



Macht vor allem den Schaanern zu schaffen: Die Schrankenproblematik. Laut den ÖBB spielt der Güterverkehr aber auch künftig eine «vergleichsweise geringe Rolle».

Bild: Tatjana Schnalzer

ÖBB äussern sich zu Kritikpunkten

Mit den Aussagen der S-Bahn-Kritiker konfrontiert, äussern sich die ÖBB zur Güterverkehrsproblematik, den Betriebskosten und mehr.

Desirée Vogt

Nur die ÖBB profitieren vom geplanten Ausbau der Bahnstrecke zwischen Feldkirch und Buchs. Und sie Betriebskosten belaufen sich auf weit mehr als 2 Mio. Franken jährlich. Diese und weitere Aussagen stammen aus dem Lager der Kritiker der S-Bahn Liechtenstein. Wir haben die Österreichischen Bundesbahnen mit diesen Kritikpunkten konfrontiert und wollten wissen, was denn nun stimmt und was nicht.

Kritik 1:

Nur die ÖBB profitieren von diesem Projekt.

Die Umsetzung des Projekts S-Bahn-Liechtenstein dient zuallererst der Herstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur für einen attraktiven, stabilen Nahverkehr (Halbstundentakt) zwischen Vorarlberg (Feldkirch), Liechtenstein und der Schweiz. Das kommt insbesondere auch den vielen Berufspendlern zugute, für die ein Umstieg vom Auto auf die Bahn dadurch attraktiver werden soll.

Kritik 2:

Die Notwendigkeit einer S-

Bahn wird vorgeschoben, um der ÖBB mit einer Doppelspur mehr Güterverkehr zu ermöglichen.

Der Güterverkehr spielt eine vergleichsweise geringere Rolle: Auf der Verbindung Feldkirch-Buchs verkehren derzeit rund 17 Güterzüge je 24 Stunden (Verkehrsaufkommen 2019), also weniger als ein Güterzug pro Stunde. Hinterlegt



man 250 Betriebstage, so ist jährlich von einem Verkehrsaufkommen von etwa 4250 Güterzügen auszugehen. Nach Ausbau der Infrastruktur werden zwischen Feldkirch und Buchs laut Betriebsprogramm im Jahr 2025 28 Güterzüge in 24 Stunden verkehren. Damit ist von einer moderaten Steigerung auszugehen und die Güterverkehrsbelastung ist somit auch in

Zukunft als eher gering zu bezeichnen.

Kritik 3:

Die ÖBB werden die Geleisekurve in Schaanwald (Streckenabschnitt 2) auf unsere Kosten begradigen – für die S-Bahn braucht es das gar nicht, nur für die Güterzüge.

Die Begradigung ist nicht für den Güterverkehr notwendig, sondern sie ist erforderlich, um das enge Fahrplangefüge für Personennah- und -fernverkehr inkl. des Railjet-Halts in Nendeln sicherzustellen.

Kritik 4:

Es wird keinen Halt des Railjets in Nendeln geben.

Im Zuge der Erneuerung des Bahnhofs in Nendeln werden die entsprechenden bautechnischen Voraussetzungen geschaffen. Durch weitere Streckenerweiterungen auf österreichischer Seite, wie zum Beispiel den selektiven zweigleisigen Ausbau im Tiroler Oberland, kann zukünftig eine konfliktfreie Fahrplangestaltung mit Halt des Railjets in Nendeln sichergestellt werden.

Kritik 5:

Folge- bzw. Betriebskosten: Wer behauptet, dass die Betriebskosten für die S-Bahn mit 2 Mio. Franken jährlich abgetan werden können, sollte sich als Bauchschwätzer beim Zirkus melden. Es werden wohl eher 12 Millionen sein.

Aufgrund von vergleichbaren Betriebskosten in den bereits ausgebauten S-Bahn-Regionen St. Gallen und dem Vorarlberger Rheintal sind aus unserer Sicht die prognostizierten jährlichen Betriebskosten durchaus realistisch. Möglicherweise werden hier aber auch Begriffe vermischt. Unter Betriebskosten werden die Kosten für die Bestellung der Verkehrsleistung verstanden. Natürlich fallen für die Instandhaltung (Inspektion, Wartung, Entstörung, Instandsetzung) und für die Erneuerung weitere Kosten an. Diese Kostenanteile wurden bereits zwischen Liechtenstein und Österreich abgestimmt.

Kritik 6:

Die Liechtensteiner werden nicht vom geplanten Projekt S-Bahn profitieren.

Bei Umsetzung des Projekts erhalten die Liechtensteiner eine attraktive S-Bahn-Verbindung mit direkter Anbindung an Ös-

terreich und die Schweiz. Die Erfahrungen, unter anderem im benachbarten Vorarlberg, zeigen, dass ein gutes Angebot auf der Schiene viele Menschen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bewegen und damit die Verkehrs- und Umweltbelastung der Strasse reduzieren kann. Darüber hinaus wird im Zuge der Projektumsetzung auch die Infrastruktur (insbesondere die Bahnhöfe) erne-

ert und zu modernen, barrierefreien Mobilitätsdrehscheiben aus- und umgebaut.

Frage:

Sollte Liechtenstein Nein sagen, wären Verhandlungen zu einem späteren Zeitpunkt erneut möglich?

Das ist eine Frage, die von den politischen Entscheidungsträgern beantwortet werden muss.

«Rücksicht auf die Umwelt und effiziente Erreichbarkeit für Mitarbeitende und globale Kunden sind für uns essenziell.»

Werner Schädler
Standortleiter
Oerlikon Balzers in Balzers

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

oerlikon
balzers

Ein Mitgliedsunternehmen der
Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer