

# Schwerpunkt Verkehr in Liechtenstein

## Daniel Oehry: «Jetzt müssen Entscheidungen her»

**Interview** Der Leidensdruck auf Liechtensteins Strassen nimmt zu. Mobilitätsexperte Daniel Oehry ist daher optimistisch, dass 2020 wegweisende Entscheide getroffen werden. Das ist auch nötig, meint er in Hinblick auf lange Planungshorizonte.

VON DANIELA FRITZ

«Volksblatt»: Herr Oehry, kürzlich wurden die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage präsentiert und im Podium öffentlich diskutiert. Sie forderten wie auch andere Podiumsteilnehmer, es müsse in Sachen Verkehr nun endlich einmal etwas passieren. In den vergangenen 50 Jahren haben die wegweisenden Entscheide auf sich warten lassen, warum muss nun dringend etwas geschehen?

**Daniel Oehry:** Zum einen zeigen die Umfrageergebnisse klar, dass drei Viertel der Befragten im In- und Ausland Bus und Bahn fördern wollen. Das ist ein klares Statement für den öffentlichen Verkehr (ÖV). Betrachtet man nur die Einheimischen, wünschen sich diese für ein künftiges Verkehrskonzept, dass der ÖV und die Radinfrastruktur vorwärtskommen, aber die Strassen nicht vergessen werden. Es haben sich aber nur 53 Prozent für die Strasse stark gemacht. Das ist an sich ein super Ergebnis.

Zum anderen hat jede Massnahme einen gewissen Zeithorizont und eine lange Vorlaufzeit. Ich fände es beispielsweise spannend, den Bahnhof Haag zu aktivieren. Das würde allerdings zehn Jahre dauern. Wenn wir heute beschliessen würden, die S-Bahn auszubauen, sprechen wir von fünf bis sieben Jahren. Auch bei einer Tram oder Seilbahn im Oberland hätte man einen längeren Planungshorizont, da auch die Boden-thematik geregelt werden müsste. Drittens muss man die Entwicklung der Arbeitsplätze betrachten: Heute sind wir bei 40 000 Arbeitsplätzen und etwa 22 000 Pendlern. Zukünftig wären es etwa 50 000 Arbeitnehmer, ein Grossteil davon wären Pendler. Für diese künftigen Mobilitätsanforderungen brauchen wir Lösungen. Diese müssen heute angegangen werden.

**Warum wäre ein Bahnhof Haag spannend?**

Der Bahnhof Haag stellt eine interessante Querverbindung dar. Heute müssen Pendler aus St. Gallen mit der Bahn nach Buchs fahren, dort auf den Bus umsteigen, um nach Bendern zur LGT zu gelangen. Wäre der Bahnhof Haag aktiv, könnte die LIEmobil via Haag, Bendern, Eschen und Nendeln viele Arbeitsplätze verknüpfen, die heute nicht so direkt an der Bahnstrecke liegen. Dazu kommt, dass wir uns die Frage stellen müssen, wie wir das Mobilitätsbedürfnis in 10 oder 20 Jahren im Land bewältigen werden.

**Welche Massnahmen müssten denn jetzt angegangen werden?**

Dies unterscheidet sich je nach Verkehrsmittel. So hat beispielsweise die Bahnlinie einen grossen Charme, weil sie bereits vorhanden ist. Wir können sie also nutzen oder nicht. Die Voralberger oder St. Galler machen es vor: Im Raum St. Gallen-Chur werden 200 Millionen Franken in die Bahn investiert, Österreich hat für die Rheintalbahn 217 Millionen Euro in Planung, die Strecke St. Gallen-St. Margrethen-Bregenz soll 90 Millionen kosten. Es wird sehr viel Geld in die Bahninfrastruktur investiert. Mit einem zweiten Gleis zwischen Feldkirch und Nendeln

