

«Bitte an den Fakten orientieren»

Der Abgeordnete Daniel Oehry ist Mobility Manager bei der Hilti AG und hat viele wichtige Zahlen, Daten und Fakten zusammengetragen.

Interview: Desirée Vogt

Herr Oehry, im Juni-Landtag wurde geäussert: «Ich bin froh, dass die S-Bahn wieder Fahrt aufgenommen hat. Aber sie donnert mit diesem Vorgehen zu schnell gegen eine Wand.» Diese Kritik galt vor allem dem Zeitpunkt. Der Abstimmungs-termin ist schliesslich bereits am 30. August. Kann das Volk innerhalb dieses kurzen Zeitraums wirklich mit allen notwendigen Informationen versorgt werden?

Daniel Oehry: Ja, wer sich informieren will, hat auch die Möglichkeit dazu. Auf der Seite www.mobilitaet2030.li sind alle wichtigen Fakten, Filme und vieles mehr zur S-Bahn, aber auch zum Mobilitätskonzept einsehbar. Ausserdem haben die Veranstaltungen in jeder Gemeinde einen sehr guten Einblick in das S-Bahn-Projekt gegeben und es ermöglicht, auch Fragen zu stellen. Dazu kommen die Berichte in den Print- und Online Medien, durch welche man sich ein umfassendes Bild des Projekts machen kann. Auch wenn wir mehr Zeit hätten, wäre die Anzahl der Optionen nicht grösser. Der Unterschied ist nur, dass die Veranstaltungen jetzt sehr komprimiert stattfinden.

Es kursieren Ihres Erachtens einige Falschmeldungen. Welche sind das und wie können diese jetzt noch ausgeräumt werden?

Der Vergleich zwischen der Kapazität der S-Bahn und der Buslinie auf der Strecke Buchs-Schaan wurde in einem Leserbrief aus meiner Sicht zwar auf den richtigen Fakten aufgebaut, aber falsch interpretiert. Man kann nicht 63 Busfahrten zwischen 5.19 und 23.19 Uhr mit der S-Bahn vergleichen. Pendler kommen in der Regel zwischen 7 und 9 Uhr zur Arbeit. Dann verkehren auf der Strecke fünf Züge und acht Busverbindungen von Buchs nach Schaan. Auch auf der Strecke Feldkirch-Schaan verkehren am Morgen fünf Nahverkehrszüge und diese befördern 400 Personen. In Vergleich dazu verkehren im gleichen Zeitraum 19 Busse und befördern total 430 Fahrgäste. Dann gibt es viele Falsch Aussagen in Bezug auf die Schrankenschliessungszeiten. Die



Schranke ist nicht immer geschlossen, sondern maximal 14,2 Minuten in der Stunde. Das heisst im Umkehrschluss, dass die Schranke mindestens 45 Minuten pro Stunde offen ist. Und diese «maximale Schliesszeit» tritt auch nur 6 mal täglich auf. Und noch eine Klarstellung zum «kurzfristigen Abstimmungsdatum»: Das Abstimmungsdatum hat nicht der Landtag bestimmt, sondern unsere Gesetze geben vor, zu welchem Zeitpunkt nach einem Beschluss eine Volksabstimmung anberaumt werden muss. Wenn also die Regierung dem Landtag im Juni die S-Bahn-Vorlage präsentiert und der Landtag dann dieser zustimmt und auch eine Volksabstimmung beschliesst, muss die Volksabstimmung bis Ende August gesetzlich anberaumt werden. Wenn der Landtag dann dafür

kritisiert wird und sein Entscheid als «charakterlich sehr tief» betitelt wird, kann ich das nicht nachvollziehen und wundere mich über die Unkenntnis hinsichtlich der Gesetze. Fakt ist: Am Ende muss sich der Wahlberechtigte selbst eine Meinung bilden, die am besten auf Fakten basiert. Und ich hoffe wirklich, dass er sich an diesen orientiert.

Warum soll diese S-Bahn ausgerechnet jetzt realisiert werden? Der Zeitpunkt scheint nicht optimal zu sein. Die Coronakrise hat die Wirtschaft geschwächt und die Staatskasse massiv beansprucht. Und 70 Millionen Franken sind kein Pappentstiel ...

