für unser Land gute Lösung verhandelt. In drei Jahren haben wir diese Möglichkeit mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr. Darum sollte man jetzt nach über 15 Jahren entscheiden, die Fakten liegen auf dem Tisch. Im Mai-Landtag wurde mit 25 Stimmen einhellig beschlossen, dass man für Schaan eine Lösung findet - unabhängig von der S-Bahn. Dazu müssen wir nicht mit Österreich oder der ÖBB verhandeln, hier müssen das Land und Schaan gemeinsam über die Bücher. Der Auftrag ist klar und wir wollen das konsequent angehen.

**Warum wurde das Verkehrsproblem in Schaan damals nicht berücksichtigt?**

Meyer: Man hat sich bei der Analyse natürlich die gesamte Bahnstrecke angesehen und geprüft, wo sie sich

sinnvoll ertüchtigen beziehungsweise modernisieren lässt. Wenn man den Personennahverkehr stärken will, braucht es nachweislich nur auf einer Teilstrecke einen Doppelspurausbau. Weil diese Kreuzungspunkte zwischen Nendeln und Schaanwald sind, hat man sich schon sehr früh dafür entschieden, nur diesen Streckenabschnitt doppelspurig auszubauen.

Natürlich auch im Wissen, dass es in Schaan eine relativ scharfe Kurve mit starker Steigung gibt, die nicht so einfach zu bewältigen ist.

**In Schaan selbst wurde aber keine Lösung gesucht?**

Meyer: In Schaan ist die Modernisierung des Bahnhofsgebäudes angedacht, es gibt eine Unterführung des Fussgängerverkehrs und neue Fahrradhaltestellen. Davon losgelöst ist zu betrachten, was mit den Bahnübergängen in Schaan passiert. Natürlich kann man sagen, wir bauen eine Unter- oder Überführung. Aber wenn man sich die geologischen Gegebenheiten ansieht, ist das sehr anspruchsvoll. Zumindest damals haben wir uns aufgrund von Modellrechnungen dazu entschieden, dass es vertretbar ist, wenn die Schranken häufiger schliessen. Das heisst aber nicht, dass deshalb die Schliesszeiten länger sind. Aber ich nehme an, dass es dazu nochmals Untersuchungen geben wird.

**Könnten die Schranken in Schaan zu einem Killerkriterium werden?**

Risch: Ja, das ist natürlich ein grosses Thema - nicht nur in Schaan. Der theoretische Maximalwert liegt bei 14:23 Minuten pro Stunde. Dann wären alle möglichen Trassen gefüllt, also alle möglichen S-Bahnen, Railjets und Güterzüge in beide Richtungen in einer Musterstunde berücksichtigt. Mehr als 14:23 Minuten ist also auch theoretisch nicht möglich. Aber es handelt sich um theoretische Annahmen, die Realität wird immer unter diesem Wert liegen. Denn nicht in jeder Stunde fährt ein Railjet oder ein Güterzug. Im Umkehrschluss heisst dies auch, dass die Schranken immer mindestens 45 Minuten pro Stunde geöffnet sind.

**Wo liegt denn die Realität heute?**

Risch: Das kommt auf die Tageszeit an, und ob ein Güterzug oder ein Railjet durchfährt. Wir führen derzeit Messungen durch, um reale Werte zu erhalten. Die theoretischen Werte gehen immer davon aus, dass wir alle Trassen füllen, aber das bildet nicht die Realität ab. Ausserdem entlastet die Schrankenschliessung kurzfristig auch das Verkehrssystem, damit andere Wege offen sind. Aber ich möchte das Thema nicht kleinreden. Es braucht eine Lösung für Schaan, im heutigen wie auch in einem Fall mit S-Bahn. Und zwar unabhängig von der S-Bahn. Aber die Schranken als Killerkriterium für die S-Bahn hochzustilisieren, ist sicher übertrieben.