könnten wir dafür sorgen, dass auch Liechtenstein ein moderneres Bahnnetz hat, mehr Frequenz bieten und einen Teil der Pendler mit der Bahn abholen kann. Der Bus wiederum ist nur attraktiv, wenn er nicht im Stau steht. Hier muss man Lösungen für Busbevorzugungsmassnahmen finden. Busspuren wären wichtige Elemente. Will man die Menschen vermehrt auf das Rad bringen, muss ein durchgängiges Radnetz her. Heute orientiert sich die Verkehrsführung an den Autos, die Radwege kreuzen die Strassen und als Radfahrer muss man einen ziemlichen Zick-Zack durch das Land zurücklegen. Es gibt viele Schwellen und Hindernisse, das macht keinen Spass. Wenn man den Radverkehr fördern will, braucht es auch ein klares Konzept. Das muss man voranbringen. Natürlich gibt es auch Strassen, derer man sich annehmen muss. Vorsteher Daniel Hilti hat die Verlängerung des Industriezubringers bis hin zur Autobahnauffahrt in Schaan eingebracht. Auch das wäre ein Prozess, der 10 bis 15 Jahre dauert. Man braucht die nötigen Grundstücke für das Trasse. Es kann also durchaus Sinn machen, jetzt einen Schritt in diese Richtung zu machen. Man muss aber auch bedenken, dass jegliche Investitionen in Strassen, um die Kapazität zu erhöhen, zwangsläufig zu mehr Autoverkehr führen.

**Die Mobilitätsumfrage zeigt, dass das Auto nach wie vor heilig ist. Massnahmen, die schmerzen könnten, lehnen die meisten ab. Geht es aber überhaupt schmerzfrei?**

Die grundsätzliche Frage ist, wie man jemanden zum Umstieg bewegt. Das können Massnahmen in Form von Anreizen sein: Etwa, wenn ein Arbeitgeber das ÖV-Ticket zahlt oder für eine Haltestelle vor der Tür sorgt, während die Parkplätze etwas weiter weg sind. Man kann auch «Abreize» in Form von Parkplatzbewirtschaftung setzen. Es gibt einen Strauss von Massnahmen, um Leute aus dem Auto zu bringen. Aber es fängt bei jedem selbst an. Jeder sollte sich morgens die Frage stellen, ob man heute das Auto nehmen muss, oder ob es eine Alternative gibt - und die gibt es für vieles.

**Die Stiftung Zukunft.li beschäftigt sich derzeit mit Mobility Pricing - wäre das eine geeignete Massnahme, um den Autoverkehr unattraktiver zu machen?**

Da gibt es unterschiedliche und teils widersprüchliche Studien. Mobility Pricing kann einen Effekt haben, wenn man damit die Spitzen glätten will. Wer also beispielsweise von 7.45 bis 8.15 Uhr zur Arbeit fährt, zahlt mehr als jene, die zu weniger beliebten Zeiten fahren. Das wird aber zwangsläufig auch für Einheimische gelten. Ob alle Liechtensteiner eine Freude haben, wenn sie für den Arbeitsweg zahlen müssen, ist fraglich. Meine Erfahrung ist, dass viele dann zwar die Faust im Sack machen, aber es sich trotzdem leisten und nicht auf das Auto verzichten. Bei einem Malussystem müsste das Auto schon um die 2000 Franken mehr kosten, damit die Leute umdenken. Im Moment schaffen es aber viele Betriebe auch einfach nur

durch Bonussysteme, dass weniger Mitarbeiter mit dem Auto kommen. Aber das braucht eben seine Zeit.