Sicher könnten wir warten und zum Beispiel zuerst die Verkehrslösung in Schaan diskutieren. Das ändert aber nichts daran, dass die ÖBB die notwendigen Massnahmen wie die Schienensanierung und die Erstellung der Lärmschutzmassnahmen sowie behindertengerechte Umbauten ohnehin zum jetzigen Zeitpunkt vornehmen muss. Jetzt haben wir die Chance, alles zeitgleich umzusetzen mit dem Vorteil, dass sich Österreich finanziell auch noch daran beteiligt. Das wird zu einem späteren Zeitpunkt sicher nicht mehr der Fall sein. Ausserdem verfügen wir im Moment über staatliche Reserven von 2500 Millionen Franken. Diese Reserven wurden gebildet, um einerseits bei Krisen wie der Coronapandemie Gelder zur Verfügung zu haben, andererseits aber auch, um in zukunftsweisende Projekte wie das Schulzentrum Unterland 2, das neue Landeshospital, die neue Landesbibliothek und nun auch in die S-Bahn zu investieren. Im Herbst wird sich der Landtag auch mit der Frage befassen müssen, ob er 100 Millionen zur AHV beisteuern soll. Und: Im Vergleich zu den jährlichen Steuerbeiträgen der juristischen Personen im Land in der Höhe von 260 Millionen Franken sind 70 Millionen meines Erachtens relativ überschaubar. Alleine die Hilti AG zahlt jährlich 50 Millionen an Steuern. Diese S-Bahn wird also durchaus zum grössten Teil von der Wirtschaft finanziert.

Die Bahn verkehrt ja bereits heute. Warum reicht das denn nicht aus?

Heute ist die Anbindung an die Schweizer und die Vorarlberger S-Bahn schlecht und es verkehren jeweils neun Züge in jeder Richtung. Die Realisierung der S-Bahn hätte eine überregionale Verbindung, in Kombination mit einem attraktiven Takt und einer sehr guten Anbindung an die Region mit der Liemobil, zur Folge. Es könnte dann ein grösserer Teil des Pendlerwachstums – bis 2050 wird mit einem Wachstum von 13 000 Personen gerechnet – über den ÖV abgewickelt werden.

Der Landtag hat im Mai die S-Bahn und das Projekt Schaan bewusst entkoppelt. Trotzdem wurde im Juni wieder davon gesprochen, dass die S-Bahn nur realisiert werden kann, wenn zuerst die Verkehrsproblematik in Schaan gelöst wird. Deshalb sei das Projekt eine «Mogelpackung», unvollständig und die wahren Gesamtkosten seien völlig unbekannt. Können Sie diese Kritik nachvollziehen?

Ich kann nachvollziehen, dass diese Fragen gestellt werden. In Bezug auf Schaan wurde festgehalten, dass die Verkehrsabwicklung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde zu klären ist. Es ist seit Jahren bekannt, dass die Situation an den Rheinübergängen Ruggell, Ben-



Mobilitätsexperte und FBP-Landtagsabgeordneter Daniel Oehry spricht sich seit zehn Jahren klar für die S-Bahn aus und erklärt, warum. Bild: Archiv/D. Schwendener

dern, Schaan, Vaduz und an den Kreuzungen in Nendeln und Schaan optimiert werden muss. Am Morgen und am Abend werden hier oft die Kapazitätsgrenzen überschritten und dann kommt es zu Stau. Dieser wird in Zukunft zunehmen – aber auch das ist keine Neuigkeit. Was also schon seit langer Zeit klar und bewusst ist, kann ich nicht als Mogelpackung bezeichnen. Aus meiner Sicht wird auch der Bau des Industriezubringers in Vaduz andere Knoten beeinflussen, zu einer Verkehrsverlagerung führen. Nach dieser Logik müsste ebenfalls ausgeführt werden, zu welchen Kosten dies im Umfeld führt, wenn der Verkehr sich verlagert.

Nochmal zurück zur Schrankenproblematik. Sowohl die Regierung als auch Sie haben bereits mehrfach ausgeführt, dass die Schranken bei der Realisierung der S-Bahn nicht häufiger geschlossen sein werden als heute. Wie kann das sein, wenn doch das Angebot ausgebaut und die S-Bahn künftig öfter fahren soll?

Im Gegensatz zu Nendeln wird durch Schaan auch künftig nur eine Schiene führen. Darum wird heute und auch in Zukunft die maximale Schliesszeit – also 14,2 Minuten pro Stunde – nur erreicht, wenn vier S-Bahnen (zwei je Richtung), zwei Railjets (einer in jede Richtung) und zwei Güterzüge (einer in jede Richtung) die Strecke befahren. Der Railjet fährt sechsmal am Tag und somit kann die maximale Schliesszeit auch nur dann eintreten. Somit kann dies nur in den Stunden zwischen 8 und 9 Uhr, zwischen 10 und 11 Uhr, zwischen 12 und 13 Uhr, zwischen 14 und 15 Uhr, zwischen 16 und 17 Uhr und zwischen 18 und 19 Uhr sein.

Sie haben in einem Interview gesagt: «Wenn wir eine Strasse bauen, hat niemand Angst, dass nicht darauf gefahren wird. Warum glauben viele Liechtensteiner ihres Erachtens aber nicht daran, dass die Pendler umsteigen, wenn die S-Bahn realisiert wird?»