**Aber können Sie versprechen, dass es in Schaan eine Lösung geben wird?**

Risch: Ich kann versprechen, dass wir mit Hochdruck daran arbeiten. Vermutlich im September-Landtag wird die Regierung - wie bei der Behandlung des Mobilitätskonzeptes im Mai-Landtag angekündigt - einen Nachtragskredit für die Variantenprüfung beantragen, um noch in diesem Jahr mit dem Grossteil der Arbeiten zu beginnen. Die Arbeitsgruppe ist bereits eingesetzt. Die Bevölkerung will nächstes Jahr Ergeb-



Verkehrsminister unter sich: Der heutige Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch und sein Vorgänger Martin Meyer sind sich einig, dass das vorliegende S-Bahn-Projekt ein guter Deal sei. «Jetzt bekommen wir eine zweite Chance. Ich glaube nicht, dass es noch viele Chancen gibt», so Martin Meyer. (Fotos: Michael Zanghellini)

nisse sehen, was auch im Landtag unmissverständlich adressiert wurde. Der Auftrag des Landtags war sehr klar und ich denke, man sollte dem Landtag als Volksvertretung hier vertrauen, dass diesem Willen, eine Lösung für Schaan zu finden, auch Taten folgen.

**Der Nutzen der S-Bahn wird immer wieder infrage gestellt. Was hat Liechtenstein davon und warum sollte ein Oberländer, etwa aus Triesenberg, mit Ja stimmen?**

Meyer: Wir haben die letzten Monate sehr viel über Solidarität diskutiert. Hier geht es um Solidarität im Infrastrukturbereich. Es ist nachgewiesen, dass die S-Bahn einen grossen Nutzen für den Wirtschaftsstandort haben wird, indem 70 bis 75 Prozent der Arbeitsplätze direkt erschlossen werden. Der direkte Nutzen für den Triesenberger ist natürlich gering. Aber auch in Triesenberg wird irgendwann wieder einmal ein Strassenausbau oder Arbeiten am Tunnel nötig. In den 1960er-Jahren hat man in Balzers die Umfahrungsstrasse «Gagoz» gebaut, ansonsten hätte Balzers den Verkehr im Dorf. Was hat der Unterländer davon? Was hat ein Vaduzer von einer neuen Lösung beim Kreisel in Benden? Mein Fazit: Wir haben lediglich begrenzte Infrastrukturressourcen, die wir möglichst optimal ausgestalten müssen. Schlussendlich geht dies nur, wenn alle zusammenhalten und die punktuellen gemeindenspezifischen Lösungsansätze im Sinne eines Gesamtkonzeptes akzeptieren.

Risch: Ich könnte es nicht besser sagen. Schlussendlich geht es um Solidarität und einen gesamtheitlichen Ansatz. Das Land investiert derzeit

viel in die Infrastruktur, beispielsweise in das SZU II in Ruggell. In den Standort Vaduz fließen fast 200 Millionen Franken für das Landesspital, das Dienstleistungszentrum am Giesen, die neue Landesbibliothek und das Schulzentrum Mühleholz. Man kann immer alles gegeneinander ausspielen, aber genau das sollten wir nicht tun. Wenn uns die Krise eines gelehrt hat: Wenn wir zusammenstehen, erreichen wir in kurzer Zeit viel. Ich habe grosses Vertrauen, dass dieses Verständnis bei den Liechtensteinern vorherrscht.

**Manche sprechen von der «Pendlerbahn». Was macht Sie so zuversichtlich, dass diese auch tatsächlich umsteigen?**

Risch: Zum einen war das Ergebnis der Mobilitätsumfrage im vergangenen Jahr ein deutliches Signal. Umsteigen klingt wie Umerziehen, aber darum geht es nicht. Viel mehr gilt es, ein gutes Angebot zu schaffen. Dann steigen auch jene um, für die das heute nicht attraktiv ist. Ich kann mir auch vorstellen, dass beispielsweise um den Bahnhof Nendeln neue Dienstleistungsbetriebe entstehen, an die wir heute noch gar nicht denken. Beinahe an jedem neuen Bahnhof in der Region hat sich etwas entwickelt.

Meyer: Die Erfahrungen aus Bahnprojekten anderer Länder zeigen, dass zuerst das Angebot vorhanden sein muss, bevor ein Effekt eintritt. Das Schweizer Projekt «Bahn 2000» ist ein gutes Beispiel dafür. Früher hat man von Zürich nach Bern über 1:20 Stunden gebraucht, jetzt dauert die Fahrt nur mehr 58 Minuten. Die Bahn ist immer voll. Auch bei uns in der Region hat sich in den vergangenen 15 Jahren viel getan: In Vorarlberg wurden Haltestellen modernisiert, der Bahnhof Feldkirch wird aktuell umgebaut. Auf der Schweizer Seite gibt es den Doppelspurausbau in Richtung St. Gallen. Schaut man zum Bahnhof Sargans, ist ein kom-