**Anreize nutzen allerdings wenig, wenn der Bus im Stau steht. Was müsste geschehen, damit der ÖV attraktiver wird?**

Ein Punkt, der in der Diskussion immer wieder auftaucht, ist ein kostenloser ÖV. Das hat man in Liechtenstein bereits für ein Jahr probiert, die Ergebnisse waren allerdings nicht berauschend. Zwar waren mehr Menschen mit dem Bus unterwegs, aber eher in der Freizeit. Von unseren Mitarbeitern erhalte ich vielmehr die Rückmeldung, dass der Preis zwar ein Argument ist. Ein Jahresabo ist in Liechtenstein aber bereits relativ günstig, zudem gibt es Subventionen der Gemeinden und oftmals zahlt der Arbeitgeber einen Teil. Das Wichtigste für einen Umstieg auf den ÖV ist, dass er in Relation zum Auto nicht viel mehr Zeit kostet. Zudem braucht es die Sicherheit, dass man den Anschluss nicht verpasst, weil der Bus im Stau steht. Ich brauche also einen hohen Takt, Zuverlässigkeit und gute Umsteige-

«Keine Entscheidung führt zu keinen Fehlern, aber sicher auch nicht zu einer kurz- und langfristigen Verbesserung.»

optionen. Laut Erhebungen der LIHK wohnen viele Mitarbeiter in Regionen, wo genau das gegeben wäre. In diesen Fällen braucht es Anreize, um die Leute zum Umstieg zu beflügeln. Bei Hilti haben wir es geschafft, dass weniger Mitarbeiter mit dem Auto kommen. Ähnlich ist das auch bei anderen LIHK-Betrieben. Es geht in die richtige Richtung, könnte aber noch mehr sein. Dafür braucht es aber ein besseres ÖV-Netz. Diesbezüglich ist im Moment im Unterland das begrenzte Element sicher die Bahn, und im Oberland steht man mit dem Bus zu den Hauptzeiten im Stau.

**Im Unterland besteht zumindest die Hoffnung, dass mit der S-Bahn mittelfristig eine Lösung gefunden wird. Im Oberland zeichnet sich bisher noch nichts Konkretes am Horizont ab. Eine Tram oder Ähnliches scheint jedenfalls noch in weiter Ferne. Was muss man hier unternehmen, um möglichst bald den Busverkehr attraktiver zu machen?**

Einzelne Busbevorzugungsmassnahmen wurden bereits umgesetzt, die müssen konsequent weitergeführt werden. Oft heisst es in der Diskussion, dass man im Unterland nicht anfängt, solange es für das Oberland keine Lösung gibt. Das führt zu einer Pattsituation, in der wir nicht weiterkommen. Aus meiner Sicht muss man mit der Bahn im Unterland einen ersten Schritt machen. Für das Oberland gibt es verschiedene Ideen, von einer Tram oder S-Bahn über eine Seilbahn bis hin zu einer unterirdischen Lösung. Man sollte diese Ideen miteinander vergleichen. Diese Auslegung kommt hoffentlich mit dem Mobilitätskonzept im nächsten Frühjahr. Dann wird der Landtag entscheiden müssen, in welche Richtung es geht. Als Nächstes müsste dann das entsprechende Trasse gesichert werden. Aufgrund der Vorstudie zu einer Oberlandbahn sind viele Gemeinden bereits einen Schritt weiter und haben in ihren Richtplänen ein solches vorgesehen. Jetzt müssen Entscheidungen her, sonst stehen dann irgendwann Häuser auf dem Trasse.

Diese Entscheide werden 2020 fallen, da bin ich mir sicher.

**Dann werden also die Weichen gestellt.**

Ich kenne das Mobilitätskonzept nicht, das Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch mit seinem Ministerium erarbeitet. Aber er hat skizziert, dass da mögliche Lösungen für das Oberland enthalten sind. Er wird auch klare Aussagen treffen müssen, was die S-Bahn-Thematik im Unterland kostet. Dann muss der Landtag die Weichen stellen. Schlussendlich müssen aber auch die nötigen Schritte eingeleitet werden: Ob Tram, Hochbahn, Seilbahn, Busbevorzugungsmassnahmen oder unterirdische Lösungen: Es braucht das Geld und die entsprechenden Grundstücke dazu.