Die Rückmeldungen zeigen mir, dass es offenbar zwei Gruppen gibt. Jene, die bereits jetzt oft mit Bus oder Bahn zur Arbeit gelangt und den ÖV auch in der Schweiz und in Österreich nutzt. Diese Menschen kennen also das System und können das Potenzial auch einschätzen, weil sie es selbst erleben. Wenn jemand ab er jeden Tag mit dem Auto von seinem Heimatort in Liechtenstein in eine andere Gemeinde in Liechtenstein zur Arbeit fährt und fast nie oder letztmals vor zehn Jahren einen Bus oder eine S-Bahn von innen gesehen hat, dann ist klar, dass er das Potenzial nur schlecht einschätzen kann.

Was kann dagegen unternommen werden?

Ganz einfach: Tagesticket bei der Gemeinde reservieren oder mit der Fairtiry App den Bus oder die Bahn testen.

Sie haben von 13 000 Autos mehr auf der Strasse gesprochen, sollte die S-Bahn nicht realisiert werden. Glauben Sie wirklich, dass die S-Bahn ein solches Potenzial hat?

Wie ich bereits ausgeführt habe, gehen wir von einem Pendlerwachstum von 13 000 Personen bis 2050 aus. Im Bericht und Antrag zur S-Bahn wird von einem Potenzial von 5300 Personen ausgegangen. In Vorarlberg und in St. Gallen sind die S-Bahnen jeden Morgen und jeden Abend voll. Und da-

rum gehe ich davon aus, dass dies bei einer sehr guten Anbindung auch bei uns der Fall sein wird. Klar ist aber, wie das Mobilitätskonzept auch aufzeigt, dass wir einen Mix aus den verschiedenen Verkehrsträgern brauchen. Denn nicht alle werden und können den ÖV nutzen. Wenn der ÖV künftig aber nicht stärker genutzt wird, wird der Stau auf den Strassen noch viel schneller zunehmen.

Kritik zur S-Bahn ist vor allem im Oberland zu hören. Warum sollen die Balzner, Triesner oder die Triesenberger zu diesem Projekt Ja sagen? Was hätten sie davon?

Die S-Bahn Liechtenstein ist ja nicht nur eine Bahn, die zwischen Buchs und Feldkirch losgelöst einige Eisenbahnromantiker befördert. Wir reden hier von einem S-Bahnssystem, welches abgestimmt mit der S-Bahn in Vorarlberg und St. Gallen ein Gesamtkonzept bildet. In Balzers wird am Autobahnanschluss der neue Bahnhof Fährhütten entstehen – dort kann der Balzner via Bus auf die S-Bahn zusteigen. Der Triesner kann via Eilbus nach Balzers zum Bahnhof Fährhütten oder nach Sevelen gelangen, und dies gilt auch für den Triesenberger. Ein Element des Mobilitätskonzeptes ist es ja auch, die Busverbindungen zu optimieren. Für diese drei Gemeinden gilt aber das Gleiche wie für alle anderen auch. Nur wenn wir es schaffen, einen Teil der Mobilität mit dem Fahrrad und dem ÖV zu bewältigen, dann können auch diejenigen, die mit dem Auto fahren müssen oder wollen, dies auch in Zukunft noch staufrei tun. Man darf die Verkehrsproblematik nicht nur auf die einzelnen Verkehrsträger oder Gemeinden reduzieren – es ist ein umfassendes Denken gefragt. Und zwar für alle Verkehrsmittel und für das gesamte Rheintal.

Die Gegner der S-Bahn sind überzeugt, dass die S-Bahn niemals ein Rückgrat des ÖV darstellen kann. Für sie stellen vielmehr die Busse das Rückgrat dar. Hätte es nicht auch denselben Effekt, wenn das Busangebot ausgebaut würde?

Wie gesagt: Das Busangebot muss zeitgleich ausgebaut werden, denn die Bahn stellt «nur» den Grobverteiler dar, während der Bus für die Feinverteilung zuständig ist. Mit der S-Bahn kann ich schnell und ohne Stau viele Personen bewegen. Diese verteilen sich dann je nach Distanz zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus zum Zielort. Erlauben sie mir ein Beispiel: Sie fahren mit der Bahn ab Chur nach Buchs, steigen dort in die S-Bahn Liechtenstein um, fahren nach Schaan zum Bahnhof, steigen dort in den Bus ein und sind in 37 Minuten an ihrem Arbeitsplatz bei der Hilcona angelangt. Mit dem Auto benötigen sie 33 Minuten und müssen dann noch parken. In Vorarlberg lässt sich sehr gut erleben, warum die S-Bahn ein Rückgrat ist. Steigen Sie in Nendeln in die Bahn ein und fahren am Morgen nach Dornbirn. Wer dieses Angebot nutzt, kann auch nachvollziehen, warum eine S-Bahn im Rheintal ein Rückgrat ist und welche Rolle der Bus als Zubringer spielt.

Wie, glauben Sie, wird die Abstimmung am 30. August ausgehen?

Ich spreche mich seit 10 Jahren für die S-Bahn aus und darum hoffe auf ein klares Ja, weil ich mir die S-Bahn für unsere Region wünsche. Ich glaube auch, dass die Mehrheit dies auch so sieht. Aber das wissen wir erst am 30. August.