**Die 2020 anstehenden Entscheide könnten aber auch so ausfallen, dass der Landtag oder das Volk einer S-Bahn nicht zustimmt. Was wäre, wenn «FL-A-CH» nicht kommt?**

Wenn die S-Bahn nicht kommt, wird das heutige Trasse auch durch den Güterverkehr weiterhin genutzt. Es wird nicht mehr Zugverbindungen zwischen Feldkirch und Buchs geben, und somit auch nicht mehr Pendler auf die Bahn umsteigen.

Hier gibt es nämlich eine Stagnationsrate, mehr bringt man nicht rein. Ein Teil wird vielleicht noch über den Bus abgewickelt. Aber zwangsläufig wird das Wachstum auf der Strasse stattfinden. Schon heute sitzt in jedem Auto nur eine Person: Bei 10 000 Arbeitsplätzen mehr wären das auch annähernd so viele zusätzliche Autos. Vielleicht wird der Leidensdruck dann so gross, dass man die Entscheidung bereut und der Druck auf Massnahmen zunimmt. Aber das Problem ist nun mal einfach, dass jede Entscheidung einen mehrjährigen Planungshorizont hat. Darum müssen wir heute uns der Herausforderung im Jahr 2040 oder 2050 annehmen. Keine Entscheidung führt zwar zu keinen Fehlern. Sicher bringt es aber keine kurz- und langfristige Verbesserung.

**Auf beiden Informationsveranstaltungen wurde kritisiert, dass die Züge ohnehin leer seien und nichts bringen würden. Wie sehen Sie das? Was heisst leer? Ich sehe das nicht so. Laut einer Erhebung der LIHK von 2015 nutzen 20 Prozent Bus und Bahn. Bei der Hilti AG waren es 2018 etwa 25 Prozent. Ich zähle regelmässig die Anzahl Bus- und Bahn-Nutzer/-innen. Im November 2019 habe ich nur in Schaan über 130 Mitarbeitende gezählt, die für den Weg zur Arbeit die S-Bahn nutzten. Klar könnten es mehr sein. Aber wenn die Bahnverbindungen schlecht sind, die Anzahl der Zugverbindungen klein ist und der Weg mit dem Zug doppelt so lange dauert, kommen die Mitarbeiter eben mit dem Auto. Das ist ein logisches und natürliches Verhalten. Am Beispiel Voralberg sieht man, dass es funktioniert. Dort sind die Züge voll. Die Voralberger denken sogar darüber nach, ein drittes Gleis zu bauen, weil die Ka-**

«Wenn die Zugverbindungen schlecht sind und der Weg doppelt so lange dauert, kommen die Mitarbeiter eben mit dem Auto.»

wohnt eben im Umfeld. Eine LIHK-Umfrage unter 12 000 Mitarbeitern zeigt, dass 7000 Personen 20 Minu-



tapazitätsgrenzen erreicht werden. Ich frage mich schon, warum es dort möglich ist und bei uns nicht.

**Wenn es nun aber funktionieren würde und der ÖV attraktiver wäre, könnten sich drei Viertel der Befragten in der Mobilitätsumfrage einen Umstieg vorstellen. Ist das ein realistischer Wert oder machen sich die Befragten hier auch selbst etwas vor?**

Ich glaube nicht, dass tatsächlich drei Viertel umsteigen würden. Aber dass so viele Pendler wie Einheimische darüber nachdenken, ist ein wichtiges Statement. Wenn wir ein attraktiveres ÖV- und Radnetz hätten, würden wir aber sicherlich Wachstumsraten verzeichnen. Es sind alle Akteure gefragt. Wenn alles ineinander spielt, besteht die Chance, dass die Menschen ihr Verhalten ändern. Das zeigen die bisherigen Ergebnisse. Oft werden Extrembeispiele herangezogen: Dass ein Mitarbeiter, der 1,5 Stunden mit dem ÖV zur Arbeit bräuchte, das nicht auf sich nehmen will, ist verständlich. Aber ein Grossteil der Mitarbeiter wohnt eben im Umfeld. Eine LIHK-Umfrage unter 12 000 Mitarbeitern zeigt, dass 7000 Personen 20 Minu-